

# dampf an der furka

Dezember 09

**Dampfbahn  
Furka-Bergstrecke**



 **Oberwald  
Gletsch  
Realp** 

**Wiedereröffnung  
August 2010**



### Gönner-Event

vom 29. August 2009 in Realp

Bei kühlem Wetter aber bester Laune verbrachten die Gönner einen schönen und informativen Tag



### Furka – Realp zu Fuss

Sicherheit geht über alles

Mit dem Streckenwärter Robert Moser unterwegs



### Der Sagen-hafte Schluss

Bestrafter Übermut – ein Nachtbuben-Streich

## Liebe Leserin, geschätzter Leser

Es hatte gut begonnen. Hansueli Fischer begleitet mich immer noch sehr gut und Robert Moser hatte es mir ermöglicht, mitten in die Dampflokom-Welt einzusteigen, indem wir mit der schnaubenden «Weisshorn», gesteuert von Jakob Knöpfel, auf die Furka fuhren. Dann marschierten wir über den Schotter nach Realp und einige Tage später von der Furka nach Oberwald, das Trasse jeweils genauestens kontrollierend.

Und so möchte ich auch den Charakter des Heftes verstehen: Die Bahnanlage mit dem Lok- und Wagenmaterial und den «Fronis» im Zentrum. Ich erweitere aber den Rahmen. Die Furka Bergstrecke liegt in einer Landschaft, einer Gebirgs- und Kulturregion. Das Wallis, welches ich recht gut kenne, den Kanton Uri, nicht unvertraut, und den Kanton Tessin, eine Region mit italienischem Charme. Dieser Teil der Schweiz ist das Gotthard-Tourismusegebiet «Regio San Gottardo». Die Walliser mit ihren Viertausendern, ihrem Wein und den feinen Früchten und Uri mit seinen schroffen Kletterbergen und den grandiosen Passübergängen. Übrigens: Auch im Urnerland gibt es Weinberge! Zum Kanton Graubünden habe ich nur schon deshalb eine spezielle Beziehung, da hier unsere Hütte der Sektion Manegg des SAC steht. Verbindendes Element ist die Alpenraum-Kultur. Die Menschen sind sich charakterlich sehr ähnlich. Sie pflegen ähnliche Sitten und Gebräuche und sie essen ähnliche Gerichte, obschon auch hier schon längst eine «Globalisierung» stattgefunden hat.

Mit «Bestrafter Übermut» beginne ich eine Serie von Sagen, abwechselungsweise aus Uri und dem Wallis stammend.

Ich freue mich auf meine zukünftige Arbeit.

*Ruedi Traub*

## S. 1 Weitere Themen

### aktuelles

Gönner-Event	1
Beitrag des Geschäftsleiters	3
Furka – Realp zu Fuss	3
Neuer Schotterwagen für die DFB	5
Schwungrad	6
Die Stiftung braucht weitere Mittel	7
Aktienkapitalerhöhung	8
Aktion Sedrun	8
Neuer Finanzchef	9
Bahnhofmodell von Gletsch in Gletsch	10
Neue Strecke Gletsch–Oberwald	11
Programm Wiedereröffnung	
Oberwald–Gletsch–Realp	13
Don au DFB	18
Le mot du directeur d'entreprise	18
Rencontre avec près de 100 donateurs	19
Theatergruppe Illnau	20

## S. 3

## S. 28

### aus den sektionen

Aargau	21
Bern	21
Innerschweiz	21
Ostschweiz	22
Zürich	22
Berlin-Brandenburg	24
Nürnberg	25
Rhein-Main	26
Schwaben	26
Der Sagen-hafte Schluss	28

### Titelbild/couverture

Die Lok FO 4 hat als erste Dampflokom der DFB am 17.08.09 von Gletsch her den Rätischbach (oberhalb Oberwald) erreicht. / Arrivant de Gletsch, la FO 4 est la première locomotive à vapeur du DFB à avoir atteint le Rätischbach le 17.8.09.

Fotograf: Jürg Bolliger

### Impressum

**Redaktionsadresse:** Ruedi Traub,  
Tälwiesenstrasse 92, 8055 Zürich  
Telefon +41 44 462 86 06  
E-Mail: redaktion.dadf@dfb.ch

### Redaktionskommission:

Peter Schwarzenbach, Personalchef DFB AG,  
Tel. +41 55 246 36 15, peter.schwarzenbach@dfb.ch;  
Claude Solioz, VFB/Übersetzer,  
Tel. +41 27 322 46 65, claudesolioz@dfb.ch;  
Irene Schär-Hännli, Kommunikation VFB,  
Tel. +41 41 250 07 09, irene.schaer@dfb.ch;  
Julian Witschi, Sekretär VFB, Tel. +41 31 371 49 44,  
julian.witschi@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  
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

**Inserattarife:** 1/4 Seite sFr. 300.– / 1/2 Seite sFr. 500.– / 1 Seite 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.

## Redaktionsschluss

**Ausgabe 1/2010**

**31.01.2010**

**Ausgabe 2/2010**

**15.05.2010**

**Ausgabe 3/2010**

**15.08.2010**

**Ausgabe 4/2010**

**31.10.2010**



*Panorama Realp Grundstein  
Vue panoramique pose première pierre à Realp*

## Bei Grundsteinlegung Vertrauen vertieft

*REALP (fi) – In Anwesenheit von Gönnern ist beim Werkstattneubau eine Kasette mit Dokumenten über die Dampfbahn fixiert worden. Mit umfassenden Informationen und direkter Ansprechbarkeit der Verantwortlichen ist das Vertrauen zwischen Persönlichkeiten, die spenden und fördern, und der Dampfbahn gestärkt worden.*

*Peter Riedwyl, designierter Präsident der Stiftung Furka-Bergstrecke (SFB) hat die Gäste willkommen geheissen, die sich mit grösseren Spenden für die Erhaltung des Kulturgutes mit hohem touristischem Wert eingesetzt haben.*

### Investition für zusätzlichen Raum

Geschäftsleiter *Peter Bernhard* begann mit anerkennenden Worten für die Fronis und ging dann auf den an den Grundmauern erkennbaren Neubau ein. Dieser wird ohne Berechnung der Freiwilligenarbeit auf etwa 1,9 Millionen Franken zu stehen kommen. Das Lokpersonal unterhält in der bisherigen, zu eng gewordenen Remise während des Winters Dampf- und Dieselfahrzeuge. Zudem müssen gelegentlich Aufarbeitungen und Revisionen von Chur nach Realp verlegt werden, weil die Werkstätte in der Ostschweiz einer Überbauung weichen muss. Ständig be-

findet sich eine der Lokomotiven in Revision, was Werkstatttraum belegt und die Flotte an der Furka schwächt. Bernhard wies auch auf die beiden aufzuarbeitenden Lokomotiven HG 4/4 hin, die man umso sehnlicher auf der Strecke erwartet, als sie mit ihrer höheren Anhängelast die Beförderungskapazität erhöhen werden.

### Hier Einstell- dort Werkstatttraum

*Manfred Willi* erinnerte daran, dass die heutige Remise 1989 als Baustützpunkt errichtet und später für die Unterbringung der Dampflokotiven angepasst wurde. Er rief in Erinnerung, dass Dampflokotiven viel Feuchtigkeit mitbringen, was Werkzeuge

und Werkstücke rasch oxidieren lässt. Unterhalts- und Reparaturarbeiten sind daher räumlich zu trennen. Im Neubau werden ab kommendem Winter die Dieselfahrzeuge, welche namentlich für Bau- und Schneeräum-Einsätze unabdingbar sind, unterhalten werden können. Im Hinblick darauf, dass weder die Gesamtkosten von 1,9 Millionen Franken aufs Mal bewältigt noch genügend frondienstliche Baufachleute verfügbar sind, ist eine Etappierung nötig. Neben der Gratisarbeit der Fronis und den Geldspenden bekommt die Dampfbahn immer wieder neues oder gebrauchtes Material geschenkt. Der Gebäudekomplex dürfte 2012 fertig gestellt werden.

### Grundsteinlegung

Der symbolische Akt der Grundsteinlegung bestand darin, eine Kasette mit Do-



*Peter Bernhard spricht  
Allocution de Peter Bernhard*



Kassette Remise  
Cassette remise

kumenten so an der Armierung zu befestigen, dass sie bei der nächsten Einbringung von Beton eingemauert wird. Sie enthält die Urkunde über den Anlass, eine Foto der alten Remise, den Spenden-Flyer, das «dampf an der furka», die Teilnehmerliste des Gönnerevents, Sektionsnachrichten und weitere Dokumente. Peter Schwaller eröffnete den festlichen Akt mit einigen Ausführungen zur Stiftung. Sie hat den Auftrag, Sponsoren für die Investitionen zu suchen und das Kulturgut zu schützen. Dieses sei bei der SFB aufgehoben wie in einem Tresor. Schwaller würdigte den Einsatz des 1000er-Clubs und des neuen Gönner-Clubs. Er wies darauf hin, dass er nun nach zehn Jahren in leitenden Funktionen zurücktritt und Peter Riedwyl das Präsidium der Stiftung übergibt. Anton Simmen, Gemeindepräsident von Realp, erinnerte an den früheren Kontakt mit Walter und Manfred Willi und berichtete von seinen Trittbrettfahrten auf die Alp und an das Unwetter von 1987. Damals hätte man das Scheitern des Unternehmens DFB befürchten müssen. Umso mehr freut sich Simmen, dass die vollständige Wiederherstellung der Bergstrecke naht. Er schloss mit einem Dank für den wirtschaftlichen Beitrag, den die Dampfbahn ins Tal bringt. Das Trio Tiefenbach von Sepp Inderkum spielte. Schliesslich walteten Manfred Willi und Peter Schwaller ihres Amtes als Grundsteinleger.

### Nebelsuppe, Risotto und Informationen

Direkt ab der Remise reiste die Gönnerschar mit einem von der «Weisshorn» gezogenen Extrazug auf die Furka. Die

Scheinanfahrt bei der Steinstafelbrücke hätte die Fotografen und Filmer entzücken können, wäre sie nicht fast völlig vom Nebel verschluckt worden. Im Berghaus schätzte man das Mittagessen mit einem ausgezeichneten Risotto und anderen Köstlichkeiten. Peter Bernhard berichtete von der besonders aufwändigen Schneeräumung und von guten Passagierzahlen in der laufenden Saison. Er ging dann auf den Streckenausbau Gletsch–Oberwald und die Eröffnung vom 12. August 2010 ein. Die Querung der Kantonsstrasse könne mit einer absenkenden Zahnstange bewältigt werden. Nach Vollendung der Bergstrecke bleiben die Herausforderungen hoch, gilt es doch eine längere Strecke zu betreiben und zu unterhalten. Der Geschäftsleiter wies auch auf den beträchtlichen Mittelbedarf hin, gilt es doch die Werkstätte Realp zu vollenden, einen Unterstand für die Personen- und Dienstwagen zu schaffen, weitere Lokomotiven aufzuarbeiten und in regelmässigen Abständen zu revidieren. Die Gäste erfuhren schliesslich, dass künftig nebst den Pass querenden Zügen zwischen Oberwald und Gletsch Ausflugszüge verkehren, die vornehmlich von Car-Reisenden und Wanderern geschätzt werden dürften. Der Anlass endete mit der Rückfahrt nach Realp.



Manfred Willi und Peter Schwaller  
Manfred Willi et Peter Schwaller

## Gönner packen auch an

*REALP – Beim Furka-Event vom 29. August sind einige Gönnerinnen und Gönner gefragt worden, wie sie dazu gekommen sind, die Dampfbahn Furka-Bergstrecke zu unterstützen. Hier die Antworten:*

*Ursula Lörtscher:* Schon mein Vater hat gespendet. Weil ich von der Sache überzeugt bin, mache ich weiter.

*Manfred Lörtscher:* Ich habe mich nach einer Möglichkeit umgesehen, auf der Strecke anzupacken. Da wurde ich als Ingenieur sogleich umgepolt und bei Arbeiten für das Plangenehmungsverfahren in Oberwald eingesetzt.

*Peter Knecht:* Ich arbeite in der Wagenwerkstatt in Aarau mit. Selber hatte ich schon Postauto-Oldtimer in meinem Besitz. Ich habe Unterlagen verlangt und unterstütze nun die Erhaltung der Kulturgüter an der Furka. *Erich Berger* hat am Grüninger Markt am DFB-Stand Unterlagen bekommen und sich danach entschlossen, für die Dampfbahn zu spenden.

*Beatrice Schweiwiler* ist nicht nur Gönnerin, sondern auch lebenslanges Mitglied. Sie hat den Plausch an der Bahn. Aufmerksam geworden war sie am Maimarkt in Gossau, wo sie von Bruno Rütli zu einer Dampffahrt animiert wurde. Sie hat sozusagen beim Schnuppern von Kohle- und Rauchfeuer gefangen.

*Jürg F. Geigy* ist ein alter Liebhaber von Dampfbahnen. «Mein vierter Urgrossvater war Gründer der Centralbahn», berichtet er. Sein Schwiegervater hat den Modelleisenbahnclub Basel präsiert. Selber ist er bis jetzt bloss die Strecke Realp–Furka gefahren. Er wird wiederkommen und auch die Walliser Seite kennenlernen.

## Beitrag des Geschäftsleiters DFB AG

*Kaum zu glauben – schon wieder liegt eine weitere Fahrsaison hinter uns. Die Befürchtungen vor einem Rückgang der Fahrgastzahlen auf Grund der Finanzkrise haben sich nicht bewahrheitet. Trotz einem wettermässig schlechten Start in den Sommer hat vor allem das herbstliche Traumwetter zu einem guten Resultat beigetragen.*

So haben 2009 total 25'196 Fahrgäste, das heisst 434 weniger als 2008, das Erlebnis einer Dampfbahnfahrt über die Furka geniessen und damit den Einsatz unserer freiwilligen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bewundern können. Dass wir auch diese Saison vor Unfällen und grösseren Betriebsstörungen verschont blieben, verdanken wir dem unermüdlichen und professionellen Einsatz all unserer Fronis, wofür ich einmal mehr meinen Dank und meine Bewunderung aussprechen möchte.

Der Unterhalt des Rollmaterials, vor allem der Dampfloks, wird immer wichtiger, fahren diese doch bald 100-jährigen Kulturgüter auf unserer Bergstrecke mit ausgelasteten Zügen immer am Limit der Kapazität. Um diese Tätigkeiten vor Ort ausführen zu können, wurde die Erweiterung der Werkstätten in Realp von der Bauabteilung in Angriff genommen. Erfreulich ist dabei, dass schon in diesem Winter ein Teil bezugsbereit sein wird und von der Dieselcrew genützt werden kann. Damit werden die Platzverhältnisse in Realp beträchtlich verbessert und geben auch etwas mehr Bewegungsfreiheit für die anforderungsreichen Überholungstätigkeiten im Hinblick auf die nächste Saison.

Während die Strecke zeitgerecht «eingewintert» wurde, sind die Bautätigkeiten in Realp und Oberwald noch in vollem Gange. Der Rückstand in der Bauplanung auf Grund der extremen Schneeräumung im vergangenen Frühjahr konnte teilweise aufgeholt werden. Auch die kritische Bodenbeschaffenheit im Bahnhofgelände Ober-

wald hat die Bauabteilung zusätzlich unter Druck gesetzt. Die versenkbare Zahnstange zur Überquerung der Kantonsstrasse wurde in Auftrag gegeben und wird im Frühjahr in Zusammenarbeit mit dem Kanton Wallis termingerecht eingebaut.

Die Erschliessung Oberwald bedeutet bekanntlich das streckenmässige Erreichen des von unsern Pionieren erhofften Zieles. Dementsprechend gilt auch unsere Aufmerksamkeit dieser Entwicklung. Die Testfahrten aller unserer Dampfloks auf dem Streckenabschnitt Rätischbach (oberhalb Oberwald) – Gletsch haben verschiedene Erkenntnisse gebracht. Dass unsere Loks auch diesen Streckenteil mit der erlaubten Anhängelast gemeistert haben, ist erfreulich. Dennoch muss festgehalten werden, dass dieser Teil mit dem Kehrtunnel schwieriger und anforderungsreicher zu befahren ist. Dementsprechend gilt es Streckenkenntnisse zu erwerben.

Wir sind überzeugt, dass die Strecke wie geplant am 12. August 2010 offiziell eröffnet werden kann und werden alles daran setzen, um bis zum Ende der Saison 2010 Oberwald teilweise bedienen zu können. Keine der Abteilungen hat sich in den Winterschlaf begeben. Während sich die Be-

triebsabteilung intensiv mit Ausbildung beschäftigt, die Marketingabteilung die Zukunft plant, die Lokführer Unterhaltsarbeiten an den Traktionsfahrzeugen tätigen und der Bau bis zum Schneefall mit seinem Vorhaben so weit wie möglich kommen möchte, kann auch in den Werkstätten Chur auf rege Tätigkeit geschaut werden. Die Revision der HG Nr. 9 und der Neubau der HG 4/4 wird weiter vorangetrieben und ein beträchtlicher Fortschritt der Arbeiten ist bereits sichtbar. Die Mängel bei der Demontage der Nr. 9 haben aufgezeigt, dass die Ausserbetriebnahme richtig gewesen war und damit grössere Schäden oder technische Probleme während dem Betrieb vermieden werden konnten.

Dies ist die letzte Ausgabe des «dampf an der furka» in diesem Jahr. Ich möchte die Gelegenheit ergreifen, hier allen freiwilligen Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen der DFB AG und des VFB für Ihre unermüdlichen Einsätze zu Gunsten unseres aussergewöhnlichen, technischen Kulturgutes recht herzlich zu danken.

Ich wünsche Euch allen recht frohe Festtage im Kreise Eurer Familien und Angehörigen und freue mich auf eine weitere, konstruktive Zusammenarbeit in der für uns so wichtigen Saison 2010.

*Ihr Peter Bernhard  
Geschäftsleiter DFB AG*

---

### Streckenkontrolle ist harte Knochenarbeit – Ein Erlebnisbericht mit technischer Färbung

## Sicherheit geht über alles

*Realp/Furka (tr) – Gemäss Vorschrift des BAV (Bundesamt für Verkehr) muss die ganze Strecke wöchentlich einmal begangen werden. Ausgerüstet mit Werkzeugen, Ersatzbestandteilen und gutem Schuhwerk läuft der Streckenwärter das Trassee talabwärts. Das hat seinen guten Grund. Von der Furka bis nach Realp bedeutet dies ein Fussmarsch von 7 km – auf Schotter!*

Zusammen mit Robert Moser, einem der vier Spezialisten, fahre ich am Donnerstag mit dem Extrazug auf die Furka. Gute Wanderschuhe sind gefragt, nach Vorschrift mit einer Mindestschafthöhe von 16 cm. Relativ bequem geht es auf den Schwellen mit 60-cm-Schritten. Leider sind weite Teilstrecken sehr unordentlich mit Schotter und Felssteinen überdeckt und starke Knöchel daher von Vorteil.

Mein Training als Bergwanderer kommt mir dabei entgegen.

Bald bemerke ich den Sinn des Talabwärtswanderns. Abnutzungerscheinungen machen sich auf der Belastungsseite, also Bergseite der Zähne bemerkbar, es entstehen «Brauen» an den Zahnlamellen. Die so abgenützte Zahnstange wird in der Werkstatt aufgearbeitet. Die Spurweite des Gleises ist 1000 mm und darf höchstens 1020 mm sein. Wird diese Distanz überschritten, muss die Befestigung ausgetauscht und das Gleis mithilfe der Stockwinde verschoben werden.

Robert testet meine Beobachtungsgabe. Was fällt dir am nächsten Streckenabschnitt auf? Tja... Das eine Gleis liegt etwas tiefer, man spricht von einer «Verwindung». Je nach Ausmass könnte der Zug hier entgleisen – kein angenehmer Gedanke. Eindringendes Wasser, welches anschliessend gefror, führte zu einer Anhebung und anschliessenden Absenkung des Schotterbettes.

Der Kontrolleur beobachtet pro Gang zuerst die eine Seite und beim zweiten Gang die andere Seite der Gleisanlage. Es ist nicht möglich, alles zusammen zu überschauen. Zudem ist das Wandertempo mit einem Gast schneller, als bei einem regulären Kontrollgang – wie wenn das Tempo für meine kurzen Beine nicht schon schnell genug wäre...

Mein Begleiter erzählt mir die Geschichte des Bauern, der Steine aus seiner Weide hebelte, da jene eine Gefahr für die Kühe darstellten. Auf die Intervention des Streckenwärters (die Steine beschädigten die Gleise arg), antwortete der Bauer, das gehe ihn nichts an, die Kühe seien schliesslich vor der Bahn dagewesen...

Nach der Siedelenbachbrücke gelangen wir zum Steinstafelviadukt. Hier sind zwei «Fronis» mit der Reparatur des Brückengeländers beschäftigt. Interessantes Detail zur Brücke: Kürzlich versiegelte man die Brückenoberfläche mit Gummibahnen, da immer wieder Wasser eindrang und damit das Mauerwerk Schaden erlitt. Die Gummibahnen stammen von einem Kiesförderband und wurden vom Besitzer der dfb geschenkt – danke. Grosser Aufwand: Die Gleisanlage stückweise heben, Schotter weg, zusammengeschnittene Gummibänder darunterlegen usw.

Bei Tiefenbach machen Robert und ich eine Pause. Im Rucksack habe ich für solche Pausen immer Energieriegel und Schoggi bei mir sowie Wasser, das genügt in der Regel bis zur nächsten Beiz. Und siehe da, Robert zaubert aus seinem Rucksack zwei gewaltige Schinkenbrote, produziert in der Küche der Kantine Realp – danke.

Der Höhepunkt des Kontrollganges – die Steffenbachbrücke. Gewaltig, dieses Bau-



*Gepäck Robert (Inhalt siehe Foto nächste Seite)*

*Robert et paquetage (contenu voir photo page suivante)*

werk. Bis zwei Meter unter die Brücke reichte der Schnee im letzten Frühling. Vor Ort wird diese Menge in der richtigen Dimension erfasst. Eines meiner nächsten Projekte steht damit schon fest: Das Freilegen der Steffenbachbrücke im Frühling. Aber vielleicht hat es das nächste Jahr fast keinen Schnee...

Nach Tunnel III (Senntumstafel-Tunnel III) weist Robert auf die Spuren eines Stein-schlages hin. Ein gewaltiger Block von vielen Tonnen Gewicht rutschte über den Schnee und fiel präzise auf die Schienen. Der



*Der Felsblock in der Furkareuss nach der Beschädigung des Gleises*

*Le bloc endommagement la voie et tombe dans la Furkareuss*



*Stefan holt mit der «Erdbeere» (Dieselfahrzeug) die Fronis am Steinstafelviadukt ab  
Stefan récupère les bénévoles au viaduc de Steinstafel avec la «fraise» (vhc diesel)*

Block wurde mit einem Bagger in die Furkareuss geworfen, wo er immer noch bestaunt werden kann. Schliesslich wandern wir über die Wilerbrücke und mein Begleiter zeigt mir sein ehemaliges Sorgenkind. Die Rechtskurve hatte sich abgesenkt, die Schienen verwindeten sich, das Zahnrad rastete noch knapp ein und in einer Blitzaktion musste die Stelle repariert werden.

Das letzte Prunkstück auf unserer Strecke ist das Bahnhof-Einfahrtssignal, ein Geschenk der Rhätischen Bahn. Näheres über diese alte, aber raffinierte Technik, folgt in einer späteren Ausgabe.

Gut sind wir am Ende der dreistündigen Wanderung, die Beine tun mir von diesem ungewohnten Gehen weh. Etwas Trost: Auch Robert schmerzen jeweils die Beine nach den ersten beiden Kontrollgängen in der Saison.

Vielen Dank, Robert, es war sehr informa-

tiv und ich habe zwei Tage später gesehen, dass du recht fleissig «geprovislet» (Ersatz von Schienenklammern der Marke «Provis») hattest.

Noch eine grosse Ehre für mich: Ich durfte mit Stefan zusammen die beiden Fronis mit der «Erdbeere» beim Steinstafelviadukt abholen.



*Werkzeuge für den Schienenunterhalt  
Outils pour l'entretien de la voie*

## Neuer Schotterwagen für die DFB

Damit die für die Sanierung der Furka-Bergstrecke notwendigen umfangreichen Schottertransporte abgewickelt werden konnten, hat die DFB im Jahr 1992 von einem deutschen Braunkohlebergwerk

einen gebrauchten Schüttgutwagen übernommen. Der Wagen wurde durch die damalige DFB-Baugruppe Goldau auf die Anforderungen der Furka-Bergstrecke umgebaut. Als Drehgestelle wurden aus



*Fad 4855 der DFB nach der Umzeichnung (Foto: Jost Ziegler)  
Fad 4855 du DFB après transcription (photo: Jost Ziegler)*

Vietnam zurückgeführte Exemplare französischer Bauart verwendet.

Nachdem das Fahrzeug ab 1993 unter der Bezeichnung Fad 4901 bei der Erneuerung der Streckenabschnitte Tiefenbach–Furka und Furka–Gletsch sowie bei den jährlich stattfindenden Totalumbauten (Ersatz von jeweils ca. 300 m Gleis) sehr wertvolle Dienste geleistet hatte, zeigte es sich, dass der Wagen zum einen revisionsfähig ist, dass zum anderen seine Bremsanlage den heutigen Anforderungen nicht mehr genügt.

Abklärungen zeigten, dass die notwendigen Arbeiten für Revision und Umbau sehr kosten- und zeitaufwändig wären; nach den notwendigen Anpassungen hätte zudem beim Bundesamt für Verkehr eine neue Zulassung erwirkt werden müssen. Da in den DFB-Werkstätten kaum Platz vorhanden ist, hätten die Arbeiten grösstenteils bei Dritten ausgeführt werden müssen.

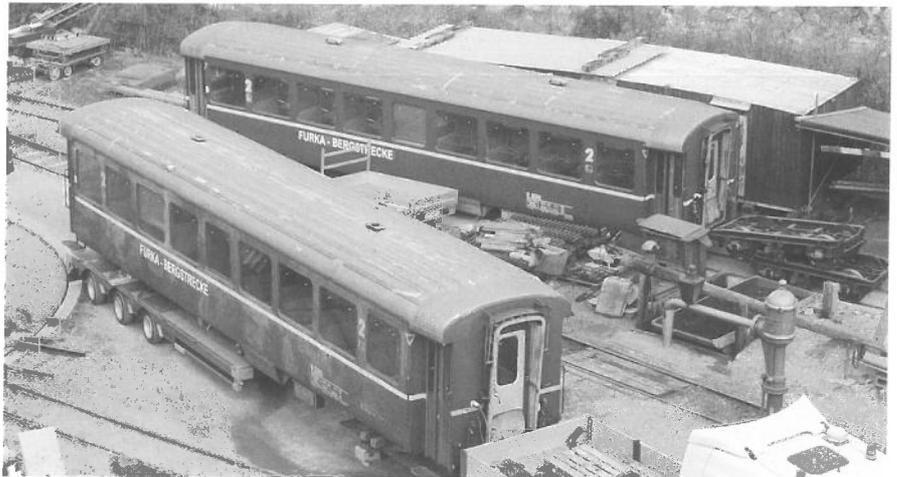
Die DFB konnte bei den Totalumbauten der beiden letzten Jahre jeweils den grossen Schotterwagen Fad 4855 der Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) einsetzen. Dieser Wagen erfüllt die Anforderungen der DFB bestens.

Da die damalige Furka-Oberalp-Bahn (FO) nur ein Exemplar dieses vierachsigen Wagens beschafft hatte, stellte der grosse und damit schwere Fad seit jeher einen Sonderling dar. In den gewichtigen MGB-Schotterzügen mussten im Verband mit den kleineren, zweiachsigen Schotterwagen des Typs Fd jeweils spezielle Einreichungsvorschriften beachtet werden.

Abklärungen mit der MGB ergaben, dass sie uns den Fad 4855 zu einem für uns bezahlbaren Preis verkaufen würden. Nachdem dieser Preis sogar günstiger als Revision und Umbau des bestehenden Fad 4901 war, stimmten die Gremien der DFB dem Kauf zu. In der Folge ging der Wagen im August 2009 ins Eigentum der DFB über. Mit Baujahr 1993 ist der Fad 4855 (die Nummer blieb erhalten) damit das jüngste DFB-Eisenbahnfahrzeug!

Nachdem der Wagen auf DFB umgezeichnet war, gelangte er Ende September für einen Baueinsatz erneut auf das Netz der MGB. Dieser Einsatz stellt unsere Gegenleistung für den im Sommer ab Gletsch eingesetzten «kleinen Bruder» Fd der MGB dar. Eine «Win-win»-Situation für beide Bahnen!

Der alte Schotterwagen Fad 4801 (ab 2008 hatte er bei der DFB diese Nummer), konnte an die Museumsbahn «Chemin de Fer de la Baie de Somme» in Frankreich verkauft werden. Für den dortigen Adhä-



Sani-B vor der Reise nach Frankreich (Foto: Marcus Levy)

Voitures B du train hôpital avant le voyage pour la France (photo: Marcus Levy)

sionseinsatz kann der Wagen mit reduziertem Aufwand einsatzfähig hergerichtet werden.

Der Schotterwagen wurde zusammen mit den beiden B 2212/2214 (ehemalige Sanitätswagen der RhB) auf der Strasse nach Frankreich überführt. Fotos der neuen Heimat der drei DFB-Wagen sind auf dem Internet unter «[www.chemin-fer-baie-somme.asso.fr](http://www.chemin-fer-baie-somme.asso.fr)» einsehbar.

Warum die beiden Sanitätswagen bei der DFB entbehrlich wurden bzw. was es mit den beiden von der MGB übernommenen Mitteleinstiegswagen auf sich hat, werden wir in einem der nächsten Hefte erläutern. Besten Dank an die MGB für die sehr gute Zusammenarbeit und die Unterstützung!

Jürg Bolliger

#### Gedanken zum Saisonschluss

## Das Schwungrad meint...

Während fünfzehn Wochen wurden die begeisterten Gäste wieder über die Furka gefahren. Mit sehr vielen Erwartungen sind die Leute zur Dampfbahn gekommen. Nicht immer war das Wetter so gut, wie man es gerne gehabt hätte. Aber das Reiseerlebnis ist immer ein wunderschönes, besonders wenn ein Reisebegleiter die Gäste rechtzeitig auf die Schönheiten und auf die Besonderheiten während der Fahrt aufmerksam macht.

Diese Begleiter machen es sich zur Aufgabe, mit präzisen Aussagen an die Reisenden möglichst viel von der Dampfbahn und der ganz speziellen Bahnstrecke erzählen zu können. Auf Fragen der Gäste wissen sie bestimmt gute Antworten. Am Ziel an-

gekommen, in Gletsch oder Realp, gibt es auch die Möglichkeit einer Führung durch das Bahnhofgelände mit vielen Details, die man als Fahrgast kaum wahrnimmt.

In Realp ist allein das Gelände mit Lokdepot und Kantine mit Unterkunft ein Besuch wert. In Gletsch sind andere Sachen zu bestaunen. Die beiden stillgelegten Wasserkraftwerke, wie funktioniert eine Drehscheibe für unsere Lokomotiven, das Infozentrum u.s.w. sind eine Besichtigung wert. Dass an beiden Orten auch je ein Souvenirladen ist, weiss man ja auch. Deshalb mein Vorschlag: Mit einer Gruppenführung erlebt man einfach mehr.

Das meint euer Schwungrad



Fad 4801 am 5.10.09 beim Verlad auf den LKW (Foto: Marcus Levy)

Fad 4801 le 5.10.09 lors du chargement sur le camion (photo: Marcus Levy)

## Die Stiftung braucht weitere Mittel

Im letzten Dampf haben wir mit unserem beigelegten Prospekt das Projekt Restauration der ersten Lok HG 4/4 vorgestellt. Für diese Arbeiten hat schon der 1000er-Club einen ansehnlichen Betrag bereitgestellt. Unser neuer Aufruf hat bereits einen erfreulichen Erfolg gezeitigt und täglich gehen zusätzliche Spenden ein. Weitere Prospekte liegen auf oder können bei der untenstehenden Adresse bezogen werden.

Mit grosser Freude haben wir im Stiftungsrat in unserem neu gegründeten Gönnerclub bereits mehrere Dutzend Mitglieder begrüssen können. Am 29. August 2009 hat der erste «Event» mit Grundsteinlegung des neuen Depots in Realp und Fahrt auf die Furka stattgefunden (siehe Bericht in diesem Heft).

In den nächsten Tagen werden wir bisherige und neue GönnerInnen einladen,

wiederum ihren Beitrag von mindestens Fr. 2000.– für ein weiteres Jahr einzuzahlen. Spenden, die zwischen dem 1. Juli 2009 und 30. Juni 2010 einbezahlt werden, berechtigen zur Teilnahme am nächsten «Event» im Herbst 2010.

Diese Spenden sind steuerbefreit und dürfen in der Steuererklärung abgezogen werden.

Die Reduktion der Steuern kann je nach Höhe des steuerbaren Einkommens 10–50 Prozent der entsprechenden Spenden betragen.

Mit den Spenden werden wir Investitionen für die Remise, die Wageneinstellhalle, die Strecke sowie die Dampflokomotiven und die historischen Wagen verwenden und diese eigentumsässig in der Stiftung sichern.

Fronarbeit, die jährlich tage-, wochen- oder gar monatelang geleistet wird, bildet heute und in Zukunft die Grundlage unserer Bahn. Grössere und kleinere Spenden helfen uns, die Fremdkosten unserer Investitionen zu zahlen. Fronarbeit und Gönnerbeiträge, die über Jahre geleistet werden, bilden das Fundament unserer Bahn und helfen mit, unser herrliches historisches Kulturgut in einer wunderbaren Landschaft der Zukunft zu erhalten.

### Herzlichen Dank für Ihre Unterstützung!

Reglement der Stiftung, Prospekt HG 4/4 und Einzahlungsscheine können bei mir bezogen werden (Walter Benz, Stiftungsrat Furka-Bergstrecke, 5312 Döttingen. Telefon 056 245 29 03.)

Walter Benz, Finanzen



Bauplatz Oberwald (Foto: Peter Studer, September 2009)  
Chantier Oberwald (photo: Peter Studer, septembre 2009)



Schwellen für die Einfahrt Oberwald (Foto: Peter Studer, September 2009)  
Traverses pour l'entrée en gare d'Oberwald (photo: Peter Studer, septembre 2009)



## DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG: Aktienkapitalerhöhung

Es ist toll, was die Geschäftsleitung und die Fronis in Tausenden von Arbeitsstunden auch dieses Jahr wieder an der Furka geleistet haben. Die Fahr-Saison 2009 war wiederum unfallfrei und sehr erfolgreich. Weit über 20'000 Reisende haben die erlebnisreichen Dampffahrten in Anspruch genommen. An der Strecke Gletsch–Oberwald schreiten die Arbeiten rasch voran. In Realp wurde die erste Bauetappe an der Erweiterung der Werkstätte/Remise in Angriff genommen. Wir kommen dem Ziel näher, die ganze Furka-Bergstrecke von Realp bis Oberwald zu betreiben.

Für die Fertigstellung und die Inbetriebnahme der Strecke Oberwald–Gletsch

und die Erweiterung des Depots in Realp ist die DFB AG auf zusätzliches Kapital angewiesen. Trotz dem unermüdlichen Einsatz unserer zahlreichen freiwilligen Mitarbeitenden und trotz den wichtigen finanziellen Beiträgen des Vereins Furka-Bergstrecke und zahlreicher Spenden über die Stiftung Furka-Bergstrecke sind, die der DFB AG gestellten Aufgaben ohne weitere Geldmittel nicht zu realisieren.

Die Generalversammlung vom 26. Juni 09 in Andermatt hat deshalb den Verwaltungsrat ermächtigt, eine Aktien-Kapitalerhöhung durchzuführen. Der Verwaltungsrat hat an seiner ersten Sitzung nach der GV die notwendigen Vorbereitungen sofort an die Hand genommen.

Anfang Dezember 09 werden die bisherigen Aktionäre und weitere Sympathisanten der DFB einen Brief erhalten mit der Bitte, Aktien oder Partizipationsscheine zu zeichnen.

Wir sind auf die finanzielle Unterstützung angewiesen. Wir danken den Leserinnen und Lesern von «dampf an der furka» im Voraus für die Zeichnung von Aktien oder Partizipationsscheinen unserer Dampfbahn – vielleicht ist das auch eine Idee für ein Geschenk an Ihre Kinder oder Enkel? Wenn Sie Freunde und Bekannte haben, welche ebenfalls ein Interesse haben könnten, sich an der DFB AG mit Aktien zu beteiligen, senden Sie doch bitte die entsprechende Adresse an die DFB AG, Postfach 141, 6490 Andermatt oder per E-Mail an [aktienregister@dfb.ch](mailto:aktienregister@dfb.ch). Wir werden gerne einen Prospekt mit Zeichnungsschein zustellen.

*Oskar Laubi,  
Verwaltungsratspräsident DFB AG*

## «Aktion Sedrun 2009»

Einmal mehr hatten wir dank dem Entgegenkommen der Matterhorn Gotthardbahn die Gelegenheit zu gutem Zahnstangen- und Befestigungsmaterial zu kommen. Obwohl wir in Realp noch einen Vorrat an Zahnstangen haben, müssen wir jede Chance wahrnehmen, dieses für uns fast unerschwingliche und kostbare Material zu retten. Schliesslich fahren wir auf der Furka-Bergstrecke immer noch zur Hälfte auf bald 100-jährigen Zahnstangen!

Die ausgebauten, wieder vierzehn Meter langen Gleisjoche stammen aus der Oberalp-Galerie der Strecke Oberalppass – Tschamut-Selva (km 79.4–80.5). Die ausgebaute Gleislänge betrug 1150 Meter, um 700 Meter weniger gegenüber dem letzten Jahr. Die Demontage erfolgte in Sedrun in gleicher Weise wie im Jahr 2008. Als Gegenleistung haben wir für die MGB die gesamten 75 Stk. Gleisjoche de-



*Schienen demontage Bahnhofplatz Sedrun  
Démontage coupons place de la gare Sedrun*

montiert. Die Aktion wurde von zehn Mitarbeitern der DFB-Bauabteilung bestritten. Während der ganzen Woche haben uns zudem Helfer des Volunteer-Programms der Credit Suisse unterstützt. Die Aktion dauerte vom Montag, 19. bis Donnerstag, 22. Oktober. Mit etwas grösserem Wetterglück konnte alles Material und die Maschinen und Geräte über den Oberalpass zurückgeführt und in Realp eingelagert werden.

Übernommen wurden:  
 735 Stk. Zahnstangenlamellen 33 mm à 65 kg  
 1000 Zahnstangenbolzen  
 2000 Schienenbefestigungen  
 216 m Schienenprofil VST-C  
 157 Stahlschwellen, passend zu C-Profil  
 Die Bauabteilung bedankt sich bei allen Beteiligten für den tollen Einsatz.

Manfred Willi

#### Aus dem VFB

## Neuer Finanzchef und Strategie fürs Nach-Oberwald-Zeitalter

*Der Verein Furka-Bergstrecke (VFB) hat unverhofft einen Wechsel des Finanzchefs vornehmen müssen. Ernste gesundheitliche Probleme haben René Dergias verunmöglicht, das Amt weiter auszuüben. An der Versammlung vom 7. November in Luzern wählten die Delegierten Pepi Helg zum Nachfolger.*

Das Votum der 39 anwesenden Delegierten aus allen 23 Sektionen fiel einstimmig aus. Pepi Helg hatte seit Ende August bereits als Stellvertretender Finanzchef gewirkt und sich mit René Dergias einarbeiten können. Pepi Helg ist 1944 geboren, Kaufmann und wohnt in Aarau. Seine Kenntnisse reichen vom Finanz- und Rechnungswesen über Logistik bis zu Projektorganisationen. Den Delegierten erklärte Helg, er mache seit 40 Jahren Buchhaltung und sei in diversen Vereinen tätig geworden, etwa in der Schweizer Sektion der Menschenrechtsorganisation Amnesty International. Die Furka-Bergstrecke sei ein herausragendes Projekt.

Vereinspräsident Robert Frech richtete die besten Grüsse von René Dergias aus. Im Namen des Zentralvorstandes äusserte Frech den Dank für die grosse Arbeit, die

René Dergias leistete, und liess eine Grusskarte zirkulieren. Dergias war seit Anfang 2008 Zentralkassier.

#### Neue Statuten

Während diese Neuwahl zügig und in Eintracht vonstatten ging, lief die ebenfalls traktandierte Behandlung der Statuten nicht ganz unerwartet aus dem Ruder. Auf Antrag von drei Sektionen war dieser Punkt auf die Tagesordnung genommen worden. Die Delegierten beschlossen dann aber mit 20 Ja gegen 12 Nein und 7 Enthaltungen die Statuten noch nicht an dieser Versammlung zu beschliessen, sondern, wie vom Zentralvorstand geplant, eine Vernehmlassung in den Sektionen durchzuführen, damit die neuen Statuten 2010 genehmigt werden können.

Der Entwurf der Statutenkommission enthält folgende wichtigste Änderungen: Für die Einberufung einer Herbst-Delegiertenversammlung zusätzlich zur stets stattfindenden Frühling-DV werden klare Regeln mit einem entsprechenden Mindest-Quorum verankert. Die Delegiertenversammlung erhält unmissverständlich die Kompetenz zur Festlegung des gesamten Mitgliederbeitrages inklu-

sive des (einheitlichen) Sektionsbeitrages. Die Aufgaben und Stellung der GPK respektive der künftigen Vermittlungskommission werden neu gefasst. Schliesslich soll sich auch die Zahl der Delegierten pro Sektion ändern, damit die grösseren Sektionen etwas mehr Gewicht erhalten. Der Statutenentwurf geht nun an die Sektionen, damit diese ihre Haltung definieren können.

#### Oberwald ist nicht Endstation

Auf Antrag der Sektion Romandie nahmen sich die Delegierten auch dem Nach-Oberwald-Zeitalter an. Im Zentrum steht die Befürchtung, dass Mitglieder und Spender nach der Wiedereröffnung der ganzen Furka-Bergstrecke das Ziel erreicht sehen und sich scharenweise zurückziehen könnten. Die eingeladenen Vertreter der DFB AG zeigten aber eindrücklich, dass mit Oberwald nur eine Etappe erreicht wird und die Herausforderungen zu- und nicht abnehmen.

Oberwald sei nicht das Endziel, sondern die Furka-Gemeinde müsse fortan noch mehr zusammenstehen, damit dieses Projekt weiterbestehen könne, sagte Paul Güdel, Marketing-Chef der DFB. Mit den bestehenden Strukturen könnten keine Wachstumssprünge vollbracht werden. Auch die Bauprojekte sind noch für Jahre respektive Jahrzehnte nötig. Dies trotz einer «Bausaison 2009 der Superlative» mit einem neuen Stunden- und Mitarbeiterrekord, wie Manfred Willi, Stellvertre-

Dem Verein sind verschiedene Aktien der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG übergeben worden. Diese möchten wir wieder verkaufen, damit wir mit dem Erlös die Dampfbahn finanziell unterstützen können. Über die verschiedenen Sujets/Motive der einzelnen Aktien sowie die Konditionen informiert VFB-Finanzchef Pepi Helg, Aarepark 2B, CH-5000 Aarau, Tel.:+41 (0)62 823 02 75, E-Mail: vfb.finanzen@dfb.ch. Mit dem Kauf dieser Aktien unterstützen Sie das Kulturgut DFB.

VFB-Präsident Robert Frech zog vor der DV auch eine Zwischenbilanz zu den Jahreszielen:

- Das gemeinsame Internetportal werde vorangetrieben. Es gebe aber mehr Arbeit, als angenommen.
- Zur geplanten Intensivierung der Kontakte mit den Sektionen habe sich der ZV unlängst mit dem Vorstand der Sektion Romandie getroffen, eine Zusammenkunft mit dem Vorstand der Sektion Graubünden sei in Kürze terminiert und der ZV hoffe auf Treffen mit weiteren Sektionen.
- Das Ziel der Erhöhung des Mitgliederbestandes um 3 Prozent sei noch nicht erreicht. Per 7. November betrug die Zahl der Mitglieder 7852.
- Der neue Kooperationsvertrag mit der DFB AG ist in Verhandlung.

Die Koordinaten des neuen VFB-Finanzchefs:

Pepi Helg  
Aarepark 2B  
CH-5000 Aarau  
Tel.: +41 (0)62 823 02 75  
E-Mail: vfb.finanzen@dfb.ch



Der neue VFB-Finanzchef Pepi Helg  
Pepi Helg, nouveau chef finances ALSF

tender Leiter der DFB-Bauabteilung, erklärte.

Viele Gruppen hätten gut gearbeitet, es gebe aber auch Mängel, die er den Vertretern der Sektionen zwecks Hoffnung auf Besserung auflistete. Ein Hauptanliegen ist, dass sich Teilnehmer frühzeitig anmelden, dann auch erscheinen und Aufträge ohne stete Grundsatzdiskussion ausführen. Andererseits habe es insbesondere im Spätherbst massiv an Frontdienstleistenden gefehlt. Auch künftig

brauche DFB weiterhin freiwillige Bauarbeiter, sagte Manfred Willi.

Im Sinne des Antrags soll nun eine Arbeitsgruppe bestellt werden, die einen Katalog an Gegenmassnahmen erarbeitet. Im Visier sind insbesondere die 90 Prozent Passivmitglieder. Wichtigste Botschaft: Oberwald ist nicht Endstation. Ohne Unterstützung ist der Traum gleich wieder ausgeträumt.

Julian Witschi

## Bahnhofmodell von Gletsch in Gletsch

### Schenkung der Section romande an die DFB

*GLETSCHE (so) – Am 5.9.09 konnte Paul Güdel, Marketingchef und Verwaltungsrat der DFB, vom Präsidenten der Section romande des VFB ein Bahnhofmodell im Massstab 1:87 vom Bahnhof Gletsch in Empfang nehmen. Paul Güdel war erfreut: «Dieses Modell ist ein geschätzter Beitrag zur Aufwertung des Ausflugszieles Gletsch.»*

Das Modell, das die Bahneinrichtungen des Bahnhofes Gletsch zwischen dem Lok-Depot und der Zahnstangeneinfahrt Richtung Muttbach darstellt, war im Winter 2002/03 von Paul Berce, damals noch Mitglied der welschen Sektion und später Präsident der belgischen Sektion, gebaut worden. Es bestand ursprünglich aus vier Modulen welche je ein Meter lang und 80 cm breit waren. Im Oktober 03 sprach die Jury der Nyon-Rail-Expo dem Erbauer des Modells Gletsch den dritten Preis (von 12 Kandidaten) für die Qualität der geleisteten Arbeit zu. Regelmässig begleitete das Modell die Section romande zu Ausstellungen und Events. Im Laufe der Zeit häuften sich die Transportschäden, so dass das Modell, auf bessere Tage hoffend, in Pampigny (VD) abgestellt wurde.

### Die Instandsetzung

Am 13.6.09, wurde es nach Vétroz (VS) zur Reparatur überführt. Die Instandstellung ist das Werk von Jean-Claude Reichen und Michel Papilloud, beide versierte Modellbauer. In ca. 120 Arbeitsstunden haben sie das Modell repariert und teilweise sogar verbessert: zuerst erhielt das Modell eine strikte rechteckige Form, die vier Module wurden zu zwei gemacht, alle Seiten abgedeckt, die Verkabelung und das Steuerpult von Grund auf erneuert, die Gleise gereinigt und wo nötig, neu gebaut, die Weichen instand gestellt, alle Verbindungen erneuert und die Landschaft repariert, um nur die wichtigsten Arbeiten zu nennen.

### Schenkung an die DFB

Am 5.9.09 wurde das Modell nach Gletsch transportiert, wo es im Blauen Haus ein neues Daheim gefunden hat. Im Namen der Section romande konnte Philippe Roux das voll funktionsfähige Bahnmodell, eine Modelllok HG 3/4 und mehrere Modellwagen der DFB AG, vertreten durch Paul Güdel, überreichen. Der Marketingchef sprach seinen herzlichen Dank für das Geschenk aus, das «ein weiterer Beitrag ist zur Entwicklung von Gletsch zu einem interessanten Ausflugsziel». Ab Frühling 2010 wird das

Modell dem Publikum auf Anfrage zugänglich sein.

### Dank

Der Vorstand der Section romande dankt herzlich allen Mitwirkenden an diesem Projekt, besonders Jean-Claude Reichen

und Jean-Michel Papilloud für ihr grosses Engagement, Paul Güdel für sein Entgegenkommen und der Firma Pichon P. Sandoz Haushaltgeräte in Morges, welche alle Transporte gesponsert hat. Dank deren Mitarbeit konnte die Section romande der DFB ein Qualitätserzeugnis schenken.



*Begegnung unterwegs: Weibchen des Warzenbeissers (Decticus verrucivorus)  
Femelle du Dectique verrucivore (Decticus verrucivorus)*

Ein «Indian-Summer»-Tag auf der Bergstrecke am 3. Oktober 2009

## Neue Strecke Gletsch–Oberwald

*FURKA–OBERWALD (tr) – Die neue Strecke Gletsch–Oberwald nähert sich der Vollendung. Die Gleise sind alle gelegt und geschottert. Man wartet «nur» noch auf die versenkbare Zahnstange und die Vollendung des Bahnhofes sowie die Sprinkleranlage gegen den Funkenwurf.*

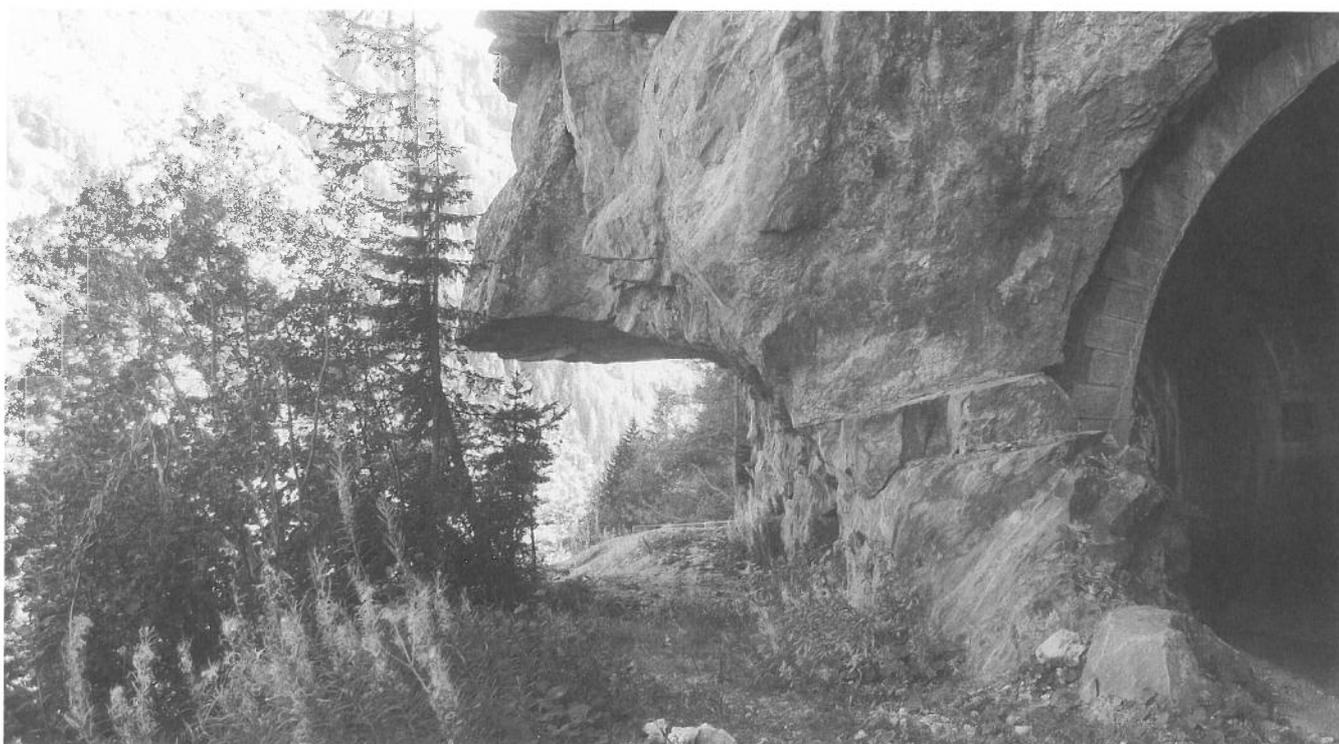
Es ist ein herrlicher Tag. Mit dem Auto fahren Robert Moser und ich auf die Furka. Steil geht es auf reifglatten Treppen-

stufen zur Station hinunter. Hannes und Romy erwarten uns bereits mit Kaffee und Gipfeli. Die Dieselcrew partizipiert ebenfalls am Znüni-Kaffee und fährt vor uns in den Scheiteltunnel hinein. Bevor wir losmarschieren zeigt mir Robert in einem Raum der Bahnstation die Steuerung der Bahnstrecke, ein Bild wie in einer Telefonzentrale älteren Datums, alles Kabel und Relais – keine Spur von Digitalität, aber es funktioniert. Und hier be-

tätigt Robert den Lichtschalter für den langen Weg im Tunnel.

Ein leichter Luftzug empfängt uns im Halbdunkel. Es könnte auch windstill sein, kräftig blasen oder so wehen, dass sich die durchquerende Dampflok permanent in einer Rauchwolke befindet – nicht sehr erfreulich für Lokpersonal und Passagiere in den Aussichtswagen.

Auf der Walliserseite wieder herrliches Wetter. Rechts vom Tunnelausgang der



*Abbruchstelle neben Autostrasse  
Arrachement à proximité de la route*

alte Stollenbeginn, welcher damals nach einigen Metern zusammenbrach und Arbeiter unter sich begrub.

Zügig wandern wir nach Gletsch, wo wir im «Blauen Haus» verpflegt werden und vor dem Essen die Einfahrt des Mittagzuges erleben.

Beim Espresso im «Glacier du Rhône» treffen wir auf den Marketing-Chef Paul Güdel (mit Frau Silvia), welcher mir seine Vorstellungen über das Projekt Oberwald darlegt. Man möchte die Hoteliers ermuntern, den Anschluss an die Bergstrecke zu planen. Kommt ein Zug in Oberwald an, dann ist beim Bahnhof einfach Ende. Das Dorf ist nicht direkt in Sicht, man muss die Gäste irgendwie ins schöne Dorf bringen. Daran wird auch gearbeitet. Angebote sind bereits vorhanden, so zum Beispiel der «Kohldampf-Hit», eine Arrangement für Fahrt und Essen oder die Ermässigung für eine Übernachtung in einem Partnerhotel. Nach diesem Intermezzo wandern Robert und ich weiter. Neuer Schotter hat es in sich. Zum Glück handelt es sich um Kalkstein. Dieser ist etwas weniger unangenehm beim Gehen als der Granitschotter zwischen Muttbach und Gletsch.

Der Kehrtunnel ist ein schöner Tunnel. Ein grosser runder Bogen in besserem Gestein als der Scheiteltunnel. Aber auch hier lösen sich Steine aus der Decke, das Damoklesschwert der Streckenwärter.

An einigen Stellen wurden illegalerweise «Kluften» eröffnet, also Spaltenöffnungen zwecks Suchen von Mineralien.

Kurz vor dem Ausgang spürt man gut das Rumpeln der Rottenfalles, welcher nur einige Meter ausserhalb des Tunnels tosend hinunterfällt, in Füssen und Beinen. Das Gleiche kann man auch auf der nachfolgenden Brücke erfahren. (Rotten = deutscher Ausdruck von Rhône)

Wir nähern uns der Problemstelle der neuen Strecke. Unterhalb eines kurzen Strassentunnels befindet sich ein Streckenteil, an welchem ständig Gestein hinunterfällt und auf den Gleisen landet. Die Schienen zeigen Einbuchtungen (Schienenknicke) oder «Tschibingge». Dieser Ausdruck wurde von Martina Moser (Tochter von Robert Moser), DFB Nachwuchs in Ausbildung, eingeführt. Das



*Kehrtunnel-Eingang, Bergseite  
Tunnel hélicoïdal, entrée amont*



*Gletsch  
Gletsch*



# Wir erreichen Oberwald !



## PROGRAMM



## Bahnbegeisterung in Gletsch vom 13. bis 15. August 2010

### Freitag, 13. August 2010

09.30 bis 18.00 Uhr	Öffnungszeiten Gletsch-Märt und Event-Platz	Gletsch
12.00 und 12.25 Uhr	Ankunft der Dampfzüge von Realp	Bahnhof Gletsch
14.00 bis 17.00 Uhr	Das historische Gletsch: Madeleine Wirthner erzählt... Freier Eintritt / Zeitbedarf 20 Minuten	Kapelle Gletsch
14.10 und 14.40 Uhr	Abfahrt der Dampfzüge nach Realp	Bahnhof Gletsch
16.00 Uhr	Trichlergruppe Oberwald	Event-Platz Gletsch

### Samstag, 14. August 2010

09.30 bis 18.00 Uhr	Öffnungszeiten Gletsch-Märt und Event-Platz	Gletsch
10.30 Uhr	Überflug des historischen Flugzeugs „Super Constellation“ (nur bei geeigneter Witterung)	Oberwald
12.00 und 12.25 Uhr	Ankunft der Dampfzüge von Realp	Bahnhof Gletsch
13.30 Uhr	Konzert Dorfmusik Münster	Event-Platz Gletsch
14.10 und 14.40 Uhr	Abfahrt der Dampfzüge nach Realp	Bahnhof Gletsch
15.00 Uhr	Trachtentanzgruppe Stadlä Reckingen	Event-Platz Gletsch
16.00 Uhr	Konzert Dorfmusik Münster	Event-Platz Gletsch
19.00 Uhr	Dorffest Obergoms	Mehrzweckhalle Oberwald

### Sonntag, 15. August 2010

09.30 bis 17.00 Uhr	Öffnungszeiten Gletsch-Märt und Event-Platz	Gletsch
10.00 Uhr	Ökumenischer Gottesdienst	Event-Platz Gletsch
12.00 und 12.25 Uhr	Ankunft der Dampfzüge von Realp	Bahnhof Gletsch
14.00 bis 14.30 Uhr	Reisen anno dazumal Szenische Darstellung der Spielgruppe Bern (freier Eintritt)	Speisesaal Hotel Glacier du Rhône
14.10 und 14.40 Uhr	Abfahrt der Dampfzüge nach Realp	Bahnhof Gletsch

# Es läuft was in Gletsch!

## Aktivitäten auf dem Event-Platz Am Freitag, Samstag und Sonntag zwischen 09.30 und 18.00 Uhr

- ★ Gletsch-Märt (regionaler Markt im Hotelpark)
- ★ Drehorgel-Duo: Erfreut, begeistert und lädt ein zum Verweilen...
- ★ Dampfmobil lässt den Kohldampf vergessen...
- ★ Kinder-Spass in der Gumpi-Burg
- ★ Ausstellung Oldtimer-Postautos und historische Reisepost, Oldis und Lokomobil
- ★ Oldtimer-Fahrten nach Grimsel-Passhöhe und zum Berghotel Belvédère  
Abfahrten nach Bedarf auf dem Event-Platz  
Zeitbedarf ca. 60 Minuten
- ★ Nostalgiefahrten mit Oldtimer-Postautos nach Oberwald, zur Grimsel-Passhöhe und zum Berghotel Belvédère; Abfahrt Haltestelle InfoPoint
- ★ Sanitätsposten neben dem InfoPoint  
Betreuung durch Samariter-Verein Oberwald

## Ausstellungen im InfoPoint Gletsch

Präsentation der Regionen

Kleines Wasserkraftwerk mit Baujahr 1948

## im Hotel Glacier du Rhône

Info-Wände des Fördervereins Säumer der Sbrinz-Route (Brünig-Grimsel-Gries)

Historische Dokumente der Region Gletsch und zum Rhonegletscher

Kraftwerk 1948

Gletsch-Märt

Hotelpark

Info Point

Sanität

Event-Platz

## Parkplätze

Wir empfehlen dringend die Anreise mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Automobilisten bitte die ausgeschilderten Parkplätze in Oberwald benützen. Parkplätze in Gletsch sind nur in sehr beschränkter Zahl vorhanden. Es darf nur auf den speziell beschilderten Plätzen geparkt werden. Vorsicht: Bei schönem Wetter herrscht viel Passverkehr!

## Shuttle-Busse

Regelmässiger Pendelverkehr der Reisepost zwischen Oberwald und Gletsch



# 13. bis 15. August 2010

## Gletsch-Märt im Hotelpark

Präsentiert werden: Produkte, Reisen, Dienstleistungen und Handwerk

### Aus dem kulinarischen Bereich:

Backhüs Oberwald  
Bäckerei Simeon, Oberwald  
Bauernladen Hischier, Oberwald  
Metzgerei Eggs, Reckingen  
Novena Teigwaren Reckingen  
Sennerei Erler-Bachmann, Oberwald  
Sennerei Reckingen  
Ziegenkäse Eduard Walter

### Aus dem Tourismus:

Goms und Obergoms Tourismus  
Dampfreisen Ostschweiz  
Pro Historia, Oberwald  
Interessengemeinschaft Alpenpässe  
ZRT Zermatt Rail Travel, Brig  
Marketing und Reisen, Brig

## Ausflüge

zum Berghotel Belvédère und zur Eisgrotte im Rhonegletscher

## Führungen in Gletsch

Auf dem Naturlehrpfad durch  
Stiftung Landschaftsschutz (SL)

Wasserkraft in den Kleinkraftwerken  
durch Stiftung Revita

## Kapelle

## Kraftwerk 1899

## Verpflegung und Gastronomie

Restauration mit Selbstbedienung im Hotel  
Glacier du Rhône (bediente Tische für Gruppen)

Snacks und Grill im historischen Hotelpark  
(Restauration Hotel Glacier du Rhône)

Auch ein Besuch im Berghotel Belvédère am  
Rhonegletscher lohnt sich (Besichtigung  
Eisgrotte / Ziel von Oldtimer-Fahrten)

## Blau Haus

## Ausstellungen im Blau Haus

Diorama / Modellbahnanlage Gletsch:  
Demonstration der Zugsbewegungen DFB

Gletscher im Treibhaus:

Eine fotografische Zeitreise in der alpinen Eiswelt

Kleinkraftwerk in Betrieb: Turbine des Herstellers  
Th. Bell AG in Kriens (Baujahr 1899)

## Präsentation der Dampfbahn DFB

(auf der Bahnhofanlage in Gletsch)

### Furka-Dampfloktreffen:

Alle verfügbaren Furka-Loks geben sich die Ehre:  
Nr. 1 HG 3/4 zurück aus Vietnam (im Einsatz)  
Nr. 3 HG 3/4 der Blonay Chamby Museumsbahn  
Nr. 4 HG 3/4 der Furka-Oberalp Bahn (im Einsatz)  
Nr. 6 HG 2/3 der BVZ – die älteste Dame (im Einsatz)  
Nr. 7 HG 2/3 der Matterhorn Gotthard Bahn (im Einsatz)

### Sonderfall Elektro-Lokomotive:

Nr. 16 HGe 4/4 die Museumslok bei der DFB

### Dieselfahrzeuge: vielseitig und unentbehrlich

### Fronarbeiter im professionellen Einsatz:

Bau und Unterhalt der Strecke  
Revision und Unterhalt des Rollmaterials

## Informationsstände

Tätigkeit und Zielsetzung der Stiftung  
Dampfbahn-Furka-Bergstrecke (SFB)

Mitglieder-Information  
Verein Furka-Bergstrecke (VFB)

Das neue Buch: Erlebnis Dampfbahn  
Furka-Bergstrecke (AS-Verlag Zürich)

Sondermarke zur Wiedereröffnung  
Oberwald-Gletsch (Souvenirhandel)

Historische Hotels (Alpines Museum Bern)



## Oberwald Steam Days

### Freitag, Samstag und Sonntag vom 13. bis 15. August 2010

Der offizielle Feiertag zur Wiedereröffnung der Strecke Oberwald–Gletsch wird am 12. August 2010 mit der Einsegnung in Oberwald und den Festakten in Oberwald, Gletsch und Furka stattfinden. An diesem Donnerstag gibt es zwischen Oberwald und Gletsch keinen öffentlichen Zugverkehr. Erste Erlebnisfahrten auf diesem neu aufgearbeiteten Streckenabschnitt werden am verlängerten Event-Wochenende vom 13. bis 15. August 2010 angeboten. Der Fahrplanbetrieb zwischen Oberwald und Gletsch wird voraussichtlich am 20. August aufgenommen und umfasst mehrere Zugsfahrten an Freitagen, Samstagen und Sonntagen bis zum Saisonschluss am 3. Oktober 2010.

#### Oberwald Steam Days

Es ist geplant, am 13., 14. und 15. August 2010 mit Rücksicht auf die betrieblichen und technischen Möglichkeiten täglich insgesamt sechs Zugspare zwischen Oberwald und Gletsch verkehren zu lassen. Zusätzlich sind im Spezialfahrplan noch mit Diesellok geführte Abendfahrten enthalten. Es stehen nur Abteile 2.Klasse zur Verfügung.

Die Reisepost wird zwischen Oberwald und Gletsch mit zusätzlichen Kursen fahren. In der Zeit von 07.45 und 19.50 Uhr werden auf dieser Strecke in beiden Richtungen insgesamt 32 Post-Auto-Shuttleverbindungen im Fahrplan stehen, die mit tarifgemässen Billetten und den üblichen Ermässigungen benutzt werden können. So kann man Wanderungen sowie Bus- und Bahnfahrten optimal zu Rundreisen kombinieren.

Zwischen Realp und Gletsch werden an den drei Event-Tagen zwei Zugspare auf die Strecke geschickt. Es handelt sich dabei um den in zwei Kompositionen geführten Fahrplanzug. Auf die durchgehende Weiterführung dieser beiden pass-

querenden Dampfzüge nach Oberwald wird voraussichtlich verzichtet.

Weitere spezielle Höhepunkte des dreitägigen Festprogramms sind die Nostalgie-Busfahrten ab Gletsch nach Oberwald, zur Grimsel-Passhöhe und zum Berghotel Belvédère (Rhongletscher mit Eisgrotte). Nicht minder interessant versprechen auch die Fahrten mit Oldtimer-Autos auf der Walliser Seite der Grimsel- und Furka-Passstrasse zu werden. Zudem wird am 13. August der legendäre TEE Rheingold als Zubringerzug zum DFB-Event von Köln in die Schweiz fahren.

#### Reservation erst ab 15. Januar möglich

Die definitiven Fahrpläne und Fahrpreise und die buchbaren Kontingente werden im Internet veröffentlicht. Ab Mitte Januar 2010 können Interessierte ihre gewünschten Plätze beim DFB-Reisedienst reservieren. Anschliessend werden die Reservationen provisorisch bestätigt und sofort in Rechnung gestellt. Nach Zahlungseingang erhält dann der Gast die definitive Platzzuteilung mit den entsprechenden Fahrkarten. An den drei Event-Tagen sind Freikarten aller Art nicht gültig. Die Billette für die Schnupperfahrten in den Nostalgie-Postautos und in den Oldtimer-Autos werden am Event-Wochenende vor Ort in Gletsch verkauft.

#### Reisearrangements

Einige Reiseveranstalter haben kombinierte Pauschalarrangements mit Bahn, Bus und PostAuto vorbereitet. Auch deren Angebote werden rechtzeitig auf unseren Internet-Homepages veröffentlicht.

#### Internet-Information ab Januar 2010:

[www.dfb.ch](http://www.dfb.ch), [www.oberwaldgletsch.ch](http://www.oberwaldgletsch.ch) und [www.zrt.ch](http://www.zrt.ch)

Wort bezeichnet im Grindelwaldner Dialekt Schlag, Ausbuchtung oder Beule. Das Wort wird auch verwendet, um tollpatschige Personen zu bezeichnen, ist jedoch in dieser Form kein eigentliches Schimpfwort.

Wir steigen steil zur Passstrasse auf. Auch hier sieht es nicht gut aus. Als Laie würde man meinen, der Kanton Wallis sollte diese Stelle sanieren, schon wegen des Autoverkehrs.

Wir kommen zum schönsten Teil der Strecke. Das Gleis führt durch herrlichen Nadelwald. Ein weiterer, märchenhafter Eintritt ins Goms. Wunderbar riecht es nach Holz und Harz. Um zu verhindern, dass das schöne Gehölz durch Funkenwurf zerstört werden könnte, sind in regelmässigen Abständen Sprinkler eingebaut. Kurz vor Erreichen des heiklen Streckenabschnittes durch die Lok treten die «Wasserwerfer» in Aktion und netzen den Wald auf beiden Seiten der Schienen. Nun erscheint die «Lammenbrücke». Ursprünglich total aus Bruchsteinen gebaut, hat man sie abgeändert, das heisst einen Bogen herausgenommen, damit die Strassenunterquerung etwas weiter wird. Den fehlenden Bogen wurde mit zwei massiven Doppel-T-Balken überbrückt.

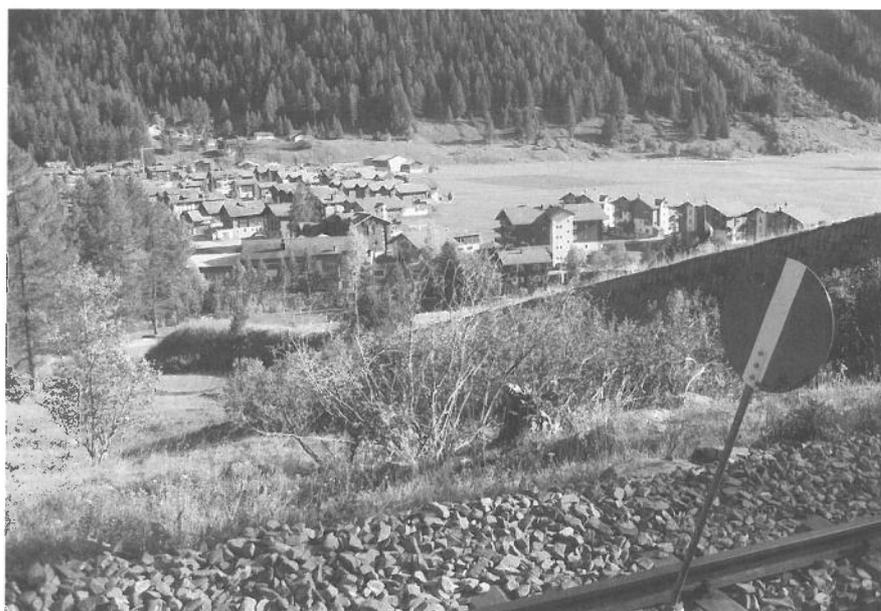
Und endlich die Weite des Goms! Im Hintergrund das Weisshorn, ein Viertausender, rechts davon das Bishorn, auch ein Viertausender. Letzterer gilt als einer der schöneren Skitourenberge im Wallis.

Die riesige Baustelle im Talgrund ist nicht zu übersehen. Hier wird emsig gearbeitet. Der Perron ist sichtbar, Gleise liegen bereits teilweise und die Lampenanschlüsse sind eingebaut. Oberhalb der Strasse verläuft die Bahnspur in einem «Canyon», welcher bergseits mit einer riesigen Bruchsteinmauer begrenzt ist. Betonkanäle liegen bereit, um das Sickerwasser abzuführen und in einem grossen Kanal zu sammeln. Eine der zentralen Arbeiten wird der Einbau der 36 Tonnen schweren, versenkbaren Zahnstange sein. Obschon es gegen Abend geht, sind noch viele Fronis unter der Leitung von Walter Willi an der Arbeit.

Der Betrachter ist überzeugt, dass Mitte August 2010 der erste Zug mit Passagieren in Oberwald einfahren wird.



*Ehemaliger Stolleneingang Muttbach  
Entrée galerie Muttbach*



*Ankunft in Oberwald  
Arrivée à Oberwald*

**La maquette de Gletsch à Gletsch****Don au DFB**

*GLETSCH (so) – Le 5.9.09, Paul Güdel, membre du CA et chef Marketing du DFB SA, a reçu de Philippe Roux, président de la Section romande de l'ALSF, la maquette représentant la gare de Gletsch au 1:87e. Paul Güdel est ravi: «Ce modèle réduit est une contribution très appréciée à la mise en valeur du site de Gletsch».*

La maquette avait été construite en hiver 2002/03 par Paul Berce, alors membre de la Section romande de l'ALSF, plus tard président de la Section belge. Longue de plus de 4 mètres et large d'environ 80 cm, elle était faite de 4 modules, et représente les installations ferroviaires de Gletsch entre le dépôt de locomotives et le début de la crémaillère direction Muttbach. La qualité de sa réalisation lui a valu le 3e prix sur 12 candidats à Nyon-Rail-Expo d'octobre 03. Durant plusieurs années, cette maquette a accompagné la Section romande aux bourses et expositions. Malheureusement, les nombreux déplacements et les manipulations lui ont occasionné de trop graves dommages, suite à quoi elle a été entreposée à Pampligny, en attendant des jours meilleurs.

**La rénovation**

Le 13.6.09, elle a été acheminée à Vétroz pour rénovation. La remise en état de la maquette est l'œuvre de Jean-Claude Reichen et de Jean-Michel Papilloud, tous deux modélistes chevronnés. En 120 heures, ils l'ont remise en état et même améliorée sur certains points: la maquette a d'abord reçu une forme strictement rectangulaire, les 4 modules ont été fusionnés pour n'en faire plus que deux, toutes ses faces ont été recouvertes, les câblages et le tableau de commande ont été entièrement renouvelés, les voies nettoyées et reconstruites si défectueuses, les aiguillages remis en état, tous les raccords et le paysage en partie

refaits, pour ne citer que les travaux les plus importants.

**Don pour le DFB**

Le 5.9.09, la maquette réparée a été transférée de Vétroz à Gletsch où elle a trouvé une digne demeure à la Maison bleue. Au nom de la Section romande de l'ALSF, Philippe Roux a remis la maquette entièrement opérationnelle, une loc HG 3/4 et du matériel remorqué H0m en don au DFB, représenté par Paul Güdel. Le chef marketing du DFB a chaleureusement remercié la Section romande pour ce don qui «est une contribution à la mise en valeur de Gletsch comme centre d'intérêt sur la Ligne som-

mitale de la Furka». Dès le printemps 2010, la maquette sera accessible au public.

**Remerciements**

Le comité de la section romande ALSF adresse ses plus vifs remerciements à tous ceux qui ont collaboré à la réalisation de ce projet, notamment à Jean-Claude Reichen et à Jean-Michel Papilloud pour leur engagement sans compter les heures, à Paul Güdel pour sa bienveillance et à la maison Pichon P. Sandoz Electroménager à Morges, pour avoir sponsorisé tous les transports. Grâce à eux, la Section romande a pu faire un don d'une grande qualité.

**Actualités****Le mot du directeur DFB SA**

*C'est à peine croyable: de nouveau une saison d'exploitation se termine! Les craintes d'une réduction du nombre de passagers en raison de la crise financière se sont avérées infondées. Alors que le début de saison était en demi-teintes à cause des conditions météo défavorables, le temps d'automne féérique a largement contribué au bon résultat.*

Ainsi, 25'196 passagers, donc 434 de moins qu'en 2008, ont pu profiter d'un voyage en train à vapeur sur la Ligne sommitale de la Furka en 2009, tout en admirant la volonté de nos collaboratrices et de nos collaborateurs bénévoles – auxquels j'adresse encore une fois mes remerciements et leur fais part de mon admiration à leur égard – dont l'engagement infatigable et professionnel a permis de réaliser encore une saison exempte d'accident graves et de dérangements techniques importants. L'entretien du matériel roulant, notamment des locomotives à vapeur, devient de plus en plus important, étant donné que ces machines, qui sont un bien culturel technique presque centenaire, circulent sur

notre Ligne sommitale à la limite de leurs capacités en tête de trains bondés. L'agrandissement du dépôt de Realp a commencé. Les nouveaux bâtiments permettront de réaliser l'entretien des machines sur place. On constate avec plaisir que le Dieselcrew pourra emménager dans une partie des locaux cet hiver déjà. Aussi, les conditions à Realp s'amélioreront réellement et offriront quelques libertés de mouvement supplémentaires lors des travaux d'entretien réalisés en vue de la prochaine saison.

Alors que la ligne a été mise en état d'hivernage à temps, les activités de construction sont encore en cours à Realp et à Oberwald. Le retard pris en raison du déneigement exceptionnel du printemps dernier, a pu être rattrapé partiellement. La nature particulière du sol dans l'aire de la gare d'Oberwald était une source de pression supplémentaire pour la division Constructions. La crémaillère escamotable pour le franchissement de la route cantonale à été commandée et sera installée dans les délais en collaboration avec le canton du Valais.

Le raccordement à Oberwald signifie que le but de nos pionniers a été atteint pour ce qui est la longueur de la ligne. En conséquence, notre attention se porte sur cette évolution. Les courses d'essais de toutes les locs à vapeur sur le tronçon Rätischbach (au dessus d'Oberwald) – Gletsch nous ont permis d'acquérir différentes connaissances. Nous constatons avec plaisir que nos locs ont maîtrisé ce tronçon avec à leur crochet les charges autorisées. Il faut malgré tout souligner que la conduite sur cette partie de la ligne avec le tunnel hélicoïdal est plus difficile et plus exigeante, ce qui rend nécessaire d'acquérir plus de connaissances sur le tronçon.

Nous sommes persuadés que nous pourrions mettre la ligne en service officiellement comme prévu le 12 août 2010 et nous mettrons tout en œuvre pour desservir Oberwald partiellement jusqu'à la fin de la saison.

Aucune des divisions n'a pu se mettre en hibernation. La division Exploitation s'occupe intensivement de la formation, le Marketing planifie l'avenir, les mécaniciens de

locomotives font les travaux d'entretien des véhicules de traction, la Construction veut progresser le plus possible avant les premières chutes de neige et une intense activité règne à l'atelier de Coire. La révision de la HG 3/4 no. 9 et la reconstruction de la HG 4/4 continuent et l'avancement des travaux est déjà mesurable. Les défauts découverts lors du démontage de la no. 9 ont confirmé que sa mise hors service était justifiée permettant ainsi d'éviter de plus gros dégâts et des problèmes d'exploitation.

Ceci est la dernière édition du «Dampf an der Furka» de cette année. Je saisis l'occasion pour remercier très cordialement tous les collaborateurs bénévoles du DFB SA et de l'ALSF pour leur engagement infatigable pour notre bien culturel technique exceptionnel.

Je vous souhaite de bonnes fêtes et me réjouis de continuer notre collaboration constructive au cours de l'année 2010, qui est tellement importante.

*Peter Bernhard*  
 Directeur d'entreprise DFB SA

déplacées de Suisse orientale à Realp. Continuellement, une machine en révision occupe de la place dans l'atelier et affaiblit la flotte en service à la Furka. Bernhard a aussi cité les deux HG 4/4 qu'on attend avec impatience sur la ligne en raison de leur puissance de traction plus élevée, qui augmentera les capacités de transport.

### **Ici, des locaux de remisage – là, un atelier**

*Manfred Willi*, a rappelé que la remise actuelle a été érigée en 1989 en tant que point d'appui pour la construction et qu'elle a été adaptée pour abriter les locomotives à vapeur. Il a rappelé que les locomotives à vapeur ramènent beaucoup d'humidité, ce qui provoque l'oxydation des outils et des pièces usinées. Il faut dès lors séparer les travaux d'entretien de la réparation. Dès cet hiver, les véhicules diesel, indispensables pour la construction et le déneigement, pourront être entretenus dans la nouvelle bâtisse. En raison de l'impossibilité de dominer les frais totaux de 1,9 millions et le manque de bénévoles spécialistes de la construction, une édification par étapes était devenue nécessaire. En plus du travail gratuit des bénévoles et des dons en espèces, le Train à vapeur reçoit toujours en cadeau du matériel nouveau ou usagé. Le nouveau complexe devrait être terminé en 2012.

### **Pose de la première pierre**

L'acte symbolique de la pose de la première pierre a consisté à fixer une cassette à l'armature, afin qu'elle soit noyée dans le béton lors de la prochaine coulée. Elle contient l'acte de l'évènement, une photo de l'ancienne remise, le dépliant d'appel aux dons, le «Dampf an der Furka», la liste des participants à l'évènement des donateurs, des nouvelles des sections et d'autres documents. *Peter Schwaller* a fait l'ouverture de la cérémonie avec quelques explications concernant la Fondation dont le but est de trouver des sponsors pour les investissements et de protéger le bien culturel. Celui-ci est entre de bonnes mains, comme dans un trésor, auprès de la SFB. Schwaller a honoré l'engagement du Club des 1000 et du nouveau Club des donateurs. Il a commu-

### **Rencontre avec près de 100 donateurs**

## **Pose de la première pierre et approfondissement des relations de confiance**

*REALP (fi)* – Une cassette concernant des documents sur le Train à vapeur a été posée sur le site de l'agrandissement de l'atelier. L'échange d'informations complètes et la consolidation des contacts directs avec les responsables a permis d'approfondir et de renforcer la confiance mutuelle entre les personnalités qui soutiennent et font des dons et le Train à vapeur.

*Peter Riedwyl*, président désigné de la Fondation Ligne sommitale de la Furka SFB, a souhaité la bienvenue aux invités qui ont soutenu avec des dons conséquents le bien culturel à haute valeur touristique.

### **Investissement pour du volume supplémentaire**

Le directeur de l'entreprise, *Peter Bernhard*, a débuté son allocution avec des louanges adressés à l'attention des «Fronis», puis il a fourni des détails sur la nouvelle construction qui coûtera 1,9 millions de francs, sans tenir compte du travail de bénévolat. Le personnel de locomotives entretient durant l'hiver les locomotives à vapeur et diesel dans l'actuelle remise, devenue trop petite. Le bâtiment, qui abrite l'atelier de Coire devra céder sa place à une nouvelle construction; dès lors, les révisions devront à cette occasion être

niqué qu'il se retirait après 10 ans passés dans des fonctions dirigeantes et qu'il remet la présidence de la Fondation à Peter Riedwyl. *Anton Simmen*, le président de la commune de Realp, s'est souvenu de ses anciens contacts avec Walter et Manfred Willi et a relaté ses voyages au noir sur l'alpe et les intempéries de 1987. A cette époque, on craignait l'échec de l'entreprise DFB. Raison de plus pour Simmen de se réjouir de voir la Ligne sommitale entièrement réhabilitée. Il a terminé avec des remerciements pour l'apport économique du Train à vapeur dans la vallée. Le Trio Tiefenbach de Sepp Inderkummen a mis une touche musicale à la cérémonie, puis Manfred Willi et Peter Schwaller ont fait leur travail de poseur de première pierre.

#### **Brouillard, risotto et informations**

Le groupe de donateurs a voyagé à la Furka avec un train spécial remorqué par la «Weisshorn». L'approche-photo près du pont de Steinstafel aurait plu aux photographes s'il n'y avait eu du brouillard à couper au couteau. Le repas de midi, un excellent risotto et autres gourmandises, pris

au refuge de la Furka, a été très apprécié. Peter Bernhard a renseigné sur le déneigement dispendieux et les bons chiffres de fréquentation de la saison en cours, sur la reconstruction du tronçon Gletsch–Oberwald, ainsi que l'ouverture du 12 août 2010. La route cantonale sera franchie au moyen d'une crémaillère rétractable. Après la finition de la Ligne sommitale, le défi sera de taille, puisqu'il faudra assurer l'entretien d'une ligne plus longue et y assurer le service. Le directeur a aussi relevé les besoins

financiers considérables, puisqu'il faut terminer l'atelier de Realp, créer un abri pour les voitures voyageurs et les wagons de service, reconstruire d'autres locomotives et les réviser à intervalles réguliers. Pour finir, les hôtes ont appris qu'en plus d'un train franchissant le col, des trains d'excursion, qui feront la navette entre Oberwald et Gletsch, seront particulièrement appréciés par les voyageurs en car et les randonneurs. L'évènement s'est terminé par le voyage de retour à Realp.

## **Theatergruppe Illnau**

Der Verein Theater Illnau feiert dieses Jahr sein 25-jähriges Bestehen. Zu diesem Anlass unternahmen 27 Mitglieder eine etwas besondere Jubiläumsreise. In Theaterkostümen fuhren wir mit der DFB von Realp nach Gletsch. Lokführer Jakob Knöpfel und Heizer Rolf Lang brachten uns bei traumhaftem Wetter sicher ans

Ziel. Später ging die Reise mit einem Saurer-Postauto Jahrgang 1954 weiter. Beide Fahrten waren unvergesslich!

*Verein Theater Illnau*

*David Baumgartner*

*(Küchenchef Revisionswerkstatt Chur)*



*Die Theatergruppe, kostümiert  
Groupe théâtral en costume*

## Bern

**SPENDE ZUM JUBILÄUM:** Die VFB Sektion Bern ist 25-jährig geworden. Nach dem Entscheid des Zentralvorstandes zur Gründung regionaler Gruppen war sie als erste derartige Gruppe am 25. Februar 1984 im Casino Bern ins Leben gerufen worden. Auf spezielle Festivitäten wird verzichtet, stattdessen hat der Vorstand einstimmig beschlossen, 2500 Franken an den Ausbau des DFB-Depots Realp zu spenden.

**BAUWOCHEN IN REALP:** An just dieser Erweiterung der Werkstätte in Realp wurde auch ein Teil der Teilnehmer der Berner Bauwoche vom 16. bis 22. August 2009 eingesetzt. Insgesamt elf Sektionsmitglieder reisten an und verbrachten eine intensive Woche bei hochsommerlichen Temperaturen. Während der Berner Bauwoche galt es, unter Vorarbeit von Hanspeter Bossert die Armierungseisen für die Bodenplatte zu legen und zu binden. Dabei mussten auch die Leitungen gezogen werden. Wie in früheren Jahren war zudem Zahnstangenschleifen angesagt, damit diese alten Zahnstangen von der MGB wie «neu» in der DFB-Einfahrt in Oberwald eingesetzt werden konnten. Zwischenzeitlich verschob sich eine Gruppe zur Steinstaffelbrücke oberhalb Tiefenbach zur Montage von Winkelisen. Eine weitere Gruppe erstellte einen Entwässerungsgraben bei der Schweigstrasse. Für andere Bauwochenteilnehmer gab es interessante Spezialaufträge wie etwa Feuerwachposten bei den ersten Probefahrten von DFB-Personenzügen auf der Strecke bis fast nach Oberwald.

**SEKTIONSREISE INS KANDERTAL:** Ziel war nicht das Kandertal im Berner Oberland, sondern jenes im Südschwarzwald. Die Reise vom 4. Oktober 2009 zur dortigen Museumsbahn bot interessante Einblicke in einen Betrieb, der mit vielen ähnlichen Herausforderungen kämpft wie die Furka-Bergstrecke, aber auch Unterstützung von der öffentlichen Hand erfährt. Denn als die Bahn nicht mehr fuhr, ging der Tourismusstrom deutlich zurück. Der Unterhalt der Strecke, Bahnanlagen, Brücken und Gebäuden ist hingegen Sache des Zweckverbandes Kandertalbahn, dem die Stadt Kanderndorf, weitere Gemeinden so-

wie der Landkreis Lörrach angehören. Der von vielen Schweizern geprägte Förderverein bot den Dutzend Reiset Teilnehmern auch eine Führung durch seine Anlagen. **FONDUE- UND SCHLITTELPLAUSCH:** Wie im vergangenen Winter organisiert Sektionsvorstand Hanspeter Wyss wiederum einen Fondue- und Schlittelplausch. Die Furka-Freunde aus allen drei Organisationen sind dazu eingeladen. Er findet statt am Samstag, 6. Februar 2010. Ziel ist dieses Mal die Gerschialp oberhalb Engelbergs. Auskünfte unter [vfb-bern.beisitz2@dfb.ch](mailto:vfb-bern.beisitz2@dfb.ch) oder Telefon 079 379 86 32. Anmeldeabschluss ist der 31. Januar.

Julian Witschi

## Innerschweiz

Mit den Samstags-Einsätzen der bekannten Chrapfer aus dem Seetal konnten im Herbst 2009 bei sehr guter Beteiligung einige Arbeiten erledigt werden. Wir waren zwischen Gletsch und Oberwald am Gleise und auch am Bahnhof Oberwald eingesetzt. Der letzte Einsatz im 2009 fiel der Kälte und dem Schnee zum Opfer, gerne hätten wir die noch fehlenden Steine zur Abdeckung der Drehscheiben-Grube eingesetzt. An allen anderen Bautagen konnte bei prächtigem Wetter gewirkt werden. Von Baueinsatz zu Baueinsatz wurde deutlicher, dass da wirklich ein Bahnhof entsteht. Natürlich fehlt bis zur Vollendung noch einiges, Arbeit ist auch im 2010 vorhanden!

In Luzern findet regelmässig am ersten Dienstag des Monats der Furka-Höck, im Hotel Anker, um 19.30 Uhr statt. Schau doch auch Du mal vorbei! Der Hock vom 4. August wurde aufs Dampfschiff Uri verlegt. Bei herrlichem Wetter, und einem geradezu kitschigen Sonnenuntergang, durften wir eine Rundfahrt Luzern–Weggis–Vitznau–Luzern geniessen.

Weiter besuchte der Vorstand der Sektion seine Arbeitsgruppe beim Samstags-Einsatz in Realp. Und unter dem Thema «Nur noch 299/298 Tage» durften wir am 17.+18. Oktober in Einsiedeln beim Volkswanderungs-Anlass Werbung für die Eröffnung der Strecke Gletsch–Oberwald ma-



Zufahrt zum Bahnhof Oberwald  
Entrée en en gare d'Oberwald

chen. Auch hier: eher Schnee und Regen als Sonne.

**Termine:** ab Februar 2010 wieder: immer am **zweiten Dienstag** des Monats Furka-Höck im Hotel Anker in Luzern, ab 19.30 Uhr.

**Achtung:** kein Hock im Dezember und im Januar.

**GV** der Sektion Innerschweiz am Freitag, 26. März 2010, in Luzern im Hotel Anker am Pilatusplatz, Beginn um 19.30 Uhr, siehe auch separate Einladung und dafü Ausgabe 1/2010.

Verfasser: Willy Auf der Maur, 077 407 18 82

## Agenda Sektion Aargau

### Wagenwerkstatt

#### Revisionsarbeiten an den Personenwagen B 2206 (ex C 206) und B 2210 (ex C 210)

Jeden **Dienstagabend** ab 16.00 Uhr

Jeden **Donnerstagabend** ab 16.30 Uhr

### Samstageinsätze

Samstag, 13. März 2010

Samstag, 17. April 2010

Samstag, 6. November 2010

jeweils ab 08.00 Uhr

An Samstageinsätzen wird ein gemeinsames Mittagessen offeriert.

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.

### Generalversammlung 2010

Freitag, 5. März 2010, 19.30 Uhr

Apéro ab 18.30 Uhr

Restaurant Dietiker, alte Gasse 1, Suhr

### Arbeitseinsätze an der Furka-Bergstrecke

Freitag/Samstag, 11./12. Juni 2010

Freitag/Samstag, 1./2. Oktober 2010

**1. Arbeitswoche** 3. bis 8. Mai 2010, Realp

**2. Arbeitswoche** 5. bis 10. Juli 2010, Gletsch

**3. Arbeitswoche** 30. August bis 4. September 2010, Gletsch

Für weitere Details siehe Sektionsnachrichten Heft 4/2009

und [www.vfb-aargau.ch](http://www.vfb-aargau.ch)



dfb-Stand in Glarus  
Stand DFB à Glaris

## Ostschweiz

### Einladung zur Hauptversammlung am Samstag, 6. März 2010 im Hotel Freihof in Wil

Der Vorstand lädt Sie herzlich ein zur 23. ordentlichen Hauptversammlung am 6. März 2010 um 14.15 Uhr im Restaurant Freihof in Wil.

Die Traktanden sind: Begrüssung, Wahl der Stimmezähler, Protokoll der HV 2009, Jahresbericht des Präsidenten, Jahresrechnung 2009, Revisorenbericht, Budget 2010, Bericht Bauchef und Bauprogramm 2010, Wahlen Vorstand und Revisoren, Anträge, Varia. Anträge müssen bis spätestens am Samstag, 15. Februar 2010 beim Präsidenten eintreffen. Anschliessend an die Versammlung, wie gewohnt, gemütliches Beisammensein bei einer Bilder-Revue über unsere Dampfbahn Furka-Strecke mit Impressionen der letzten Fahrsaison. Wir freuen uns, Sie an unserer Hauptversammlung 2010 begrüßen zu dürfen.

*Der Vorstand*

### Eisenbahnfest

Am 12./13. September 2009 feierte die Glarner Kantonalbank ihr 125-jähriges Bestehen mit

einem grossen Eisenbahnfest. Bei strahlendem Wetter verkehrten verschiedene Dampfzüge zwischen Glarus und Linthal. Direkt am Gleis 1 in Glarus war unser Werbestand an bester Lage positioniert. Nach Ankunft der Nostalgiezüge interessierten sich viele Besucher für unsere Furka-Bergstrecke. Den Gästen konnten ihre Fragen beantwortet und der Furka-Dampfbahn Prospekt übergeben werden. So hoffen wir, dass nächsten Sommer viele Fahrgäste aus dem Glarnerland den Weg zur Furka finden.



Schaffhauser Herbstmesse  
Foire d'automne schaffhouseise

## Zürich

### Bauwoche 2/09

Sektion Zürich 2 war vom 21. bis 26. September in Realp und Oberwald im Einsatz. Die Teilnehmer: Walter Betschart, Willi Brigola, Hans Fehr, Jakob Keller, Gerold Näegeli, Peter Oertig, Alfred Spahn, Ueli Stoffner.

Am Sonntag, 20. September, trafen wir uns in der DFB Kantine in Realp zum gemeinsamen Nachtessen, zum Kennenlernen und zur Besprechung der Bauarbeiten. In Realp war beispielsweise der Schachteinlauf auszuschalen, im Bielen der Boden auszubessern und beim Bau der neuen Werkstatt behilflich zu sein. In Oberwald warteten 39 Auszubildende und sechs Betreuer des 2. Lehrjahres der Firma Ammann, Baumaschinen, Langenthal, auf den Einsatz. Eine Gruppe war uns zugeteilt, um das Perron beim Gleis 6 zu erstellen. Walter Willi hatte am Samstag die Kante des Perrons ausgesteckt. So konnten wir mit dem Aushub für die vorgefertigten Betonelemente anfangen. Für den Bagger konnten wir einen «Baumaschinen-Mechaniker», für die Betonanlage zwei Burschen und eine Dame gewinnen. Der Rest war mit dem Aushub und dem Einbringen von Beton beschäftigt. Die KV-Damen konnte man vom Beton einbringen so begeistern, dass die Jungs für den fertigen Aushub

und den Transport für den Beton Verantwortung zeigten. Die Elemente mussten alle im Abstand von 2.70 m auf eine Betonfläche gestellt werden. Anderntags wurden sie auf die Linie und die Höhe gerichtet und mit Beton aussen herum eingebettet.

Am Dienstag kam von Realp her Unterstützung. Diese betonierten zuerst einen Schacht auf Strassenhöhe aus und begann dann mit dem Ausebnen und Verdichten zwischen den Sockeln. Anschliessend wurden Kabelsteine verlegt und die Schiene, die als Perronkante dient, montiert. Der Perron hat eine Länge von 70 Metern. Die Auszubildenden waren bis Freitagmittag im Einsatz. Herzlichen Dank für Leistung der Firma Ammann Langenthal.

Die Mittagessen haben wir in der Touristen-Unterkunft «Arche Noah» in Oberwald eingenommen. Der Küchenbrigade von Heidi und Godi Lüscher danken wir für das gute Essen.

Am Samstag waren nur noch zwei Leute auf den Baustellen. Alfred Spahn ging noch einmal nach Oberwald, um mit zwei Kämpfern alles fertigzustellen. In Realp haben wir mit dem Autokran (Fischer) und Theo den zweiten Bockkran gestellt. Natürlich möchten wir auch die Köchinnen der Kantine Realp nicht vergessen. Sie haben mit dem Sektionspräsidenten für gutes Essen gesorgt. Für das traditionelle Fondue am Donnerstagabend danken wir den Spendern herzlich.

Am Montag bis Mittwoch montierten Alfred Spahn und Hans Fehr die Ankerschrauben in die Betonstützen. Mit Hilti-Hit und mit einem Fließmörtel haben wir die Fussplatten untergossen.

*Hans Fehr,  
Bauchef Sektion Zürich*

### Einladung zur Hauptversammlung

Die Hauptversammlung findet am Samstag, 20. März, 13.30 Uhr, in der «Oase» im Hauptbahnhof Zürich statt. Behandelt werden die statutarischen Geschäfte. Oskar Haag hat seinen Rücktritt als Delegierter eingereicht. Es müssen – je nach Ergebnis der Statutenrevision – ein bis drei neue Mitglieder gewählt werden. Traktandenliste und Protokoll der HV 08, werden an der HV aufliegen. Weitere Informationen im Heft 2010/1.



Baugruppe der Sektion Zürich  
Groupe de travail

## Agenda

### Stamm:

8. Dezember, 12. und 26. Januar sowie am 9. Februar.

### Fespo:

28. bis 31. Januar.

### Expo Jona:

15. bis 18. April.

Die Limmattaler Messe ist annulliert worden.

Messen GL und SH 28.10. bis 1.11.

## Messen und Mitgliederwerbung

Auch dieses Jahr haben wir gleichzeitig zwei Messen betreiben müssen: Die Schaffhauser Herbstmesse und die Glarner-Messe in Näfels, beide während fünf Tagen. Dank unserem Ex-Präsidenten Kurt Brügger, der die Organisation GL übernahm, ist dies gelungen. Wieder konnten wir einen zwar nicht überwältigenden, aber doch beachtlichen Erfolg verbuchen, obwohl das prachtvolle Herbstwetter vermutlich viele Besucher von einem Messebesuch abhielt.

In Glarus haben wir zwölf Familien und acht Einzelmitglieder und in Schaffhausen je 15 Familien- und Einzelmitglieder gewonnen. Somit beträgt die Ausbeute total 50 Neumitglieder. In Schaffhausen konnte sogar ein Neumitglied für den 1000er Club geworben werden. Wiederum konnten mehr Familien- als Einzelmitglieder gefunden werden. Dank vieler guter Gespräche hoffen wir auf einige Nachzügler, die das Anmeldeformular mitgenommen haben. Diese Ernte wird

uns erlauben, die relativ grosse Zahl von Abgängen, vor allem wegen der zahlreichen Nichtzahler, zu kompensieren. So werden wir hoffentlich in der Jahresabrechnung wieder einen respektablen Netto-Zuwachs verbuchen können.

## Sektionsausflug

Am Sonntag, 23. August, gab es eine Fahrt mit der «Sauschwänzlebahn». «Wenn einer eine Reise tut, so kann er was erzählen.» Der Spruch gilt auch für diesen Ausflug! Insgesamt 21 Teilnehmende fuhren mit der S41 ab Eglisau durchs Studienland bis Koblenz, wo infolge eines Bahnfestes Grossbetrieb herrschte. Daher mussten wir in einen alten DB-Schienenbus umsteigen. Die Weiterreise ab Waldshut war vorgesehen mit dem Regio-Shuttle, der uns auf der teilweise stillgelegten Strecke nach Weizen bringen sollte. Bei der Einfahrt in Waldshut kreuzte uns jedoch der ausfahrende Zug. Der schriftlich zugesicherte Anschluss ist also nicht eingehalten worden. Aber in Blumberg wartete um halb eins das bestellte Mittagessen auf uns!

Wir bestiegen den Regional-Express über Singen nach Donaueschingen, wechselten in Schaffhausen auf den Randenbus und erreichten via Bargaen rechtzeitig Blumberg. Im Restaurant «Zum Stellwerk» erwartete man uns schon. Wir genossen das typisch schwäbische Mittagessen. Nach einem kurzen Blick ins Bahnmuseum und Reiterstellwerk begann die gemütliche Dampfbahnfahrt

über die legendäre Strecke der Sauschwänzlebahn nach Weizen. Der gut besetzte Zug durchfuhr zuerst den 805 m langen Buchberg-tunnel. Über den Biesenbachviadukt erreichten wir die grosse Schleife, die um Epfenhofen führt. Das tief gelegene Dorf wirkte wie ein Modellbahn-Dorf! Nach dem Tunnel am Achdorfer Weg erreichten wir in einem weiten Bogen den Bahnhof Fützen, das Zentrum dieser Bahn. Hier befinden sich Werkstätte und Abstellgleise und von hier aus wird auch der gesamte Zugsverkehr überwacht. Weiter fuhr unser Zug über den Talübergang bei Fützen dem grossen Stockhald-Kreiskehr-tunnel, dem einzigen solchen Tunnel Deutschlands, entgegen. Nach 1700 Metern war unser Zug 15,5 Meter tiefer. Über Grimmels-hofen, durch den gleichnamigen Tunnel und über die Wutachbrücke ging die Fahrt weiter. Nach dem 1,2 km langen Weiler-Kehrtunnel erreichten wir die Endstation Weizen. Mit dem Bus ging es weiter durch das Blauburgunder-Land nach Schaffhausen und nach einer kurzen Pause zur Haltestelle «Schloss-Laufen» am Rheinfl. Ein Teil der Gruppe stieg die vielen Treppenstufen zum Rheinfl. Becken hinab. Hier erwartete uns der Schiffsführer zur Überfahrt zum Schloß-schen Wörth, um von dort die Felsenfahrt anzutreten. Durch die stiebenden Wassermassen gelangten wir zum Felsen und genossen von oben die Rund-sicht. Nach dem Aufstieg zur Haltestelle nahmen wir den Zug durchs Weinland nach Winterthur. Allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern möchte ich ganz herzlich danken für das grosse Verständnis bei den unerwarteten Schwierigkeiten in Waldshut. Ich freue mich darauf, euch bei der nächsten Sektionsreise wieder zu sehen!

Der Reiseleiter  
Fritz Renold

## Stamm (Neue Regelung ab Neujahr)

Wir haben im Oberland ein gutes Stammlokal gefunden, führen aber gleichzeitig auch eine Verdichtung des Angebotes ein, so dass alle jeden Monat, ohne weit reisen zu müssen, an einem Stamm teilnehmen können. Der Vorstand freut sich darauf, wenn dort vermehrt auch neue Gesichter auftauchen!

Jeden 2. Dienstag im Monat: Personal-Restaurant «Oase» im Saal, HB Zürich, 3. Stock, Brasserie Richtung Landesmuseum, Lift rechts um die Ecke.

Jeden 4. Dienstag im Monat: Restaurant «Mundart», Rapperswil, alte Jonastrasse 33; Bus 993 und 994 bis Kreuzliplatz; wenige PP vorhanden. Pause an beiden Orten: Juli und Dezember

Der Sektionsredaktor  
Fritz Schmutz

## Gedanken des Präsidenten

Gegen Jahresende ist es Zeit, Rückschau zu halten. Unsere Sektion darf mit dem Erreichten einmal mehr zufrieden sein. Die Hauptarbeit wurde leider wieder nur von einem zu kleinen Kreis von Fronarbeitern geleistet. Somit geht mein Dank primär an alle jene, welche unzählige Stunden, Tage und sogar Wochen ihrer freien Zeit für die DFB aufwendeten. Ich wünsche mir, dass wir diesen Kreis von Freiwilligen im kommenden Jahr vergrössern können. Deshalb rufe ich alle Mitglieder auf, habt Mut und meldet Euch für einen Tages- oder Wochenend-Einsatz in der freien Natur.

Ein weiteres persönliches Anliegen ist die Akquisition von Neumitgliedern. Die oben publizierten Zahlen der SH- und GL-Messe lesen sich leicht. Dahinter steckt aber Knochenarbeit und Engagement an unserem Stand. Wegen der Finanzkrise ist es für Betreuer und Betreuerinnen der Stände doppelt schwierig, Besucher als Neumitglieder zu gewinnen. Leichter und erfolgreicher wäre es, wenn jedes Aktiv- und Passiv-Mitglied im eigenen Umkreis werben würde. «Argumente» muss ich bestimmt niemandem liefern, denn die Streckeneröffnung nach Oberwald und der Neubau der Remise erfordern weiterhin einen riesigen Investitionsbedarf.

Anmeldeformulare können bei mir bezogen werden, aber einfacher geht die Anmeldung via Internet. Bitte dort aber immer in der Rubrik Bemerkungen den «Werber» auf-führen! In diesem Sinne bedanke ich mich für die Unterstützung und wünsche schöne Festtage und ein gutes und gesundes 2010.

Bruno Letter,  
Präsident

## Aus meinen DFB-Tagebuchnotizen

(oder: Ein Bau-Froni berichtet)

Donnerstag, 29. Oktober 2009: Heute ist frühmorgens Tagwache. Schon vor sechs Uhr besteige ich in Bassersdorf den Zug, um möglichst beizeiten auf dem Bauplatz im Goms einzutreffen. Während der Reise bewegen mich allerhand und gemischte Gedanken: Was wird heute sein, welche Art von Arbeiten sind zu tun, was wird von mir erwartet, und – werde ich diesen Erwartungen wohl zu genügen vermögen?

Oberwald: Ankunft pünktlich um ein Viertel nach neun Uhr, ein strahlend schöner Herbsttag, der DFB-Bauplatz noch im frostigen Schatten liegend, weit und breit kein Mensch im orangen «Übergwändli» sichtbar... Doch gemach, da kommt er ja schon dahergefahren, Hugo, mein freundlicher Vorarbeiter und Maschinist. Und gleich geht's zur Sache. «Häschi aus scho g'wackeret?» Ich bejahe, halbwegs überzeugend, hatte ich doch kürzlich erste Gehversuche mit einem ähnlichen Gerät gemacht, damals allerdings mit einem sogenannten Plattenstopfhammer. Dieser hier (ein Grabenstopfhammer, wenn ich richtig gehört habe) hat dann doch seine ganz besonderen Tücken. Tief unten, im engen Graben, gilt es über einem frisch verlegten Abflussrohr das per Bagger und Dumper zugeführte Erdreich zu verdichten. Mein «Wacker» gehorcht mir – zumindest bei einigermaßen weichem Material – erstaunlich gut und auch Hugo scheint mit meiner Arbeit zufrieden zu sein. Wehe aber, wenn der Stopfer in Konfrontation mit einem grösseren Stein oder gar Felsbrocken gerät. Dann wird sofort unklar, wer nun mit wem seinen höllischen «Grabentanz» vollführt. Der «Wacker» mit mir oder (wie es eigentlich gemeint wäre) ich mit ihm! Nun denn, auch ein ehemaliger Büroist kann dazulernen, und so lässt mich mein Vorarbeiter geduldig gewähren. Ja, er befördert mich sogar noch zum Dumperfahrer. Auch eine Premiere für mich!

Befriedigt über das heute Geleistete (ich mit ein paar Blessuren und schmerzenden Gliedern) vertrauen wir beide uns gegen Abend im mit Brettern für den Neubau in Realp beladenen DFB-Lastwägel

dem Autozug an. Bei den letzten Spuren von Tageslicht spuckt uns der Basistunnel aus seinem Ostportal und schon bald sitzen wir – zusammen mit einem Grüppchen weiterer DFB-Profis und – Fronis – in der heimeligen Kantine bei Suppe und Lasagne.

Am folgenden Tag – ich stolpere ganz allein und zufrieden schon vor sieben Uhr von meiner Pension bei Frau Simmen im Alpenhof Richtung DFB-Stützpunkt «Biel» zum Morgenessen – wird zuerst zünftig an der Frontscheibe des Transporters gekratzt, bevor ein zaghaftes sich Vortasten zum Realper Bahnhof und auf den Autozug gewagt werden kann. Ja, der Herbst ist weit fortgeschritten und der Winter lässt unübersehbar grüssen. Trotzdem: Nochmals ist uns (und der DFB mit ihren Bauplätzen im Freien) ein Arbeitstag in herrlichem Klima beschieden. So kommen wir denn auch in Oberwald gut voran. Noch fehlen allerdings wesentliche Elemente bis zur geplanten Betriebsaufnahme im August des nächsten Jahres: Die Ergänzung der Gleis-Anlage, die Fertigstellung des Perrons, der Drehscheibe, der Bau des Niveau-Überganges über die Kantonsstrasse, Wasser-Ableitungen und vieles mehr. Ja, Manfred Willi und weitere Verantwortliche des DFB-Teams werden froh sein, auch während der nächsten Frühling- und Sommermonate auf tatkräftige Mithilfe von Fronis zählen zu können...

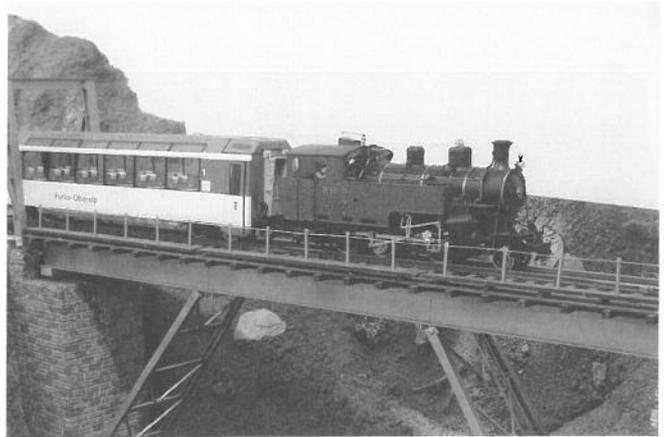
Mit dem Gefühl im Reisegepäck, einen zwar kleinen aber doch wichtigen Beitrag zur Fertigstellung der Furka-Bergstrecke geleistet zu haben, geht meine Reise zurück ins Unterland.

*Gerold Naegeli,  
DFB-Froni,  
Sektion Zürich*

## Berlin Brandenburg

**Unsere 16. Modellbahnausstellung:  
Viel Neues – aber auch gute alte Bekannte.**

Am 30. und 31. Januar 2010 findet traditionell in der Pustebume-Grundschule in Berlin-Hel-



*Das Modell eines «Glacier-Express» auf der Steffenbachbrücke  
Modèle d'un Glacier Express sur le pont du Steffenbach*



*Blick in die Turnhalle des «Pustebume»-Schulhauses in Berlin-Hellersdorf  
Vue de la salle de gym de l'école «Pustebume» à Berlin-Hellersdorf*



*Trümmerbahn: Eine schmalspurige Feldeisenbahn mit Kipp-Loren (siehe Text)*

*Train des ruines : Decauville avec wagonnets à bascule (v. texte)*

lersdorf unsere 16. Modellbahnausstellung statt.

Entsprechend den 2010 an der Furka zu erwartenden grossen Ereignissen möchten wir natürlich die 16. auch möglichst attraktiv gestalten und unsere zahlreichen Besucher umfassend informieren. Wir sind uns darüber im Klaren, dass unsere Ausstellungen nie das Niveau so grosser Ausstellungen wie z. B. in Dortmund, Sinshelm oder München erreichen können, aber dafür bieten sie einen ganz besonderen Charme!

Die 15. Modellbahnausstellung im Februar dieses Jahres war wieder ein voller Erfolg, und daran sollten wir anknüpfen. Wir wollen 2010 zwar nur zwei Tage öffnen, aber wieder mit vergrösserter Ausstellungsfläche durch Einbeziehung der Turnhalle. Diese ist vor allem für Grossanlagen vorgesehen wie z. B. Axel Schieles neue riesige LGB-Modulanlage mit den Bahnhöfen Borzüns und Fideris und der Steffenbach-Brücke der DFB. Weiter wird Günter Wermke vom «Weinbergsweg» dort auch seine grosse Feldbahn-Anlage (15 x 3,50 m) zeigen.

Die Trümmerbahn (Nenngrösse HOe, eine schmalspurige Feldeisenbahn mit Kipp-Loren für den Transport von Kriegsschutt) von unserem Vize-Chef und Hausheer Dieter Frisch gibt es nun schon 25 Jahre. Sie wird immer wieder von Gross und Klein bewundert und soll auch bei uns nicht fehlen. Damit können wir auch gleichzeitig eindrucksvoll daran erinnern, dass vor nunmehr 65 Jahren der verheerende 2. Weltkrieg zu Ende ging, dem wir u. a. auch die zerstörten Städte zu verdanken hatten.

Aktuell arbeiten wir zurzeit an der Feinplanung und bereiten die Werbung vor. Dabei ist die Modellbahnausstellung des VBBS-Weinbergsweg Berlin ein besonderer Höhepunkt. Dort sind wir mit Info-Stand und zwei Bahnmodellen vertreten.

*Klaus Fleischer*

## Nürnberg

Zum letzten Mal vor der geplanten Eröffnung der Strecke bis Oberwald im Jahr 2010 war die siebzehnköpfige Fronarbeitergruppe der Sektion Nürnberg in der 37. Bauwoche an der Furka im Ein-



*Gleisplanierung Bf Oberwald DFB  
Aplanissement de la voie, gare Oberwald DFB*

satz. Dieser Umstand war eine zusätzliche Motivation für alle, die vorgegebenen Bauziele in der Bauwoche zu erreichen.

Nach der Einweisung über das bevorstehende Bauprogramm durch Manfred Willi am Montag, konnten wir zügig die Arbeit aufnehmen, waren die einzelnen Gruppen gebildet und das nötige Werkzeug zusammengesucht. Und auch die, die zum ersten Mal zum Froneinsatz an der Furka waren, haben sich schnell in die Gruppe eingefügt. Das Erstellen eines Planums für die Gleisanlagen im Bahnhof Oberwald DFB stand für die Gruppe unter der Führung von Hoiger Lösch auf dem Bauprogramm. Diese Arbeiten gingen zügig voran, sodass – auch begünstigt durch das gute Wetter – ab Mittwoch ein gewisser Leerlauf für diese Gruppe entstand. Doch durch die Planung von Manfred Willi konnten auch schon Arbeiten für die folgende Bauwoche mit in Angriff genommen werden. Für die Gruppe, unter der Führung von Manfred Schultz, bestand die Aufgabe darin, eine Werkleitung für die durch die Neubautrassee notwendig gewordene neu zu verlegende Stromleitung nach Gletsch oberhalb der Kantonsstrasse zu erstellen. Diese Arbeiten gestalteten sich im unwegsamen Gelände nicht gerade leicht und waren körperlich sehr anspruchsvoll. Doch bis zum Ende der Bauwoche war auch diese Aufgabe erledigt.

Unser Hans Georg Geer konnte mit seiner Gruppe sein ganzes handwerkliches Können beim

fachmännischen Erstellen von Kabel- und Wasserschächten im Bereich des Bf Oberwald DFB anwenden.

Weitere Arbeiten, so z.B. die Verkabelung der Lichtmasten im neuen Bahnhof Oberwald, Gleisvermessung für die Trasse vom Ende des alten Trasse bis Prellbock Bf Oberwald DFB, diverse Materialtransporte, Beräumung des Waldes entlang der Strecke ab Lammenviadukt von leicht brennbaren Pflanzenresten (Feuerschutz durch Funkenflug) und Kleiseisenpflege am Streckenabschnitt unterhalb des Kehrtunnels rundeten die Bauwoche ab.

Zum besten Bergwetter während der gesamten Bauwoche kam noch als weiterer Höhepunkt die

Messfahrten der Lok «Breithorn» auf der Strecke nach Oberwald hinzu. Alles in allem war es für die gesamte Fronarbeitergruppe der Sektion Nürnberg wieder eine erfolgreiche Bauwoche. Nicht unerwähnt soll bleiben, dass wir durch das Kantinenpersonal in Gletsch wieder hervorragend mit sehr guter Verpflegung verwöhnt wurden. Als verantwortlicher Baugruppenleiter darf ich mich bei allen «Fronis» in der 37. Bauwoche für die engagierte und unfallfreie Arbeit bedanken. Und vielleicht können wir den einen oder anderen im nächsten Jahr wieder an der Furka zum Froneinsatz begrüssen.

*Volker Kabisch  
(Präsident der Sektion Nürnberg)*



*Kantinenmannschaft Gletsch  
Equipe de cantine Gletsch*

## Rhein-Main

### Arbeitswochen

#### Woche 24 vom 08.06. bis 13.06.2009 in Realp

In dieser Woche waren die Gleisbauer unter der Leitung von Dieter Koesling mit insgesamt sechzehn Fronis in Realp. Wir wurden beim Totalgleisumbau über die Steinstaffelbrücke eingesetzt. Unsere Aufgabe bestand darin, das neue Gleis in Richtung und Höhenlage einzurichten und danach zu stopfen und zu planieren. Diese Arbeit nahm uns die ganze Woche in Anspruch und konnte Dank der jahrelangen Erfahrung dieser Gruppe im Gleisbau erfolgreich abgeschlossen werden.

#### Woche 25 vom 15.06. bis 20.06.2009 in Realp

Diese Woche war die Sektion Rhein-Main ebenfalls unter Leitung von Dieter Koesling mit insgesamt elf Leuten beim Gleisumbau unterhalb der Wilerbrücke gefragt. Hier wurde ein Schwellenwechsel inkl. Untergrundverbesserung durchgeführt.

Die Auswechslung der Schienen sollte erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen. Auch diese Arbeit nahm uns die ganze Woche in Anspruch, da das Gleis auch gerichtet und gestopft sowie planiert werden musste. Auch hier waren jahrelange Mitstreiter und inzwischen fachlich – in Sachen Gleisbau – routinierte Fronis im Einsatz, sodass am Wochenende das Gleis perfekt lag.

#### Woche 31 vom 27.07. bis 01.08.2009 in Realp

Für diese Bauwoche war die Sektion Stuttgart wieder unter Leitung von Dieter Koesling mit insgesamt 24 Leuten zuständig. Wir teilten uns in zwei Gruppen, sowie in zwei Einzelhelfern für die Neubaustelle auf.

Der grössere Gruppenteil war damit beschäftigt, den bei der Wilerbrücke noch anstehenden Schienenwechsel des Totalumbaus aus der Woche 25 auszuführen. Dies bedeutete unter laufendem Zugbetrieb die alten Schienen auszubauen, die neuen Schienen einzulängen, einzubauen und die La-

schenlöcher zu bohren und die Schienen im Anschluss zu verlaschen. Diese Arbeit ging trotz Fahrbetrieb zügig voran, sodass am Wochenende Erfolg gemeldet werden konnte.

Die kleinere Gruppe arbeitete unter der Leitung der Landschaftsgärtner Manfred und Ruth Mauk. Sie waren mit Vegetationsarbeiten von der Zahnstangeneinfahrt Realp bis zur Station Tiefenbach beschäftigt. Auch diese Leute haben mehr als das vorgegebene Ziel erreicht.

Euch allen, ob Gleisbauer, Sektion Rhein-Main, Sektion Stuttgart, Einzelhelfern aus dem Ruhrgebiet, aus Sachsen und aus der Schweiz, einfach allen die schon jahrelang mit mir an der Furka kämpfen, herzlichen Dank für euren tollen Einsatz. Ihr habt gute Arbeit geleistet, ohne eure Hilfe wäre ich nichts.

Abschliessend zu meinem Bericht kann und möchte ich nicht versäumen im Namen meiner Mitstreiter bei der Küchenmannschaft Heidi, Anita, Alice und Evi, sowie den Beihilfen Nelly Koesling, Walburga Kirchner, Anita Kühnle und Irmgard Vogler für die wunderbare Verpflegung Dank zu sagen, ihr habt uns wieder wie gewohnt vorzüglich versorgt. Nicht zu vergessen sei auch Roger für seine tadellose Quartierorganisation. Macht weiter so!

*Euer Baugruppenleiter  
Dieter Koesling*

## Schwaben

### Hauptversammlung am 5. März 2009

Den Auftakt der diesjährigen Veranstaltungen neben den monatlichen Stammtischen bildete traditionsgemäss die Hauptversammlung am 5. März in der Gaststätte Herrenkeller in Ulm. Dieses Jahr standen wieder Wahlen auf dem Programm. Der Wahlvorgang konnte schnell und reibungslos über die Bühne gebracht werden. Verdankenswerterweise hatten sich alle bisherigen Amtsträger bereit erklärt, auch für die nächsten zwei Jahre zur Verfügung zu stehen und so wurden der gesamte Vorstand, die Delegierten und die Rechnungsprüfer samt Stellvertretern in ihren jeweiligen Ämtern bestätigt.

Lobend konnte vom Vorstand in seinem Jahresbericht angemerkt werden, dass die Zahl der Besucher bei den Stammtischen 2008 tendenziell angestiegen ist, so dass im Durchschnitt mehr «Stammtischler» da waren als in den vergangenen Jahren. Eine Entwicklung, die sehr erfreulich ist und den gesamten Vorstand in seiner Arbeit bestärkt und motiviert.

Deshalb möchten wir an dieser Stelle alle interessierten Leser, nicht nur Vereinsmitglieder oder Aktionäre ermutigen, unseren monatlichen Stammtisch zu besuchen. Hier gibt es allerneueste Informationen von der Furka aus erster Hand, oftmals sogar noch bevor diese in einer offiziellen Homepage von DFB, VFB oder Stiftung veröffentlicht werden. Der Stammtisch findet meist am ersten Donnerstag im Monat in der Gaststätte Herrenkeller in Ulm, Herrenkellergasse, ab ca. 20 Uhr statt. Die genauen Termine werden im Internet auf unserer Sektionshomepage veröffentlicht oder können jederzeit über den Vorstand erfragt werden.

### Sektion Schwaben beim Familienfest im Bahnpark Augsburg

Am 13. April waren wir mit unserem Infostand beim Saisonauftakt im Bahnpark Augsburg vertreten. Das Familienfest hatte mit dem Plarrer und der Dult grosse Konkurrenz, aber dennoch kamen viele interessierte Besucher bei herrlichem Wetter zu der Veranstaltung. In Augsburg darf natürlich die berühmte Insel «Lammerland» der Augsburger Puppenkiste mit ihrer Bahnstrecke nicht fehlen. An unserem Infostand konnten wir den vielen Besuchern umfassende Informationen rund um unsere Bahn geben und zu einer Fahrt in der neuen Saison einladen.

### Besichtigung der Tunnelbohrmaschine im Gotthard-Basistunnel

Bereits im dritten Jahr hintereinander hatten wir – organisiert durch die Volkshochschule Neu-Ulm/Ilertissen – am 21. April 2009 die Möglichkeit, die Baustelle für den neuen Gotthard-Basistunnel zu besichtigen. Diesmal stand die Besichtigung der Tunnelbohrmaschine im Bereich des Bauab-

schnitts Erstfeld auf dem Programm.

Da wir sehr pünktlich dort waren, konnten wir noch kurz den Bahnhof Erstfeld mit dem dort abgestellten «Krokodil» besichtigen. Vom Aussichtsturm hatten wir einen guten Überblick über den Bahnhof.

Auf der Baustelle wurden wir dann in einem interessanten Vortrag über das Bauvorhaben informiert und mit kompletter Schutzausrüstung ging es dann zur Abfahrtsstelle der Stollenbahn, die uns über 5 km hinein in den Tunnel zum hinteren Ende der Tunnelbohrmaschine brachte. Dieses Gerät hat eine Länge von rund 400 m. Auf dem Weg entlang dieser gewaltigen Anlage erhielten wir von unseren Baustellenführern interessante Informationen.

Zum Zeitpunkt unserer Besichtigung war die Maschine wegen der regelmässigen Überprüfung und Wartung nicht in Betrieb. So war es möglich, bis kurz hinter den eigentlichen Bohrkopf zu kommen. Diese Begehung stellte sicher einen Höhepunkt der bisherigen Baustellenbesichtigungen dar, zumal es sonst kaum möglich ist, direkt bis an die Spitze dieser gigantischen Maschine zu gelangen. Alle Teilnehmer waren von diesem Tag begeistert und die Einblicke und Eindrücke werden uns sicher lange in Erinnerung bleiben.

### Sektionsbauwoche 2009

Unsere alljährliche Sektionsbauwoche fand wieder in der ersten Juli-Woche statt. Wie im Vorjahr waren wir wieder im Blauen Haus in Gletsch einquartiert. Bestens versorgt von unserem langjährigen Koch Hans Berger konnten wir unsere verschiedenen Baustellen in Angriff nehmen.

Ein Schwerpunkt war die Fertigstellung des Gleises im Bereich des Felssturzes unterhalb des Rottenviaduktes. Hier hatten die Kollegen in der Woche zuvor schon vorgearbeitet. Es mussten aber noch die Schienenbefestigungen ergänzt und festgezogen werden und das Gleis in seine endgültige Lage gebracht werden. Dazu wurde nach der Endmontage das gesamte Gleis auf Holzklötze gehoben und mit einem Schotterwagen der MGB der Schotter vom Lagerplatz beim Lammenviadukt zum Einbauort gebracht. Das Ausrichten des

Gleises und Unterstopfen war dann aufwändige Handarbeit.

Durch die Wärmeausdehnung in der prallen Sonne kam es zu gewaltigen Verwerfungen der Schienen. Anfangs hatten wir die Hoffnung, das Gleis durch das Einschottern in der Lage stabilisieren zu können. Dies gelang jedoch nicht, so dass ein Stück herausgeschnitten werden musste. Dadurch war es schliesslich möglich, das Gleis einwandfrei auszurichten. Nachdem die Baustelle dann von uns aufgeräumt wurde, konnten wir diese Massnahme als abgeschlossen melden.

Ein Teil unserer Baumannschaft war in Oberwald eingesetzt, um hier mit Einsatz von schwerem Gerät die Erdarbeiten für die Verschwenkung des Gleises herzustellen. Hier muss die Strecke neu trassiert werden, um den notwendigen Höhenausgleich zu erzielen, damit die Kantonsstrasse mit einem speziellen Bahnübergang mit einer versenkbaren Zahnstange überquert werden kann.

Im Bereich des neuen Bahnhofs Oberwald wird auch eine Drehscheibe installiert. Dazu muss aber erst das Fundament und die Einfassung der Grube betoniert werden. Hanspeter hat dazu eine Schalung vorbereitet, mit der Stück für Stück diese Umrandung geschalt, bewehrt und betoniert werden konnte. Der Arbeitsfortschritt hier war beeindruckend.

Neben diesen Baustellen gab es natürlich auch noch andere Arbeiten zu erledigen. So galt es, unbrauchbaren Altschotter von einem Flachwagen hinter eine Stützmauer zu füllen, Schal- und Gerüstmaterial beim Steinstafelviadukt aufzuladen und nach Realp zu transportieren, dem Unkraut auf der Strecke oberhalb von Gletsch zu Leibe zu rücken und diverse kleinere Transporte durchzuführen. Auch sind zwei Kollegen kurzfristig eingesprungen, um beim Bau der Fundamente für die neue Werkstätte in Realp zu helfen. Eine sehr staubige Angelegenheit war der Transport von ungefähr 440 m Steinwolleplatten als Isolierung in den Dachboden des Blauen Hauses.

Das gesellige Beisammensein am Abend nutzten wir für Filmvorführungen und den Austausch der am Tag gemachten Bilder. So wurde der Aufenthaltsraum mit dem mitgebrachten Beamer und den Laptops zum Computerraum. Aber ausser Technik hatten wir auch

noch flüssige Verpflegung dabei, so dass die Abende immer recht gemütlich waren.

Die Woche verging wie im Fluge und auch Dank des guten Wetters konnten wir sämtliche Aufgaben zur vollen Zufriedenheit erledigen. Wieder einmal hat die Sektion Schwaben eine erfolgreiche Bauwoche absolviert und wir werden sicher im nächsten Jahr wieder beim Baueinsatz an der Furka zu finden sein.

Vielen Dank an alle Fronis für den tollen Einsatz!

### **Furka-Fahrt vom 11. bis 12. Juli 2009**

Wiederum in Zusammenarbeit mit der Volkshochschule des Landkreises Neu-Ulm hatten wir für das Wochenende 11./12. Juli eine Fahrt an die Furka organisiert. Bis kurz vor dem geplanten Termin war es allerdings fraglich, ob die Fahrt überhaupt stattfinden würde. Aber im letzten Moment kamen dann doch noch etliche Anmeldungen, so dass wir auf die Reise gehen konnten.

Mit dem Bus ging es frühmorgens los und zur Kaffeepause hielten wir in der Raststätte «Heidiland». Nach einer Stärkung mit Kaffee und süssem Stückchen ging die Fahrt weiter vorbei an Chur Richtung Vorderrheintal. Über Ilanz, Disentis, den Oberalppass und Andermatt erreichten wir unser Etappenziel Realp. Dort konnten wir uns mit frischer Rösti für unsere Fahrt mit der Dampfbahn stärken. Vor der Fahrt über die Furka unternahmen wir aber noch eine Besichtigung der Bahnanlagen. Im Depot und an der Baustelle für die neue Werkstätte konnten wir unseren Reisegästen umfangreiche Informationen zur Geschichte der Dampfbahn und den anstehenden Projekten geben.

Dann hiess es «Einsteigen» und los ging die Fahrt über die Bergstrecke nach Gletsch. In Tiefenbach wurde unsere Lokomotive mit Wasser versorgt und bei der Fahrt durch den Scheiteltunnel kamen dann auch die «Plattformfahrer» zu uns in den Wagen.

In Gletsch angekommen gab es im Kiosk und am Infopoint weitere Informationen rund um die Furka. Ein technischer Leckerbissen war dann die Besichtigung der beiden dortigen ehemaligen Wasserkraftwerke. Beide Anlagen stehen für Höchstleistungen des Maschinen-

baus ihrer Zeit und sind beeindruckende Schaustücke. Mit dem Bus ging es dann zu unserem Hotel in Oberwald. Wir konnten den interessanten Tag mit einem guten Abendessen abschliessen.

Der nächste Tag brachte uns einen weiteren Höhepunkt der Reise, die Besichtigung des Kavernenkraftwerks der Kraftwerke Oberhasli. Am Eingang zum Zufahrtsstollen wurden wir von unserer sympathischen und sachkundigen Führerin empfangen. Mit Warnwesten ausgerüstet gab es die ersten Informationen und nach der Aufstellung zum Gruppenbild fuhren wir mit unserem Reisebus durch den fast drei km langen Stollen zum eigentlichen Kraftwerk. Bei der Führung konnte man einen Einblick in die Technik und den Betrieb einer solchen Anlage erhalten und nur über die gewaltigen Dimensionen und Ausmasse der Teile staunen. Auf der Rückfahrt ins Freie war der Besuch der Kristallkluft sicher ein Erlebnis der ganz besonderen Art. Die Schönheit der natürlichen Kristalle, die hier beim Bau des Kraftwerks gefunden wurden, muss man einfach mit eigenen Augen gesehen haben. Nachdem wir uns im Hotel Handegg gestärkt hatten, ging es weiter nach Luzern ins Verkehrshaus der Schweiz. In diesem grossartigen Museum reichte die Zeit natürlich nur für einen kleinen Einblick in die umfangreichen Ausstellungen zum Thema Verkehr.

Auf der weiteren Heimreise gab es noch einen letzten Zwischenhalt auf dem Rastplatz «Rheintal». Zufriedene Gesichter gab es nicht nur bei Reiseleiter und Busfahrer. Für alle Mitreisenden war diese Fahrt zur Furka-Bergstrecke ein besonderes Erlebnis mit vielen unvergesslichen Eindrücken.

### **Sektionsausflug auf den Wendelstein**

Als Ziel für unseren Sektionsausflug am 12. September hatten wir uns den Wendelstein mit seiner Zahnradbahn ausgesucht. Am Morgen starteten wir mit der Bahn in Ulm und unsere Fahrt führte uns über Augsburg und München an den Schliersee. In Neuhaus machten wir einen Zwischenhalt. Ein kurzer Fussweg führte uns zu der einzigartigen bayerischen Whisky-Destillerie.

Erläutert durch viele Schautafeln konnte man die Entstehung verfolgen. Im ersten Gebäude gab es

die Kessel und die verschiedenen Destillierstufen zu sehen. Danach ging es zum Lagergebäude, wo der frisch gebrannte Whisky mehrere Jahre in Holzfässern seine Reife erhält. Der Anblick der vielen sorgfältig gestapelten Fässer war schon beeindruckend und der gesamte Raum war vom Aroma des Whiskys gefüllt. In diesem Umfeld war natürlich die Verkostung von Whisky und Whiskylikör ein absoluter Genuss.

Von Neuhaus fuhren wir noch drei Stationen mit der Bayerischen Oberlandbahn weiter nach Osterhofen und von dort brachte uns die Seilbahn auf den Wendelstein. Leider war dieser total in Wolken und Nebel gehüllt, so dass der Panoramaweg seinem Namen keine Ehre machte. Trotzdem machten sich einige Unverdrossene auf den Weg zum Gipfel und umrundeten den Berg auf dem Panoramaweg, während sich die anderen im Gipfelrestaurant stärkten.

Den Rückweg traten wir dann mit der Zahnradbahn an, die uns hinunter nach Brannenburg brachte. Leider führt schon seit vielen Jahren die Bahn nicht mehr bis zum Bahnhof, so dass das fehlende Stück zu Fuss auf der ehemaligen Bahntrasse zu bewältigen war. Über München und Augsburg ging es dann zurück zu unserem Ausgangspunkt Ulm.

Obwohl das Wetter auf dem Wendelstein alles andere als optimal war, hatten wir doch einen schönen Sektionsausflug und viel Spass an diesem Tag.

### **Jahresabschlussessen**

Am Donnerstag, den 3. Dezember ab 20 Uhr wollen wir in der Gaststätte Herrenkeller in Ulm das zu Ende gehende Jahr mit unserem traditionellen Abschlussessen beschliessen. In gemütlicher Runde werden wir die diesjährigen Highlights an der Furka und in unserer Sektion noch einmal Revue passieren lassen. Hierzu laden wir alle Vereinsmitglieder, Aktionäre, Freunde, Gönner und Interessierte aus unserem Einzugsgebiet herzlich ein. Damit wir die Plätze im Lokal reservieren können bitten wir um eine kurze Anmeldung beim Vorstand.

Christof Schmid  
Schriftführer  
Hans-Gies-Weg 6  
D-89134 Blaustein  
Tel. ++49/(0)7304/4 18 19

## Der Sagen-hafte Schluss

ausgewählt von Ruedi Traub

### Bischtraftä Übermüt

Wiä hizutagsch, so hets eu frijär übermütigi Nachtpurschtä gigä wa me an beschi Streicha wa an iru Pflichtä gideicht hent. Ä settigä Purscht het bischlossu ämal iner a Nacht zwei Meitjä z erchlipfu wa im Summer uf der Melchflüäh, enera chlinu Privataipa va Rande, ds Vieh pflegunt. Är het äs längs, wissus Hämligleit und isch so als Totä verchleidut bis vor di Hittutirigangu und het durch du nächtlich Spuk die beidu Meitjä gängschtigt. Mit unheimlich brummundär Schtimm isch är um d Hitta gschlichu und het so schtarch an d Wänd gipolut, dass d Hitta erbibinut het. Frili sind die furchtsame Techtra erchlipft, hent änandrä umschlunge und üs lütär Angscht zer Müttär Gottes um Hilf gibätut; der Nachtbuüb het schi aber nu me erschroku. Wan är schich nämlich umglüägut het, isch mu äs hochs, driibeinigs Ross mit du ma grossu glijundu Äug uf dr Stirna vam Hohliächt entgägucho. Schnäll het är ani Porta klopfut und um lass gibitut, aber die beidu Meitjä hent sus nit gwagt, mu uf z tuä, obwohl schi inu an är Schtimm ärkennt hent, wil schi vordum Nachtbuüb und dum Boozu Angscht hent ka. Ds Ross isch immer neechär cho und schiis Schnäubu isch so lüt wordu, dass dr Gängschigtu gmeint het är wärde mit der Hitta zämu wäggi blasu. In tiäfer Todesangschthet är mit Gwalt die Porta üfgeschlagu

und het küm no Ziti ka, schich mit Wihwassär ds Kriiz zmache wa ds Ross scho uf der Türschwella gschtandu isch und mu zugriäft het: «Hitu bisch mär no entgangu wil di Ziti hesch ka dr mit Wihwassär ds Kriiz zmache. Äs zweits Mal wirscht aber där verdiäntu Schtrafer dinu nächtlich Unfuäg nit entgah!» Dadrüf isch ds Ross verschwunde und dr Purscht soll schi va de efort bekeert ha.

### Bestrafter Übermut

Wie heutzutage, so gab es auch früher übermütige Nachtbuben, die mehr an böse Streiche als an ihre Pflichten dachten. Ein solcher Bursche beschloss, einmal des Nachts zwei Mädchen zu erschrecken, welche den Sommer über auf der Melchfluh, einer kleinen Privatalp von Randa, das Vieh verpflegten. Er zog ein langes, weisses Hemd an und ging als Toter verkleidet bis vor die Hüttentür und begann durch nächtlichen Spuk die erschreckten Mädchen zu ängstigen. Mit unheimlich brummender Stimme ging er um die Hütte herum und polterte so stark an die Wände, dass die Hütte erbebt. Freilich erschrakten die furchtsamen Töchterchen und hielten einander umfassen und baten in ihrer Angst laut die Mutter Gottes um Hilfe; der Nachtbursche sollte aber noch mehr erschrecken. Als er sich nämlich umblickte, stürzte ein hohes, dreibeiniges Ross mit einem grossen,

glühenden Auge auf der Stirne vom Hohlicht her auf ihn zu. Schnell pochte er an die Tür und bat um Einlass, aber die Mädchen wagten nicht zu öffnen, obwohl sie den Burschen an der Stimme erkannten, denn sie fürchteten den Nachtbuben wie den Bozen (Walliserdialekt für Gespenst). Das Pferd kam immer näher, und sein Schnauben wurde so stark, dass der Geängstigte meinte, es müsse samt der Hütte fortgeblasen werden. In tiefer Todesangst schlug er

mit aller Gewalt die Hüttentüre ein und hatte kaum noch Zeit, sich mit Weihwasser zu bekreuzen, als das Ross auch schon auf der Türschwelle erschien und ihm zurief: «Heute bist Du mir entgangen, weil du noch Zeit hattest, mit Weihwasser das Kreuzzeichen zu machen. Ein zweites Mal wirst du aber der verdienten Strafe für deinen nächtlichen Unfug nicht mehr entgehen!» Hierauf verschwand das Ross und der Bursche soll sich von da an bekehrt haben.



Sagenwelt (Quelle unbekannt)  
Monde des légendes

## Wichtige 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  
peter.riedwyl@dfb.ch

#### SR Vertreter VR DFB AG

Hermann Waiser  
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.waiser@dfb.ch

#### SR Vertreter VFB

Bernd Hillermeier  
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 056 245 29 03  
Fax P 056 245 72 92  
walterundverena@gmx.ch

#### 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

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

### Geschäftsleiter DFB AG (ohne Stimmrecht)

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

### Präsident des 1000er-Clubs

Kurt Aeberli  
Strehigasse 8  
CH-4460 Gelterkinden  
Telefon +41 61 981 58 44  
Mobile +41 78 859 45 90  
1000erclub.praesident@dfb.ch

### Aktienregister/Sekretariat

### Dampfbahn Furka-Bergstrecke DFB AG Aktienregister

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

### Administration, Logistik, Sekretariat

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



Ort des Nachtbubenstreichs?  
Lieu de l'espièglerie?

# Die wichtigsten Adressen auf einen Blick

## 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 Walsler  
Paustrasse 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

Claude Wenger  
Tönismatt  
CH-6318 Walchwil  
Telefon P +41 41 534 27 36  
Mobile +41 79 200 23 65  
claudio.wenger@dfb.ch

### VR

Paul Güdel  
Zumhofstrasse 11  
CH-6010 Kriens  
Telefon +41 41 320 69 51  
Fax +41 41 249 97 87  
Mobile +41 79 641 97 28  
marketing@dfb.ch

### VR

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

### VR

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

### VR

Franz Kissling  
Nydeggasse 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 Acker 6a  
Postfach 675  
CH-6440 Brunnen  
Telefon +41 79 211 79 03  
bauplanung.logistik@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

Anton Westreicher  
alte Schanfiggstrasse 20  
CH-7000 Chur  
Telefon +41 81 250 76 74  
Fax +41 81 250 76 75  
Mobile +41 79 273 28 24  
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 Altherr  
Kornweg 7  
CH-5603 Staufien  
Telefon +41 62 891 73 73  
oder +41 52 741 10 16  
Mobile +41 79 430 52 70  
dfb.finanzen@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  
rwd@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

### Mitgliederservice

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

### Finanzen

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

### Kommunikation/Anlaufstelle VFB

Irène Schär-Hänni  
Ruopigenring 69  
CH-6015 Reussbühl  
Tel. +41 41 250 07 09  
Fax +41 41 250 45 82  
Mobile +41 79 604 19 21  
vfb.kommunikation@dfb.ch

### Sekretär

Julian Witschi  
Sandrainstrasse 86  
3007 Bern  
Telefon +41 31 371 49 44  
Mobile +41 79 399 04 86  
vfb.sekretaer@dfb.ch

### Vizepräsident/Aufgaben D/NL

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

## 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  
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

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

### Edelweiss

Kurt Baasch  
Feidhofstrasse 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

Damian Dorizzi  
Ziegelgut 13  
CH-7206 Igis/Landquart  
Telefon/Fax +41 81 322 43 88  
Mobile +41 79 213 12 26  
vfb-graubuenden@dfb.ch

### Innerschweiz

Willi Auf der Maur  
Alte Gasse 6  
6423 Seewen SZ  
Telefon +41 41 811 73 42  
Mobile +41 77 407 18 82  
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 11 24  
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 Borgsdorf  
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,  
Morsestrasse 3  
D-90459 Nürnberg  
Telefon +49 911 81 47 425  
Mobile +49 170 914 0983  
vfb-nuernberg@dfb.ch

### Oberbayern

Helmut Mack  
Truderinger Strasse 99  
D-81673 München  
Telefon +49 (0)89-43 57 48 67  
Fax +49 (0)89-95 89 79 71  
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 Hillemeier  
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  
vorstand@furka-stuttgart.de  
vfb-stuttgart@dfb.ch

### Belgien

Geert De Backer  
Jan Britostraat, 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



- ① **Original Mila Tasse «Furka».**  
Vorderseite blauer, Rückseite roter Dampfzug. H = 9 cm, D = 7.5 cm  
Mila Produkte sind kleine Kunstwerke und handgefertigte Einzelstücke. Jedes Objekt ist ein unverwechselbares Original und keines gleicht dem anderen. Spülmaschinenfest.  
**CHF 15.00**



- ② **Trendiger 4er Teelichthalter,**  
DFB-Lok «FO4» aus hauchdünnem, gelasertem Nussbaumholz zwischen zwei Acrylglasscheiben. Sockel massiv Nussbaum. Gesamtmaße 26x10x4 cm. «Heizen Sie die Lok auch im Winter an!» Ein Qualitätserzeugnis aus dem Schwarzwald.  
**CHF 75.00**



- ③ **Exklusive Baumkugeln,**  
4er-Set. Erzgebirgisches Handwerk, in der Schweiz hergestellt. Mundgeblasen, handbemalt. D ca. 6,5 cm  
Motive: Alphütte, Dampflok, Edelweiss, Gebirge  
**CHF 39.00**

- ④ **Gläserne «Grusskarte».**  
Dampfzugkreuzung in Muttbach im Schnee. Abmessungen 9x7x2 cm. Notieren Sie Ihren Lieben auf der Rückseite mit dem beiliegenden Goldstift einen Gruss und senden ihn in der Geschenkbox. Auch als Baumschmuck originell. Handarbeit.  
**CHF 29.00**



- ⑤ **Victorinox Taschenmesser Royal mit Dampfbahnfoto.**  
12 Funktionen. Dazu ein Mini-Adventskalender in Form einer Schoggitafel (100g). Schneiden Sie jeden Tag ein Stück ab als «Wartezeitüberbrücker»  
**CHF 35.00**



- ⑥ **Die kleine Lok,**  
Buch für Kleinkinder. 10 Seiten. Die Lok vom Titelbild wandert als Lesezeichen am Band von Seite zu Seite mit.  
**CHF 9.90**



- ⑦ **Nicht vergessen:**  
DFB-Kalender 2010 A4 quer aufgehängt. A3 hoch. 24 Bilder, davon eine Doppelseite  
**CHF 14.00**



- ⑧ **DVD «Furka Bergstrecke»,**  
Realp – Gletsch – Oberwald. 2007 in Zusammenarbeit mit VFB Sektion NL entstanden. Erlös zu Gunsten Stiftung Furka-Bergstrecke, interaktiv, d, e, f, i. 80 min.  
**CHF 29.90**



- ⑨  
**H ca.40 cm**  
Echte, liebevoll gebaute Marionetten: Lukas der Lokomotivführer  
**CHF 116.00**



- ⑩  
**H ca.30 cm**  
Echte, liebevoll gebaute Marionetten: Lukas der Lokomotivführer  
**CHF 90.00**

Hiermit bestelle ich:

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

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. 4/2009

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 Deutschland erhalten einen Zahlschein in Euro. Bei einem Bestellwert unter CHF 15.- berechnen wir eine Bearbeitungsgebühr von CHF 5.-.