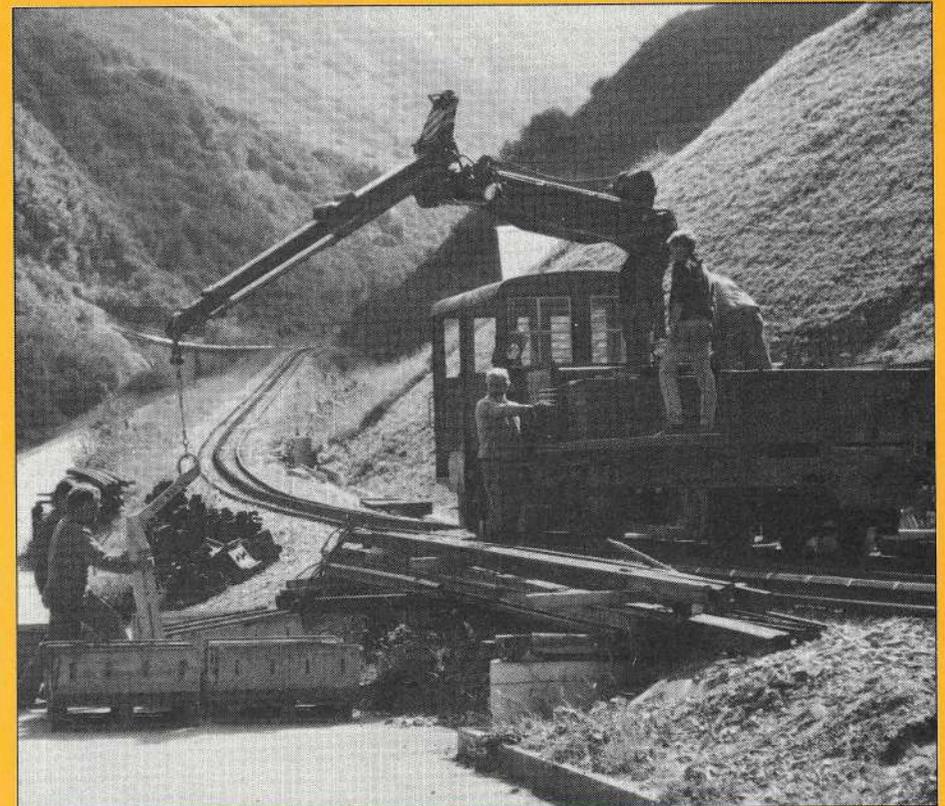




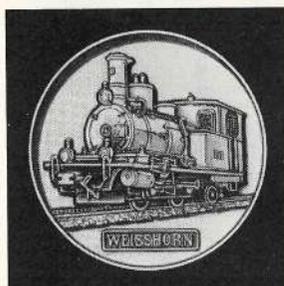
4/91

Verein Furka-Bergstrecke

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG



Die Welt um die Furka-Bergstrecke auf Medaillen



Medaille «VIETNAM»

Das Eisenbahnereignis des Jahres 1990. Die Medaille «VIETNAM» erinnert an die Rückführung von Schweizer Dampflokomotiven aus Vietnam.

Lieferbar ab Dezember 1990

Medaille «WEISSHORN»

Die Lok «WEISSHORN» ist die erste Dampflokomotive im Rollmaterialbestand der DFB AG. Sie wurde nach umfangreichen Instandstellungsarbeiten 1989 wieder in Betrieb genommen.

Die Medaillen sind in Silber oder Silber vergoldet erhältlich. Sie haben einen Durchmesser von 36 mm und enthalten 18 g Silber 925/1000.

Die Auslieferung erfolgt mit Rechnung zuzüglich Porto und Verpackung.

Bestelltalon für Furka-Bergstrecke-Medaillen

_____ Medaille «WEISSHORN» in Silber	à Fr. 50.–
_____ Medaille «WEISSHORN» in Silber vergoldet	à Fr. 80.–
_____ Medaille «VIETNAM» in Silber	à Fr. 50.–
_____ Medaille «VIETNAM» in Silber vergoldet	à Fr. 80.–
_____ Luxussetui	à Fr. 10.–

Name: _____ Vorname: _____

Adresse: _____

PLZ/Ort: _____

Datum: _____ Unterschrift: _____

Einsenden an:
Verein Furka-Bergstrecke, Materialstelle, Zürcherstrasse 209, CH-8500 Frauenfeld

Mitteilungsblatt / Bulletin
Verein Furka-Bergstrecke
3999 Oberwald

Ausgabe / Edition 4/1991
DFB, Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
3999 Oberwald

Impressum

8. Jahrgang Auflage 8000 Ex.
8^e année Tirage 8000 ex.
4 Ausgaben jährlich / 4 éditions par an

Redaktionsteam / Rédacteurs:
Hans Hofmann, Bruno Albisser,
Georg Seiler, Robert Trachsler
Redaktionsadresse / Adresse
de la rédaction: H. Hofmann
Schellenbergstrasse 5, 7000 Chur

Übersetzungen / Traductions:
Hans Maurer, 1233 Bernex
Yves Müller, 1093 La Conversion

Druck / Imprimé par:
Keller-Druck AG, 5004 Aarau

Unsere Adressen / Nos adresses:
Verein Furka-Bergstrecke, Mitglieder-
dienst, Postfach 3468, CH-4002 Basel
DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Postfach, CH-3999 Oberwald

Redaktionsschluss für Nr. 1/1992 /
Clôture de rédaction du n° 3/1991:
10. Januar 1992 / 10 janvier 1992

Erscheinungsdatum: Woche 6
Date de parution: semaine 6

Unsere Konten / Nos comptes:
Verein Furka-Bergstrecke
Postcheckkonto 19-11643-1, Sion
Schweiz. Bankgesellschaft, Frauenfeld,
Konto 403.435 MI
Deutsche Bank, Filiale Konstanz (BRD),
Konto 0448 076 BLZ 690 700 32
DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Postcheckkonto 19-5011-3, Sion



Inhalt / Sommaire

Aus dem Verwaltungsrat der DFB	4
Vereinsbeitrag 1992	5
Brèves nouvelles...	6
Bericht des «info-bus» VFB	8
Info-Mitarbeit	13
Vom Saumpfad zur Dampfeisenbahn	14
Das Bahnhofgebäude in Gletsch vor der Vollendung	15
Sektionsnachrichten	16
Neue Regionalgruppe Berlin-Brandenburg	26
TV-Teams an der Bergstrecke	27
Info-Mitarbeit	33
Andere Schmalspurbahnen	34
Zu Gast in Niederschönthal	36
Der Grosse Erfolg unseres Info-Busses	38
Bestelltalon für Verkaufsartikel	39



DFB
DAMPFBAHN FURKA-BERGSTRECKE AG
CH-3999 OBERWALD

Aus dem Verwaltungsrat der DFB

- Das Verwaltungsratsmitglied Ralph Schorno ist als Chef Rollmaterial und somit als Mitglied des geschäftsleitenden Ausschusses zurückgetreten.
- Verwaltungsratsmitglied Beat H. Schweizer wird als Chef Marketing gewählt. Er gehört nun auch dem geschäftsleitenden Ausschuss an und wird die Protokolle dieses Gremiums verfassen.
- Die Geschäftsleitung besteht nun aus folgenden Herren: Alfred Gysin, Präsident; Aldo Contratto, Vizepräsident; Fritz Müller, Chef Engineering; Walter Willi, Chef Bau; Beat H. Schweizer, Chef Marketing.
- Die Zeichnungsfrist zur Aktienzeichnung der neuesten Kapitalerhöhung ist mit intensivierenden Massnahmen verlängert worden. Die nachfolgenden Wochen haben denn auch die erhofften Resultate gezeitigt. Das Aktienkapital von 7 Millionen Franken ist gezeichnet worden.
- Ein Sekretariat ist eingerichtet worden. Die anfallenden Sekretariatsarbeiten werden von Herrn Sascha Biener betreut. Er betreut auch die Aktienregister und die Mitgliederregister des VFB.
- Es wurden verschiedene Arbeitsgruppen, auch unter Beizug von ausserstehenden Personen, gebildet.
- Die Stelle eines Betriebsleiters der DFB ist ausgeschrieben worden. Die zahlreichen Bewerbungen werden sorgfältig geprüft. Es wird mit einem Entscheid vor Ende 1991 gerechnet.
- Als neuer Chef Rollmaterial konnte Walter Probst gewonnen werden. Aufgrund seiner Qualifikation wird ihm interimswise auch die Betriebsleitung der DFB übertragen.
- Ein detailliertes Bauprogramm liegt, nach der zeitlich stark verzögerten Bauaufnahme auf der Furka-Bergstrecke, vor. Noch nie seit den Aktivitäten der DFB an der Furka lag so lange so viel Schnee. Die langandauernde akute Lawinengefahr verunmöglichte lange eine grossangelegte Schneeräumung.
- Die auf August 1991 vorgesehene Betriebseröffnung musste aus dem zuvor geschilderten Grunde verschoben werden. Später musste infolge Ausfalls der «Weisshorn» gar auf eine Betriebsaufnahme verzichtet werden. Ein Schaden am Zahnradantrieb war die Ursache zu dieser unpopulären Massnahme.
- Die Logistik im Camp Realp wurde wiederum den neuesten Erkenntnissen angepasst. Durch zentrale Einkäufe können teilweise massive Kostenreduktionen realisiert werden.
- Die Diesellok ist infolge Totalschadens am Getriebe vorübergehend nicht im Einsatz gewesen. Dank grossem Entgegenkommen der Monte-Generoso-Bahn konnte die Diesellok bald wieder dem Betrieb übergeben werden. In der Zwischenzeit besorgte die «Weisshorn» den Transport von schweren Zügen.
- Die Blinklichtanlage beim Übergang «Schweigstrasse» ist Anfang August in Betrieb genommen worden. Die Kollaudation durch das BAV erfolgte am 18. Oktober.
- Das Depotgebäude in Realp ist fertiggestellt worden.
- Die DFB hat weiteres Rollmaterial, namentlich von der SZB (RBS), übernommen. Für verschiedene Fahrzeuge muss noch ein Abstellplatz gefunden werden, da die Geleiseanlagen der DFB und auch die Lagermöglichkeiten in den Werkstätten erschöpft sind.
- Die Dampflokomotive Nr. 6 «Weisshorn» ist auf den Geleisen der Brig-Visp-Zermatt-Bahn, die Aussichtswagen C 251 und 252 sind auf DFB-Geleisen

- durch das Bundesamt für Verkehr technisch abgenommen worden.
- Verschiedene Firmen sind weltweit in das Offertverfahren zur Aufbereitung der Dampflokomotive Nr. 1, die als erste der Vietnam-Reimporte wieder fahren soll, einbezogen. Mit Resultaten wird gegen Ende Jahr gerechnet.

- Das Hotel Glacier du Rhône ist mit einer Ausstellung «Vom Saumpfad zur Dampfeisenbahn», organisiert durch die DFB, eröffnet worden.

Sekretariat:

- DFB-Sekretariat, Postfach 3468, CH-4002 Basel
Telefon 061 46 91 91, Fax 061 46 90 20

Vereinsbeitrag 1992

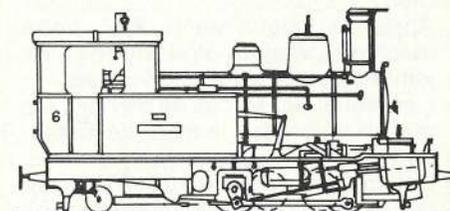
vfb/alb – Gemäss Beschluss der letzten Generalversammlung beträgt der Jahresbeitrag 1992 50 Franken. Dies gilt für alle Überweisungen, welche in Franken erfolgen.

Für die Mitglieder in Deutschland und Holland, welche die Möglichkeit haben, die Überweisung in ihrer Landeswährung vorzunehmen, erfolgt die Festlegung durch den Zentralvorstand. An seiner letzten Sitzung beschloss der Zentralvorstand die folgenden Beiträge: Deutschland 60 DM, Holland 65.– hfl. Für die geschätzte Kenntnisnahme ist Ihnen unser Zentralkassier dankbar.

Der Zentralvorstand

Vororientierung

vfb/alb – Die Generalversammlung 1992 findet am 21. März 1992 statt. Die Einladung und die Traktandenliste entnehmen Sie bitte dem Mitteilungsblatt 1/92, welches im Februar 1992 erscheint.



Beitrag 1992

Anlässlich der Generalversammlung 1991 ist eine Erhöhung des Mitgliederbeitrages beschlossen worden. Für 1992 beträgt dieser:

1992 NEU: Fr. 50.–/DM 60.–/hfl. 65.–

Brèves nouvelles...

- Les travaux de l'été 1991 ont avancé bon train. A Realp, une voie de garage a été reconstruite dans la seconde moitié de juin. L'ensemble des installations a ainsi bénéficié d'un plus grand espace.
- Après divers travaux d'adaptation, un ancien tracteur des RhB est prêt à entrer en service. Il est basé à Realp.
- Les aiguillages ont été installés à Tiefenbach. Une voie de stationnement a également été prévue.
- L'Hôtel Glacier du Rhône, après rénovation, a recouvert ses portes le 30 juin dernier.
- Une équipe d'apprentis constructeurs de voie des CFF a effectué un stage de deux semaines à Realp et nous ont rendu un très grand service. Merci.
- Après un séjour sur le BVZ, notre machine à vapeur «Weisshorn» a rejoint Realp par le tunnel de base.
- L'essentiel des forces de travail a été mis en œuvre sur le tracé de Tiefenbach.
- Une grue à eau a été mise à disposition par le MThB (Mittelthurgaubahn). Après remise en état, elle est destinée à une mise en service à Gletsch.

Les travaux du comité central

Les dernières séances ont été consacrées au règlement de plusieurs questions administratives. Afin de rationaliser la manière de travailler, plusieurs procédures de gestion ont été adoptées. Les nouveaux statuts de la section Argovie ont été ratifiés. L'attestation de membre ne sera pas délivrée avant l'année prochaine, son besoin n'étant pas prioritaire. La commission du matériel a élargi son offre: couteau de poche, médaille de Steffenbach, ainsi qu'une montre bracelet. Le secrétariat de la DFB se charge désormais de l'enregistrement des mutations.

Comme les sections suisses, les groupes régionaux d'Allemagne recevront désormais une quote-part du montant des cotisations versées à la caisse centrale.

Sauvez l'Aigle-Sépey-Diablerets (ASD)

Le chemin de fer Aigle-Le Sépey-Les Diablerets a été mis en service le 22 décembre 1913 jusqu'au Sépey, puis le 6 juillet 1914 jusqu'aux Diablerets.

Le chemin de fer à voie étroite et adhésion d'une longueur de 23,3 km relie Aigle, dans la vallée du Rhône, à la station de villégiature des Diablerets située à 1155 m d'altitude.

A l'origine, il était prévu de prolonger la ligne à travers le col du Pillon jusqu'à Gstaad et de la relier au réseau du MOB. Ce projet n'a jamais été réalisé. Avec son tracé accusant une pente de 60%, la ligne prend le caractère d'un vrai chemin de fer de montagne. Elle a malheureusement toujours souffert d'un trafic passager peu élevé.

Le 26 juin 1940 fut un jour particulièrement noir dans l'histoire de l'ASD. Le dépôt et les ateliers furent ce jour-là la proie des flammes. Trois des cinq locomotrices et quatre wagons furent détruits. A cause d'une couverture assurance insuffisante, les véhicules durent être reconstruits sur les châssis existants. Il y a quelque dix ans l'existence de la ligne fut une première fois mise en danger, lorsque la Confédération abandonna ses subventions. Il était alors estimé que la ligne n'était plus rentable sur le plan économique. C'est finalement grâce à des subventions du canton de Vaud et des communes riveraines qu'en 1987 le matériel roulant – datant encore de 1913 – put être remplacé par un équipement moderne.

Ce nouveau souffle n'a malheureusement pas fait augmenter le nombre des

utilisateurs de la ligne, et les déficits augmentent chaque année. Paradoxalement, les organes de la Confédération subordonnent la reprise des versements de subventions au transfert de l'exploitation sur la route.

Plusieurs milieux se sont élevés contre cette décision en particulier pour des raisons de protection de l'environnement. Il s'agit entre autres du comité «Pro ASD» et du «Blaubahnclub» de Zollikofen. Ces groupes ont lancé une pétition pour le maintien de la ligne en y incluant une correction de tracé. Il y est également demandé le maintien des subventions fédérales. Ce projet «Action nouvel ASD» prévoit la suppression de l'embranchement Les Planches-Le Sépey qui nécessite actuellement un rebroussement en gare du Sépey non rentable du point de vue temps de parcours et quota de voya-

geurs. On arriverait ainsi à un gain de temps de 12 minutes entre Aigle et Les Diablerets et à économiser la mise en service d'une automotrice. En même temps les travaux d'assainissement d'un pont et l'entretien d'un tronçon de voie seraient supprimés. Les subventions de 8 millions de francs prévus pour la réalisation de la ligne de bus pourraient être favorablement utilisés pour le projet «Action nouvel ASD». Des tests ont démontré qu'avec cette modification du parcours, le train était aussi rapide que le bus. Sans compter tous les avantages du rail sur la route: respect de l'environnement, nombre de places modulable, site propre, etc. Signez et faites signer la pétition! Des exemplaires peuvent être obtenus auprès de la direction de l'ASD, 38, rue de la Gare, 1860 Aigle.



Ein einmaliges Angebot

Preis Fr. 98.-
je Videokassette
(plus Versandkostenanteil)

55 Minuten

Bestellungen nimmt
die Materialzentrale
entgegen:

Verein Furka-Bergstrecke
Materialzentrale
E. Gfeller
Zürcherstrasse 209
8500 Frauenfeld

Bericht des «info-bus» VFB

4. Oberhofen war eine Reise wert ...

So titelten einstimmig mein Chauffeur, der Betreuer und der Einladende nach meiner Rückkehr nach Schönenwerd. Dabei war es am Tag zuvor gar nicht so sicher, ob ich bei diesem «Summermärit» dabei sein könnte, denn mich plagten Altersbeschwerden. Als man mich aus der Garage holen wollte, war kein Gang mehr einzulegen; er sass fest und liess sich um keinen Millimeter mehr bewegen. Hatte mir die Höhenluft von Realp, wo ich vorher Station gemacht hatte, nicht gutgetan, oder war es eben doch das Alter? Es blieb keine andere Wahl: ich musste zum Lastwagendoktor. Dieser fand heraus, dass der Steuer-ventilblock total eingerostet war, man diesen ausbauen und wenn immer möglich reinigen und neu schmieren musste. Zum Glück war nichts defekt, so dass – zwar in mühsamer Handarbeit – alles wieder in Ordnung gebracht werden konnte. Damit wurde uns allen bewusst, wie anfällig so ältere Fahrzeuge sein können und wie gut sie zu überwachen und zu umsorgen sind. Dies gilt im speziellen sicher auch für das Rollmaterial der DFB. Dazu müssen aber auch noch Personen gefunden werden, die die Probleme und mögliche Schwachstellen an solch älteren Vehikeln kennen und dann auch zu pflegen, evtl. zu beheben wissen.

Aber eigentlich habe ich diesen Bericht mitten in meiner diesjährigen Einsatzzeit begonnen; dabei wollte ich doch dort anfangen, wo ich das letzte Mal aufgehört hatte, nämlich nach meiner Rückkehr aus dem Verkehrshaus Luzern. Es war vorgesehen, vor meinem ersten Einsatz an mir ein bisschen «Make-up» vorzunehmen, und so erschien eines Tages Fritz mit seinem orangen DFB-Overall, holte mich aus der Garage und brachte mich nach Obergösgen. An ein

paar Nachmittagen wurde alles wieder in Ordnung gebracht und auf Hochglanz poliert. Aber auch ein Besuch in der Lastwagengarage war vorgesehen, denn als immatrikulierter Gesellschaftswagen werde ich jedes Jahr auf der Motorfahrzeugkontrolle in Olten geprüft, ob ich technisch noch in Ordnung bin. Beruhigt konnte man anschliessend der kommenden Saison entgegensehen, und wie immer freute ich mich auf die Begegnungen mit bereits bestehenden Furka-Fans, aber auch mit solchen, die es nach meinem Besuch sicher noch werden können.

Mein erster Einsatz begann am 26. und 27. April in *Brugg* im Neumarkt-Center, wo auch Radio Argovia auf unser Vorhaben und meine Anwesenheit aufmerksam machte. Trotz kühlem Wetter besuchten mich viele Interessenten, und gleichzeitig fand ein reger Gedankenaustausch statt. Es überrascht mich immer wieder, wieviel Sympathie dem Wiederaufbau der Furka-Bergstrecke erfreulicherweise entgegengebracht wird. So auch der Vater, der mit seinem Sohn oftmals in Gletsch weilte, da dieser als Glaziologe Untersuchungen am Rhonegletscher vorzunehmen hatte. Oder auch die vielen Personen, die die letzten angebotenen Fahrten über die Furka-Bergstrecke benützten, um die einmalig schöne Landschaft, die dieser Streckenteil bietet, noch einmal voll zu geniessen. Sie alle freuen sich auf ein erneutes Fahrerlebnis, vor allem wenn dies im gemächlichen Tempo und mit Dampflokomotiven erfolgt.

Am 3. und 4. Mai sollte in *Ostermundigen* ein grosses Wagenfest stattfinden, als krönender Abschluss zur Fertigstellung des ersten Personenwagens B2 2028. Leider konnte dieser aus verschiedenen Gründen aber doch nicht fertiggebaut werden, und so fand eine Ausstellung über unsere Aktivitäten

in vereinfachtem Rahmen statt. Dazu wurde ich ebenfalls eingeladen, und auch hier gelang es mir, einige Personen für die Furka-Bergstrecke zu gewinnen.

Anschliessend, nämlich am 5. Mai, war ich in *Basel* an einem sportlichen Anlass und zeigte dort anhand der Bildtafeln und Videos, was wir an der Strecke und am Rollmaterial schon alles geleistet haben, aber auch, was es noch zu tun gibt. Ich hoffe, es gelang mir auch hier wieder, einige Personen für dieses wunderschöne Projekt zu begeistern.

Am 11. und 12. Mai waren wir bei der Autobahnraststätte im *Grauholz bei Bern* eingeladen. Der zuständige Werkhof und die Autobahnpolizei hatten vorbildlich ein paar Parkplätze gesperrt, so dass ich unmittelbar vis-à-vis des Haupteingangs plaziert werden konnte. Trotz der guten Lage war der Besuch teilweise schwach, da an beiden Tagen ein Dauerregen niederging und noch immer recht kühles Wetter herrschte. Da erwies sich einmal mehr die Verkaufstaktik von Martin, meinem Chauffeur, als erfolgreich. Er legte so viele Bücher «die furka-bergstrecke» auf die Verkaufstheke, als nur Platz hatten. Dabei wäre ich jede Wette eingegangen, dass er nie alle verkaufen würde. Um so erstaunter war ich, als er am zweiten Tag sogar neue auflegen musste. So verliess denn auch fast niemand den Bus ohne ein Buch, einen Anmeldetalon oder einen Aktienzeichnungsschein unter dem Arm. Und wenn es diesmal für uns auch eher mühsam war, so verabschiedeten wir uns vom Grauholz doch nicht ganz ohne Erfolg.

Jetzt starteten wir am 24. und 25. Mai einen Versuch im Welschland, anlässlich der Eröffnung TSOL (Tramway du sud-ouest Lausannois SA) in *Montelly*. Als ehemaliger Postchauffeur war Ernst der richtige Mann, dem man die Geduldprobe zumuten konnte, mich im 60-km-Tempo von Schönenwerd an die Gestade des Genfersees zu fahren. Meine Bildtafeln sowie Videos mit deut-

schem Text waren natürlich nicht gerade das richtige, aber Peter, mein Betreuer, hatte noch schnell einige Unterlagen in französischer Sprache drucken lassen, und so kamen wir auch hier noch ganz gut über die Runden.

Da im Herbst relativ schlechtes Wetter geherrscht hatte, entschlossen wir uns, am 28. Mai den Markt in *Bülach*, diesmal Maimarkt genannt, nochmals zu besuchen. Der Publikumserfolg hielt sich aber auch diesmal in Grenzen. Dafür konnte ein neuer Busbetreuer gewonnen werden, den wir in unseren Reihen herzlich begrüssen. Giovanni hat auch bereits die Feuertaufe bestanden, und ich bin bis jetzt mit ihm recht zufrieden.

Die Gemeinde *Niederlenz*, die an der eingestellten Bahnlinie Lenzburg–Wildegg liegt, veranstaltete ab 31. Mai für drei Tage eine 700-Jahr-Feier, die sie mit Dampffahrten auf der obengenannten Strecke bereicherte. Ich stand dabei unmittelbar neben dem Bahnhof und inmitten einiger Festwirtschaften. Für den Fahrdienst hatte man den ehemaligen und jetzt pensionierten Bahnhofsvorstand nochmals in Uniform gesteckt, und er genoss es sichtlich, drei Tage lang die Dampfzüge abzufertigen. Ich dachte: «Verrückt – was in einem richtigen «Bähnler» steckt!»

Der Junior von Herrn Landenberger, welcher die Dampfbahn am *Katzensee* bei Zürich betreibt, ist ein begeisterter Furka-Fan und wünschte sich schon lange dort einmal einen Buseinsatz. Am 9. Juni war es nun endlich soweit. Nach einem von Frau Landenberger im umgebauten SBB-Wagen offerierten Morgenessen erklärte uns ihr Mann seine Modellbahnanlage, das selbst hergestellte Rollmaterial sowie alle seine übrigen Aktivitäten. Ich fragte mich anschliessend, woher er noch die Zeit fand, seinen «Grossvaterschnauz» sooo schön in Form zu drehen.

Am Nachmittag kam weiterer Besuch mit Ross und Wagen, und so wurden die 2 PS direkt neben meinen 140 parkiert. Den ganzen Tag herrschte reger Betrieb, auch im Bus, bis sich der Him-

mel verdunkelte und leichter Regen fiel. Die Ausflügler wie auch wir packten zusammen und kehrten nach Hause zurück. Von diesem Lokführer und passionierten Modelleisenbahner hatten wir wieder viele gute Ratschläge bekommen, die man gerne an die entsprechenden Stellen bei uns weiterleitete.

Da es uns im Welschland, vor allem am Genfersee, recht gut gefallen hatte, folgten wir am 15. und 16. Juni gerne der Einladung der SBB Kreis 1 nach *Le Bouveret*, wo unter dem Titel «à toute vapeur» eine grosse Veranstaltung stattfand. Vom Busteam kamen die beiden «ennet dem Röstigraben» aufgewachsenen Fritz und Peter mit. Aber «ohä», es wurde nicht nur französisch parliert; nein, da waren auch Deutsche, Holländer und sogar ein Spanier, die mir einen Besuch abstatteten. Auch mit dem Verkauf unseres Materials und den Einnahmen in den Kassen waren wir alle zufrieden, was angesichts der hohen Erwartungen der Buszentrale etwas heissen will.

Kaum zu Hause, stand schon wieder ein Grossanlass vor der Türe, nämlich der dreitägige Einsatz vom 28. bis 30. Juni an der SOLA (Solothurnische Landwirtschaftsausstellung) in *Balsthal*. Da wir gleich vor dem Eingang zur Ausstellung plaziert waren, herrschte im Bus zeitweise Grossandrang. Zum Glück wurde das Busteam durch Madlen und Edi Allemann sowie durch Ludi Rügger verstärkt. Madlen sorgte u.a. aber auch in gewohnter Weise für das leibliche Wohl der Mannschaft, derweil sich Edi und Ludi gegenseitig anspornen, Mitglieder zu werben und Verkaufsmaterial an den Mann bzw. an die Frau zu bringen. Die drei erfolgreich abgeschlossenen Tage feierte man anschliessend noch gemeinsam im Restaurant Bad Klus. Nun gelüstete es mich, wieder einmal in der Nähe unserer Aktivitäten zu sein, und so fuhren Fritz und ich für zwei Tage, nämlich am 13. und 14. Juli, nach *Realp*. Ich freute mich auf ein Wiedersehen mit all meinen Freunden, musste aber zu meinem

Leidwesen einsehen, dass man den Betrieb auf dem Teilstück *Realp-Tiefenbach* auf den 1. August nicht aufnehmen konnte. Wegen des vielen Schnees hatte man mit den Arbeiten erst recht spät beginnen können. Schade, aber manchmal lässt sich mit dem besten Willen gegen höhere Gewalt nichts ausrichten. Trotz allem kehrte ich von diesem Einsatz zufrieden nach *Schönenwerd* zurück und vertröstete mich, wie alle anderen, auf später.

Ja, und nun kam am 9. August der anfangs erwähnte Ausflug nach *Oberhofen* am schönen Thunersee, an den dort stattfindenden «Summermärit», den uns Vinzenz als Ortsansässiger vermittelt hatte. Es war ein toller Erfolg!

In Zahlen ausgedrückt:

- 10 sofort eingeschriebene neue Vereinsmitglieder,
- Verkauf von Aktien im Wert von 2000 Franken und
- Einnahmen an Verkaufsmaterial und in den Spendenkassen von 1050 Franken.

Ein «Bravo!» der ganzen beteiligten Mannschaft; *Oberhofen* war wirklich eine Reise wert.

Am 30. und 31. August sowie am 1. September feierte man «100 Jahre Wehntalbahn». Aha, Sie wissen nicht, wo das ist? Diese Stichbahn führt von *Oberhasli* im Zürcher Unterland bis nach *Niederweningen* und war eine der letzten Strecken des SBB-Netzes, die noch regelmässig mit Dampflokomotiven befahren wurde. Zum Jubiläum waren auch wir eingeladen und wurden beim Bahnhof *Schöffliisdorf-Schleinkon* stationiert. Klar, dass bei diesem Anlass ein Dampfzug nicht fehlen durfte. Die SBB hatten dafür die Dampflokomotive C 5/6 Nr. 2978 hervorgeholt. So war es denn auch nicht verwunderlich, dass viele Fotoapparate «klick» machten und manche Kamera «surrt», wenn der Dampfzug ankam, Halt machte oder wieder wegfuhr. Hatte ich richtig gesehen? Auf der Dampflokomotive fuhr Herr Landenberger von der *Katzenseebahn*. War er der Feuerbüchse zu nahe gekommen, oder schien es nur, dass eine



Das mobile Informationszentrum ist laufend im Einsatz.

Seite seines schön gedrehten Schnauzes angesengt war? Für solche Betrachtungen blieben ihm selbst aber keine Zeit. Er hatte alle Hände voll zu tun, damit die Dampffahrten den Halbstundentakt der S-Bahn nicht störten. Aber es war jedesmal eine Augenweide, wie die Lok und die Wagen nach der Abfahrt Richtung *Steinmaur* die Steigung bewältigten. Allerdings, Wäsche trocknen im Freien und entlang der Bahnlinie war an diesen drei Tagen nicht ratsam.

Kaum zu Hause, hiess es wieder für ein Grossereignis zu rüsten. Am 7. und 8. September fand nämlich das Dampffest der OeBB in *Balsthal* statt. Dazu hatten sich der neue Direktor der Bahn und der Dampflokmotivführer etwas einfallen lassen. Wie, Sie kennen die beiden nicht? Irrtum, Herr *Rickenbacher* führte oftmals den Dampfzug der *Waldenburgbahn*, und Herr *Sartorius* weihte unsere Lok *Weisshorn* in *Realp* ein. So klein kann eben die Welt der Dampflokomotiv-enthusiasten sein. Das Ereignis lockte natürlich wieder viele Bahnfreunde aus nah und fern an, zumal die OeBB über

einen ansehnlichen Wagenpark an schön restaurierten Salon- und Speisewagen verfügt. Als Gast waren nicht nur wir, sondern auch unsere «Schwestern», die BLS, eingeladen, die in einem speziellen Bahnwagen ebenfalls für ihre Anliegen warb. Bei der Busbesetzung wurde mit *Madlen* und *Martin* ein guter Mix gefunden, was sich wiederum in einem tollen Resultat widerspiegelte. Diesmal will ich nicht mit Zahlen glänzen, um nicht den Neid anderer heraufzubeschwören. Ein besonderer Dank gilt auch *Marcel Wägli*, der uns einen guten Platz vermittelte.

Dass auch ein ganzes Einkaufszentrum mit verschiedenen Geschäften an unserem Vorhaben Freude haben kann, bewies das EKZ *Schönthal* in *Füllinsdorf* in besonderem Mass. Es stellte in allen Läden Plakate auf und in den Schaufenstern Platz zur Verfügung, um unser Anliegen der dort einkaufenden Bevölkerung näherzubringen. Um unser Budget nicht zu belasten, wurden die Preise des Wettbewerbes, aber auch die Verpflegungskosten der Busbetreu-

ung vom EKZ übernommen. Ein besonderer Dank gilt hier den Herren Rippstein und Eichenberger.

In diesem Jahr sind wir nun noch an den folgenden Anlässen dabei:

- Einsiedeln, 100 Jahre SOB
- Bern, Modell und Hobby 91 (Show für Modelleisenbahnen und Modellbau)
- Fahrwangen, 75 Jahre Wohlen-Meisterschwanden-Bahn, und evtl.
- Oensingen, «Zibelimärit».

Über diese Begebenheiten werde ich gerne ein nächstes Mal berichten.

Zum Schluss danke ich aber noch allen Sektionen des VFB, bei denen ich zu Besuch weilen durfte, sowie den vielen Vereinsmitgliedern, die auch in diesem Jahr mitgeholfen haben, dass ich so oft

und erfolgreich im Einsatz stand. Ich hoffe, dass auch Sie mit mir zufrieden waren und deshalb im nächsten Jahr von meiner Anwesenheit gerne wieder Gebrauch machen.

Noch ein besonderes «Bravo» geht an Frau B. Kobert und Herrn G. Koller für ihr gemeinsam erstelltes Video der Furka-Bergstrecke «Ersetzt und vergessen ...», das ich persönlich meisterhaft finde und das auch meinen Besuchern ausserordentlich gut gefällt.

Die vielen und wiederum recht erfreulichen Einsätze sowie meine ungebrochene Freude an meiner Aufgabe lassen mich diesmal meinen Bericht mit diesem Ausruf schliessen: Es lebe der «info-bus»!

Info-Mitarbeit

Einsatz im Info-Kiosk in Gletsch

Vom 4. bis 11. August 1991 betreute der Unterzeichner den Info-Kiosk in Gletsch und machte dabei sehr gute Erfahrungen. Die Besucher setzten sich aus ganz Europa zusammen, von Italien bis England und Spanien bis zur Tschechoslowakei, und waren meistens auch interessiert an unserer Sache. So entwickelte sich manch nützliches Gespräch, und die Werbung geschah so nahe am Geschehen wesentlich leichter als im Unterland. Wenn sich auch die meisten nicht sofort zu einem Beitritt entschliessen konnten, befassten sie sich doch intensiv mit den verabreichten Unterlagen und wurden vom Werk überzeugt. Immerhin konnte ich in dieser Woche doch fünf sofortige Anmeldungen entgegennehmen, und viele versprachen, nach eingehendem Studium der Dokumente den Beitritt zu vollziehen. Verschiedene Gruppen wanderten dem Geleise entlang und waren dann auch hell begeistert, wie da gearbeitet und zugepackt wurde, sahen aber auch, dass es (gerade auf der Walliser Seite) noch viel zu tun gibt. So fielen denn auch etliche Franken in das aufgestellte Spendenkässeli. Der Zentralkassier zeigte beim Leeren jedenfalls eine gute Miene, so dass ich annehmen durfte, es sei nicht jede Woche so viel drin. Es gelang mir auch, unsere Verkaufs- und Werbeartikel rege an den Mann und die Frau zu bringen, konnte ich doch für 4300 Franken Waren verkaufen, wobei die Bücher und Pullis wie auch das Murmeli als «Furka-Katze» am meisten gefragt waren. Es tönte zu meiner Genugtuung oft: «Sie haben mich überzeugt, das ist eine gute Sache, ich unterstütze vorläufig Ihr Werk durch den Kauf dieses Artikels.» Ja, oft kam ich mir vor wie ein Buchhändler, dann

waren wieder textilfachtechnische Fragen zu beantworten, was dann vor allem in Französisch, Englisch und Italienisch doch etwelche Schwierigkeiten bot. Auch prominente Besucher fehlten nicht, wie z.B. Ferdinand Kreuzer, der Autor des Buches «Geschichte des Landes um die Furka», oder ein gewisser Herr Hörnli (oder ähnlich), der als Schweizer Geschäftsmann in Bangkok die Repatriierung der Vietnamloks vermittelt hat. Positiv auf den Besuch unserer Ausstellung hat sich natürlich auch die Neueröffnung des Hotels Glacier du Rhône und die darin gezeigte Ausstellung von Gemälden, Fotos und Postkarten aus alter Zeit vom Gebiet um die Furka ausgewirkt. Zu meiner Verwunderung hatte es im Hotel recht viele Gäste, auch solche, die mehrere Tage blieben und auch mehrmals in unserem Kiosk erschienen. Die Zusammenarbeit mit dem Hotel-Ehepaar Rubi ist auch ausgezeichnet, konnten wir doch durch Vermittlung unseres Zentralkassiers Eugen Gfeller schon die ersten Gehversuche mit Wirten machen. Ein kleines Sortiment an kalten Getränken, Kaffee und natürlich VFB-Wein durften wir mit der Absegnung des Hotelwirtes und mit seinem Patent ausschenken. Dies macht die Arbeit des Kioskbetreuers noch interessanter; ich hatte jedenfalls den Pausch, mich auch noch als Kellner und Buffetbursche zu betätigen, wobei natürlich auch einige Stresssituationen entstanden. Bleibt zu erwähnen, dass mir das Wetter recht gut gesinnt war, nur einen halben Tag lang regnete es.

Zum Schluss danke ich der Familie Gfeller für das Gastrecht im Bahnhof Gletsch, die zeitweilige Verpflegung und die immense Arbeit, die sie in Gletsch leisten.

Werner Brunner


Official Olympic Facsimile Network Sponsor



Ricoh by Cellpack
Business Class Copiers & Fax

CELLPACK

Bereich  Informationstechnik

CELLPACK AG, 5610 Wohlen
Tel. 057/21 41 11, Fax 057/21 44 19

Filialen in
Basel,
Ecublens-
Lausanne,
Fribourg,
Genève-
Acacias,
Kehrsatz-
Bern,
Luzern,
Schlieren-
Zürich,
St. Gallen

Vom Saumpfad zur Dampfeisenbahn

Die Folgen eines Jahrestreffens

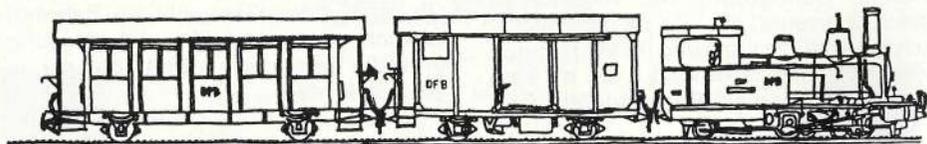
Gut ein Jahr nach der Gründung der Regionalgruppe (RG) Rhein-Main war es an der Zeit, sich neben den monatlich stattfindenden Stammtisch-Abenden wieder einmal in grösserer Runde zu treffen. Verbunden mit einem ausführlichen Jahresbericht erging die Einladung, am Samstag, dem 27. April 1991, in den Räumen der Deutschen Museumseisenbahn in Darmstadt-Kranichstein zusammenzukommen.

Die nachmittägliche Stunde erlaubte es auch vielen Kindern, mit dabei zu sein und dem Ganzen einen locker-familiären Rahmen zu geben, wozu auch unsere Gastgeber von der Kranichsteiner Museumseisenbahn beitrugen. Für deren freundliche Mithilfe, die wir schon mehrfach beanspruchen durften, sei ihnen nochmals gedankt. (Übrigens finden dort auch in loser Folge die «Kranichsteiner Treffen» von Regionalgruppen aus Deutschland und Holland statt, denen es noch an Mitwirkung von seiten der Schweizer Sektionen fehlt.) Im Verlauf des Nachmittags konnten wir in stehenden und bewegten Bildern zeigen und in entsprechenden Kommentaren hören, wie's im Jahr 1990 vorangegangen war. Auch die Vietnam-Loks kamen endlich nach Kranichstein – wenigstens per Video. Schliesslich ging es auch um die Frage unserer diesjährigen Einsätze an der Furka.

Der Start

Dass nicht nur Eisenbahnfreunde an die Furka kommen, sahen wir in einem Ausschnitt aus «James Bond – Goldfinger», den uns Stefan Wagner vorführte und kommentierte. Er sammelt alle Arten von Dokumenten, die sich mit dem Furka-Pass, seinen Verkehrswegen und seiner Geschichte befassen. Die Idee, aus dieser Vielzahl von Bildern, Stichen, Postkarten, Prospekten u. a. eine Ausstellung zusammenzustellen, hatte bereits blasse Konturen, als wir durch Wolfgang Schmidt erfuhren, dass in diesem Sommer das Hotel «Glacier du Rhône» in Gletsch wiedereröffnet werden sollte. Nun wurde es schnell konkret: Tags darauf traf man sich in der «Schatzkammer» des Sammlers, ein grobes Konzept wurde erstellt und verschiedene Abklärungen in Angriff genommen.

Nach der Klärung einer Vielzahl von Fragen stand wenige Wochen später fest: Die Ausstellung wird eröffnet mit der offiziellen Wiedereröffnung des Hotels «Glacier du Rhône» am 26. Juli 1991, wo sie in zwei Räumen des Erdgeschosses gezeigt wird, anschliessend wechselt sie in den Jugendstilsaal des «Posthotels» in Realp, und schliesslich hofften wir, die Ausstellung zur Eröffnung im Talmuseum Andermatt zeigen zu können, was sich leider wegen baulicher Verzögerungen nicht hat ermöglichen lassen.



Das Bahnhofgebäude in Gletsch vor der Vollendung

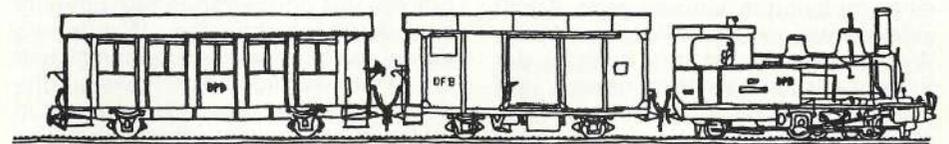
Wenn auch die äussere Erscheinung dieses Gebäudes, abgesehen von einigen Veränderungen in der unmittelbaren Umgebung, dieselbe geblieben ist, hat das Innere eine durchgreifende Neuerung erfahren. Der teilweise desolate Zustand der Innenräume verunmöglichte es, ein Informationszentrum einzurichten.

1989 begannen Umbauarbeiten, wobei im Anbau ein Kiosk- und Informationsraum geschaffen wurde. Am zweigeschossigen Bahnhofgebäude musste die Umfassungsmauer im Bereich des Kellers trockengelegt werden, und dabei wurden Sickerrohre eingebaut, um einen dauerhaften Schutz vor dem Wasser zu gewährleisten.

Die Annahme, dass das Innere ohne grossen Aufwand instand gestellt werden könne, bewahrheitete sich leider nicht. So waren die Balken, die den Boden des Erdgeschosses tragen, faul, und mussten entfernt werden. An Stelle des alten Bodens ist nun ein Betonboden eingebaut worden. Die Raumaufteilung ist hingegen dieselbe geblieben, allerdings nun gemauert. Wenn auch nicht sämtliches Material unentgeltlich besorgt werden konnte, zeigten einige Lieferanten ihr Wohlwollen mit günsti-

gen Preisen und anderen Leistungen. Fachleute aus einschlägigen Branchen haben sich wieder zur Verfügung gestellt und bei der Sanierung mitgeholfen. Ein Neumitglied aus dem Raum Zürich hat sich der Dachdeckerarbeit angenommen und sich in anerkannter Weise engagiert. Per Ende 1991 werden die Erneuerungsarbeiten soweit fortgeschritten sein, dass für das kommende Jahr lediglich kleine Ergänzungen auszuführen sein werden. Nicht unerwähnt soll bleiben, dass die Kosten im Rahmen geblieben sind, und dies dank dem uneigennütigen Einsatz vieler Helfer. Das Ziel, einen Bahnhof in neuem Glanz erstrahlen zu lassen, ist somit in Reichweite gerückt. Selbst die Fassaden sind, soweit nötig, repariert worden, und neue Fenster an der Westseite trotzten den Launen des Wetters. Wenn noch vom Dach die Rede sein soll, dann nicht ohne den Hinweis, dass auch hier eine Isolation angebracht worden ist, die es erlauben wird, den Estrich als solchen zu nutzen.

Schliesslich noch eine Anmerkung: Der Umwelt zuliebe wird das Abwasser mit jenem des Hotels gemeinsam einer Kläranlage zugeleitet.



Sektionsnachrichten



Sektion Aargau
Telefon 064 51 15 38
5000 Aarau

Arbeitstage

Unser zweiter Sektions-Arbeitstag wurde am 22. Juni 1991 durchgeführt. Vorgesehen war, an diesem Tag das Strom-Speisungskabel für Realp einzuziehen. Für diesen Einsatz unter der Leitung von Hansjörg Bertschi meldeten sich die erforderlichen 15 Mitglieder. Wegen Problemen mit der Führung durch die Grundstücke der FO, im Zusammenhang mit der geplanten neuen Autoverlade-Anlage, musste diese Arbeit leider zurückgestellt werden. So waren es dann an diesem wunderschönen Samstag noch 11 Leute, die sich in Realp um 8 Uhr bei Walter Willi zur Einteilung meldeten. Urs Zürcher konnte den grössten Teil der Gruppe für die Montage der Remisenbeleuchtung einsetzen. Andere Leute arbeiteten am Streckentelefon und in weiteren Teams rund um Realp. Teilnehmer: Hansjörg Bertschi, Thomas Keller, Urs Zürcher, Arthur Gisiger, Werner Beer, Jürg Bolliger, Hans Gautschi, Josef Michel, Hans Suter, Adolf Humbel und Ernst Brunschweiler. Weitere Arbeitstage wurden am 24. August und am 21. September 1991 mit 12 bzw. 15 Teilnehmern durchgeführt. Die Detailberichte dazu erscheinen in den nächsten AG-Nachrichten. Grundsätzlich kann gesagt werden, dass auch an einem einzigen Tag mit einer motivierten Gruppe gute Arbeit geleistet werden kann. Wie uns Walter Willi versicherte, ist das Beispiel der Sektion Aargau nachahmenswert, und er erwähnte in diesem Zusammenhang, dass sich z. B. am 14. September 1991

bei besten Wetterverhältnissen lediglich 2 Leute zur aktiven Arbeit eingefunden hätten! Wieso zeigen sich andere Sektionen nicht vermehrt als Einsatzgruppe? Für die Koordination ist Walter Willi gerne bereit, und auch Arbeit für die «Furka-Anfänger» ist genügend vorhanden. Warum nicht vor dem Wintereinbruch noch selber an der Bergstrecke Hand anlegen? Die Leute von der Sektion Aargau sind auf jeden Fall auch am 19. Oktober und am 16. November 1991 ab 8 Uhr in Realp anzutreffen.

Ausflug der Sektion Aargau

Am Sonntag, 8. September 1991, fand unser Sektionsausflug statt. Geboten wurde diesmal eine Besichtigung der Kraftwerke Oberhasli mit anschliessender Wanderung durch die Aareschlucht. Insgesamt 48 Mitglieder sowie 9 Kinder liessen sich diese interessante Tour nicht entgehen. Bei prächtigem Herbstwetter fuhren wir über Olten – Luzern – Brünig nach Meiringen und wurden dort von Urs Zürcher empfangen. In einem vollbesetzten Extrabus der PTT gelangten wir auf der Passstrasse und durch einen langen Stollen zur Zentrale Grimsel II. Die eindruckliche Führung durch diese riesige Anlage wurde noch durch die Besichtigung der wunderbaren Kristallkluft gekrönt. Nach der Rückfahrt durch den Stollen gelangten wir über den schönen Wanderweg durch die prächtige Berglandschaft nach Handeck. Nach dem gemeinsamen Mittagessen besichtigten wir noch das Kraftwerk Handeck I, die älteste Zentrale der KWO. Anschliessend brachte uns der Extrabus zum Eingang der Aareschlucht. Die Wanderung durch diese grandiose Flusslandschaft ergab den würdigen Abschluss für diesen schönen Tag. Besonders bedanken möchten wir uns nochmals bei Urs

Zürcher für die ausgezeichnete Führung. Ein ausführlicher Bericht erscheint in den nächsten AG-Nachrichten.

Demontage der ABB-Halle

Unser erster Arbeitstag war für den 18. Mai geplant. Aber schon zwei Wochen früher starteten wir unseren ersten Einsatz. Dazu kam es, weil Hansjörg Bertschi erfahren hatte, dass bei der Firma ABB in Baden eine Halle abgebrochen werden sollte. Dieses Gebäude bestand aus einer verschraubten Stahlkonstruktion, 16 m lang, 8 m breit und 6 m hoch, isoliert und mit profilierten Blechplatten verkleidet. Mit diesen Idealmassen für eine Remise dachte Hansjörg gleich an die Zukunft und die Loks in Oberwald! Und so wurden fieberhaft Leute aufgeboten, denn mit der Übernahme der Demontage entstand zugleich die Verpflichtung, bis zum 20. Mai das ganze Grundstück geräumt und sauber übergeben zu haben. Am Samstag, 4. Mai 1991, schon um 7.30 Uhr fanden sich insgesamt zwölf Leute bei dieser Halle in Baden ein. Bei kühlem, trübem Wetter wurden unter der Anleitung von Hansjörg Bertschi die Gerüste aufgestellt, Heizung und Beleuchtung demontiert und der Laufkran abgesenkt. Gleichzeitig wurden aussen die Blechtafeln an der Fassade und auf dem Dach losgeschraubt und gestapelt. Die Isolierungsplatten dahinter wurden ebenfalls abgenommen und zum Transport bereitgestellt. Obwohl die Halle relativ neu und in gutem Zustand war, liessen sich nicht alle Schrauben problemlos herausdrehen. Aber mit Trennscheiben, Hammer und Zangen lösten wir in bestem Teamwork auch diese Probleme. Bis zum Mittag war die Südfassade schon weg. Um für das Mittagessen nicht zuviel Zeit zu verlieren, wurde ein Tisch in der Halle gedeckt. Es gab heissen Beinschinken und Kartoffelsalat, und jeder liess sich die improvisierte Mahlzeit schmecken. Nach der kurzen Mittagspause ging es mit frischem Elan weiter. Schon bald

war ringsum nur noch die weissgestrichene Metallkonstruktion zu sehen. Auch die langen Dachbleche wurden ohne grosse Probleme zu Boden gelassen und mit der Isolation gestapelt. Mehr Mühe gab es mit den schweren, langen Tragschienen, an denen der Kran aufgehängt war. Obwohl es ab 16 Uhr recht unangenehm zu regnen begann, wurde das Tagesziel weit übertroffen.

Um am nächsten «Gross-Einsatztag» sicher die Arbeit beenden zu können, wurde auch am 14. und 15. Mai weiter an der Demontage gearbeitet. Ab 17 Uhr bis zum Einnachten waren bei teilweise widrigen Wetterverhältnissen jeweils gegen sieben Leute damit beschäftigt, die weniger notwendigen Streben und Querträger abzumontieren und die Schrauben am Sockel freizulegen.

Am Samstag, 18. Mai, war das Wetter zwar kühl, aber trocken. Ein Team aus Goldau bemühte sich, die schweren Schiebetore abzumontieren und zu verladen. Martin hatte seinen Lastenzug mitgebracht, und während ein Teil der Leute die restliche Konstruktion demontierte, wurden die bereits gestapelten Teile verladen. Das Mittagessen organisierte Thomas Keller im Josefs-hof. Es gab dort Spaghetti Bolognese sowie Kaffee und Kuchen. Nach diesem Essen wurden die restlichen Stücke verladen und zum Teil nach Realp geführt, zum Teil in Schönenwerd zwischengelagert. Auch der Bodenbelag aus Holzklötzen wurde weggeführt, er kann vermutlich in der neuen Remise Realp verwendet werden. Anschliessend wurde der Platz restlos geräumt. Wie Hansjörg Bertschi übermittelte, sprach die Leitung der Firma ABB unserer Sektion ein grosses Lob aus für die speditive Demontage und die saubere Übergabe des Grundstückes. Mitgearbeitet haben unter der Leitung von Hansjörg Bertschi und Thomas Keller: Reto und Beat Brehm, Urs Zürcher, Christoph Danckwardt, Hans Suter, Theo Epper, Josef Michel, Julius Wietlisbach, Hans Gautschi, Heinz Stauber,

Stefan Stauber, Werner Beer, Jürg Boliger, Martin Schindler (mit LW), Tobias Kaufmann, Beat Stirnemann, Hanspeter Killer und Ernst Brunschweiler.

Ernst Brunschweiler



Sektion Bern
Postfach 129
3098 Köniz

Drei RBS-Dienstwagen

Durch die Vermittlung eines Berner Mitgliedes sind drei Dienstwagen aus dem Bestand der Berner Vorortsbahn RBS (Regionalverkehr Bern-Solothurn) in den Besitz der DFB gelangt. Die beiden 2achsigen Wagen (X701/X703, ex SZB) befinden sich in gutem Zustand. Der X714 (4achsig, ex VBW), in schwerer Bauart, ist als stationäres Dienstmagazin/Werkstatt an die Sektion Graubünden nach Sargans überführt worden. Die drei rotbraunen Dienstwagen verliessen am 11. Juni (auf Rollschemeln) Worblaufen Richtung Sargans bzw. Liestal. Der X701 wird auch von der DFB als Dienstfahrzeug mit Werkstatt genutzt (eingerrichteter Hilfskran und massive Werkbänke und Gestelle). Aus dem X703 soll in der Wagenwerkstatt Liestal ein gediegener Salon-Barwagen mit 8 bis 12 Sitzplätzen und elegantem Interieur entstehen. Stoss- und Zugeinrichtung sowie die Bremsanlage (liegender Zylinder und Bremszahnrad) werden den DFB-Normen angepasst. Die seitliche Schiebetür wird zur Beladung belassen. Zusätzlich sind einzelne grosse Fenster einzubauen. Vorgesehen sind die Arbeiten im Winter 1991/92. Die letzten RBS-Revisionen datieren vom 30.5.88, 23.11.84 und 2.4.86 (X701/X703/X714). Die z.T. 75jährigen Fahrzeuge werden bei der DFB guten Dienst leisten können und passen in den nostalgischen Wagenpark. Im nächsten BERN-INFO werden die drei Wagen und ihre Geschichte näher betrachtet.

Sektionseigener VW-Bus

Die Alpha-Reinigungen Worb hat durch Vermittlung von Josef Ruckli der Berner Sektion einen revisionsbedürftigen VW-Bus überlassen. Der weisse, dreiplätzigige VW-Lieferwagen vom Typ 2, Jahrgang 1980 (2-Liter-Benzinmotor, 190000 km, Nutzlast 1000 kg) wurde durch Theo Wenger (Gwatt/Thun) instand gestellt und nach erfolgter Prüfung durch das Strassenverkehrsamt der Sektion am 20. Juni übergeben. Theo hat das Fahrzeug innerhalb eines Monats mit viel Können und Geschick wieder auf Vordermann gebracht. Die Materialkosten belaufen sich dennoch auf 2000 Franken, ohne die Verrechnung der Arbeitsstunden und der Garagenbenützung. Es ist vorgesehen, den VW-Bus wochenweise an uns bekannte Unternehmen mit Fahrzeugengpässen zu vermieten. Dem Bus wurde inzwischen eine DFB-konforme Beschriftung verpasst (ohne Neumalerei). Das Fahrzeug kann für Kleintransporte (auch privat), wenn verfügbar, gemietet werden. Während der Bauwochen war der VW-Bus in Gletsch/Muttbach als Dienstwagen stationiert.



Tätigkeitsbericht Bau Wallis

Der Lammenviadukt konnte im Frühjahr weitgehend fertiggestellt werden. Am letzten Bauwochenende wurde der Schotter ergänzt und die Übergänge Brückenkopf/Stahlträger ausgemessen.

Sie werden im Winter für die Montage im Frühjahr 1992 geschweisst.

Mehrere Wasserdurchlässe wurden unterhalten und geputzt, im Trasseeweg wurde teilweise Gras mit Gas abgebrannt.

Der WC-Container wurde verstärkt, damit er in Zukunft in Muttbach überwintern kann, ohne Schaden zu nehmen.

Ein weiterer Bauwagen wurde renoviert. Es können darin Betriebsstoffe, Hilfsgeräte und Maschinen eingelagert werden. Dazu konnte ein VW-Bus für den Bau organisiert werden.

Bei der Militärstrasse wurde ein zusätzlicher Wasserdurchlass erstellt. Notwendig wurde dieser infolge der späten und ausgiebigen Schmelzwassertätigkeit.

Die Militärstrasse hat sonst keinerlei Schäden aufgewiesen, und die Begrünung ist durch den Einsatz von Erosionsschutzmatten optimal gelungen.

Schwerpunkt der Bauwochen war die Sanierung des Muttbachdammes. Dazu wurde als erstes der Böschungsfuss mit grossen Steinquadern aus dem Bachbett unter Einsatz eines Baggers gesichert. Dann wurde die alte, gesprengte Militärunterkunft abgebrochen. Teilweise mussten ganze drei bis vier Meter grosse Betonmauerreste zerschlagen werden, was dank eines versierten Baggerführers ohne Montabert möglich war. Der ganze Platz wurde abgetragen und auf Vierachser verladen. Mit dem umdeponierten Material (etwa 2500 m³) konnte der ganze Dammanriss, welcher bereits das Geleise des Bahnhofs erreicht hatte, wieder völlig hergestellt werden. Der ganze Eingriff wurde möglichst landschaftsschonend durchgeführt. So wurde beispielsweise die Vegetationsschicht vor dem Abtrag sorgfältig abgeschält und nach der Dammschüttung wieder in die Planie eingepflanzt, um möglichst rasch eine geschlossene Vegetationsdecke zu erhalten. In der Steilpartie über dem Wasserdurchlass wurde zusätzlich eine Kokoserosionsschutzmatte verlegt. Nach der Setzung

der neuen Böschungen wird dies 1992 auch auf diesen Flächen ausgeführt. Die oberen Stützflügelmauern des Wasserdurchlasses wurden teilweise neu aufgemauert und vollkommen verputzt. Im Fussbereich eingebaute Entwässerungsröhre sollen Frostschäden vermindern. Somit kann das Bahnareal dem nächsten Winter mit seinen enormen Kräften beruhigt entgegensehen. Bis auf wenige Ausnahmen war der Einsatz der Fronarbeiter eine grosse Freude und Genugtuung.



Sektion Graubünden
Postfach 85
7007 Chur

Aktivitäten der Sektion

Mit der Teilnahme an der diesjährigen Gehla konnten wir erneut die Furka-Bergstrecke vorstellen. Mit der schematisch dargestellten Strecke und Bildern, die die Zeit um 1981 sowie 1991 vergleichend darstellten, erreichten wir viele Interessenten. Im allgemeinen ist das Ergebnis jedoch deutlich unter jenem des Vorjahres zurückgeblieben. Offenbar eine Konjunkturerscheinung, die allgemein zu verspüren war. Im Oktober werden wir mit dem Umbau eines Wagens beginnen, den wir im Sommer in Sargans abgeladen hatten. Für den Bahndienst soll nach dem Muster der SBB ein Fahrzeug mit Inneneinrichtung entstehen, damit je nach Bedarf und an beliebigem Ort alle notwendigen Geräte für den Gleisbau zur Verfügung stehen.



Sektion Innerschweiz
Postfach 4922
6002 Luzern

Verkaufsladen in Realp?

Ja, Sie haben richtig gelesen. Unser Vorstandsmitglied Alice Abegg (be-

kannt auch als die Gemahlin von Res) hat mit viel Eigeninitiative einen Verkaufsstand unter der Leitung unserer Sektion eingerichtet. Dieser Stand ist nur sichtbar, wenn er geöffnet ist. Öffnungszeiten bei Anlässen und am Wochenende. Standort beim Camp in Realp.

Sektionsarbeitstag vom 31. August 1991

Vom Wetter gibt es nicht viel zu sagen als schön ... schön ... schön. Wir waren eine kleine Gruppe, welche sehr vielseitig eingesetzt wurde. Kabel einziehen, einen Waggon Schwellen abladen und ein Schienenstück im Tunnel auswechseln. Sogar als Gleismonteur waren wir zu gebrauchen. Am Mittag gab es für alle Teilnehmer ein warmes Essen mit Dessert und Kafi. Bei dieser Gelegenheit wurden wir alle von Manfred Willi begrüsst.

Es ist jedesmal wieder ein Erlebnis, mit der Arbeitsgruppe auf der Furka-Bergstrecke Richtung Tiefenbach zu fahren, um Arbeiten zu verrichten. So bekommt man auch einen Überblick über die ausgeführten Arbeiten der Saison.

Liebe Mitglieder, macht doch auch mal mit. Tolle Kameradschaft, und gerade jetzt können am Wochenende immer Helfer gebraucht werden. Die Herbsttage sind so schön in dieser Gegend.

Vermisstmeldung: Seit dem Sektionsarbeitstag wird unser Vorstandsmitglied Beat Martin aus Luzern im Furkagebiet vermisst. Er hatte sich für den 31. August 1991 für diesen Arbeitstag angemeldet. In Realp ist er an diesem Datum nicht eingetroffen und wird seither vermisst. Wahrscheinlich hatte er sein Programm kurzfristig geändert und begab sich auf Kristallsuche in der Passregion. Leider fehlt zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses jeglicher Hinweis über das Schicksal von Beat Martin.

Roland Mühlethaler

Baugruppe Goldau

Dass es auch an unvorhergesehenen Arbeiten nie mangeln wird, dazu trug

ein Schaden an der Diesellok HGm 2/2 überraschend bei. Im Juli, die Bausaison hatte eben richtig begonnen, fiel die Lok wegen eines grösseren Defektes im Getriebe des Zahnradantriebes für längere Zeit aus. Die Lösung für eine schnelle Ersatzteilbeschaffung fand sich im Tessin, genauer auf der Autobahnraststätte Coldrerio. Dort stand ein zweiter Monte-Generoso-Triebwagen als Werbeobjekt, von dessen «Bruder» der Zahnradantrieb unserer HGm stammt. Der Migros-Genossenschaftsbund als Eigentümer des Fahrzeuges gab unter gewissen Bedingungen grünes Licht für die Entnahme der begehrten Ersatzteile. Da der Schaden auf bestehende konstruktive Mängel zurückzuführen war, entschloss sich die Equipe von Hans Müri, mit der Reparatur gleichzeitig die technischen Mängel im Getriebe zu beheben, was zur Hauptsache in der Sanierung der hochbeanspruchten Lagerung der Zahnräder und in der Verbesserung der Schmierung lag. Nach zweimonatigem Stilliegen steht nun die Lok seit Anfang September wieder uneingeschränkt zur Verfügung. Arbeitsschwerpunkte in diesem Sommer ergaben sich aus der Zielsetzung, die Strecke Realp-Tiefenbach abnahmefähig herzurichten. Dazu gehörten unter anderem: Reparatur des Streckenkabels und damit die Wiederinbetriebnahme des Streckentelefon Realp-Tiefenbach mit mehreren Anschlüssen unterwegs, Fertigstellung und Inbetriebnahme der Blinklichtanlage «Schweigstrasse» in Realp, weitgehender Abschluss der elektrischen Installationen in der Lokremise nach den geltenden Vorschriften und Auflagen. Neben Erfolgen dürfen aber auch Enttäuschungen nicht verschwiegen werden; so fiel die minutiös vorbereitete Verlegung des 500-V-Kabels ab der Unterstation Realp nach der Lokremise der Bürokratie zum Opfer.

In das Kapitel Infrastrukturausbau gehört auch der neue Wasserkran in Tiefenbach, der durch Jakob Knöpfel entworfen und gebaut wurde. Jakob amtet aber auch als «Drehscheibenmeister».

Nach erfolgter Reparatur der Drehscheibenabdeckung im Frühjahr in Realp stand diesen Sommer die Drehscheibe auf der Station Furka auf dem Programm. Von der FO schon seit langer Zeit nicht mehr gebraucht, warten bei der DFB in absehbarer Zeit neue Aufgaben auf sie. Zum Aufarbeitungsprogramm, bei dem drei Mitglieder der Sektion Graubünden massgeblich beteiligt waren, gehörten Zerlegung, Sandstrahlen am Platz, Grundierung sowie die Revision der verschiedenen Lager und der übrigen beweglichen Teile. Nach der Montage von neuen Schienen sollen im nächsten Jahr noch die durchgerosteten Abdeckbleche ersetzt werden.

Die Baugruppe hält sich nach wie vor an den Grundsatz, alle Arbeiten so kostengünstig wie möglich auszuführen. Dies gilt bei der Materialbeschaffung wie auch bei der Ausführung der betreffenden Objekte. Branchenkenntnisse und Beziehungen zu den einschlägigen Firmen sind notwendig, damit die «Heuler»(Bettel)-Briefe an die richtigen Orte gelangen. Dass aus Kostengründen in vielen Fällen auf Occasionsmaterial gegriffen werden muss, hat nebst der positiven (weil um ein Vielfaches billiger, wenn nicht sogar gratis) manchmal eine zweite, unangenehmere Seite. Trotz gründlicher Inspektion von Occasionsmaterial sind Überraschungen mit den bekannten Folgen wie Terminverschiebungen usw. nicht voraussehbar, müssen aber notgedrungen in Kauf genommen werden. Das Sprichwort vom geschenkten Gaul trifft in unserem Falle wohl den Nagel, aber nicht unbedingt den Kopf ...

Georg Seiler

Notizen

Am 29. September 1991 verkehrte das älteste noch in Betrieb stehende Rad dampfschiff, die 1901 auf dem Vierwaldstättersee in Betrieb genommene «Uri», zum letzten Male auf ihrer Stammroute nach Alpnachstad. In einer gründlichen Überholung wird das ele-

gante Salonschiff wieder weitgehend in den Ursprungszustand zurückversetzt, was zur Folge hat, dass es nach der Wiederinbetriebnahme 1994 die Achereggbrücke bei Stansstad nicht mehr unterfahren kann. Ab 1992 wird dann der Dampfer «Unterwalden» die Alp-nacher Route regelmässig befahren.

Am 21. September 1991 wurde in der Schöllenen die rekonstruierte Häderlisbrücke eingeweiht. Die aus dem Jahre 1649 stammende Säumerbrücke wurde im August 1987 durch das Unwetter völlig zerstört. Der Wiederaufbau kostete rund 1 Million Franken. Die Häderlisbrücke war einst Bestandteil des Saumweges über den Gotthardpass.



Sektion Ostschweiz
Zürcherstrasse 209
8500 Frauenfeld

Arbeitswoche vom 2. bis 7. September 1991

Nach der wochenlangen Schönwetterperiode war die Spannung gross: Wird das Wetter für die erste Arbeitswoche unserer Sektion halten? – Es hielt! Wir waren alle in Gletsch untergebracht und fuhren jeden Morgen über die Furka in die aufgehende Sonne hinein – eine Augenweide und ein Erlebnis von ungewohnter Eindringlichkeit!

Unsere Gruppe wurde am Sonntagabend von Walter Willi in Realp in verschiedene Gruppen eingeteilt, und am Montagmorgen um 7.45 Uhr waren wir bereit: Mit Schaufeln, Pressluftbohrer, Lastwagen, Messgeräten und Schreibzeug ging's los.

Am Tunnel II wurde betoniert, auf der Strasse der Lieferwagen strapaziert, der «Gelbe» von Charly bis zum Stillstand gefordert und die Zahnstange von Tiefenbach bis Realp genauestens vermessen.

Die Stimmung war gut, in den Pausen wurde geklettert und nach Kristallen gestrahlt, gesungen und gejedelt.

Am Abend, zurück in Gletsch, ging die Arbeit gleich weiter: Der Graben für die Sickerleitung um das Gebäude wollte wieder zugeschüttet werden, runde Steine für die Abdeckung wurden zusammengesucht und bereitgestellt.

Für das leibliche Wohl sorgte unermüdlich Maria Gfeller, die Unmögliches möglich machte: Eine Gruppe aus dem Aargau (von einem Treuhandbüro) hatte sich angemeldet und wurde, da in Realp die Unterbringung nicht möglich war, kurzerhand in Gletsch einquartiert. 21 Personen waren es dann, die gepflegt und untergebracht werden mussten. Mit der liebevollen Herrichtung zweier Zimmer im Blauen Haus wurde dieses ganz im stillen eingeweiht.

Die Gruppe von Schreinern, die ab Mitte Woche da waren, betätigten sich am Samstag im Bahnhof Gletsch, wo sie die Fenster sanierten.

Die ganze Woche war ein Erfolg, und diejenigen, die bis am Sonntagabend in Gletsch verweilten, konnten auch noch am Fest teilnehmen, das der Hotelier des «Glacier du Rhône» zusammen mit dem Verein Furka-Bergstrecke organisierte.

Diese vom Wetter unwahrscheinlich begünstigte Arbeitswoche wird uns allen in bester Erinnerung bleiben.

Hauptversammlung: 21. Februar 1992 in Winkeln.

Erika Bühler



Sektion Solothurn
Postfach
2544 Bettlach

Tätigkeitsbericht von der Einsatzwoche vom 6. bis 13. Juli 1991

Für die Arbeitswoche in Realp und Gletsch meldeten sich acht Fronarbeiter (Mitglieder) vom 14jährigen Roman Moser bis zum Franz und den 70jährigen, plus ein Mann aus Langenthal, welcher eine Schnupperwoche als Fronarbeiter versuchen wollte. Am Samstag wurden wir zu verschiedenen Arbeiten

aufgeteilt. Für den Remise-Verputz auf der Nordseite musste das Gerüst unter Leitung vom Bündner Johann (71) und mit zwei Mann von unserer Sektion, beide über 70jährig, erstellt werden. Unser Allrounder Peter Schär konnte im Keller der Remise tatkräftig mitmachen. Galt es doch, in eine armierte Betonwand mit vier Kernbohrungen in den Ecken sowie mit zwei horizontalen und zwei senkrechten Frässchnitten eine Türöffnung zu erstellen. Weiter ging's mit Zahnstangen-Abladen in der Nähe der Zahnstangeneinfahrt, Schalungsmaterial usw. musste vom Lagerplatz auf einen Lastwagen geladen werden, zurück zum Besitzer. Um 18.15 Uhr war der erste arbeitsreiche Tag beendet, und müde, aber mit Zufriedenheit über die geleistete Arbeit konnte das Nachtessen eingenommen werden. Das vorzügliche Essen liess den «Chrampf» vergessen.

Am Sonntagabend-Rapport, gehalten von Walter und Manfred Willi, wurden wir sehr gut informiert, was ab Montag bis Samstag alles im Programm sei. Die Arbeitswoche wurde von Manfred Willi geleitet. Peter Schär und «drüstei-auti Ludi», Hans Leuenberger, Luc und zwei junge Deutsche wurden für die Arbeiten auf der Station Tiefenbach unter der Leitung von Peter und Ludi bestimmt. Montagmorgen: Schönes Wetter, und die Alpenrosen zeigten sich auf der ganzen Strecke in voller Pracht, ebenso bei der Station Tiefenbach auf 1845 m ü. M. Mit der Diesellok wurde diverses Material und Werkzeug, Trennjäger, Schienenbohrmaschinen usw. an Ort gebracht. Als erstes durften wir diverse Lager für das «Depot Tiefenbach» erstellen, um das Lagern von Schienen, Holz- und Eisenschwellen sowie Zahnstangen zu ermöglichen. Im weiteren konnten wir für das alte Durchfahrtsgleis Tiefenbach das neue Schienenprofil (130 mm) ablängen und die Laschenlöcher bohren. Hans Leuenberger, von Beruf Koch, hat sich für das Bohren sehr gut einführen lassen. (NB. Das alte Schienenmaterial stammte teilweise von Krupp, Jahrgang 1892.)

Alle waren begeistert, wie sie als Laien so exakt arbeiten konnten, und selbst beim Erstellen der Lager kam's drauf an in Sachen Höhe und Distanz. Bis am Mittwoch hatten die meisten den Höhenkoller überstanden, und die Arbeiten gingen zügig voran.

Eine neu gesetzte Weiche (für ein drittes Gleis) musste gerichtet und eingeschottert werden. Zementröhren auf dem Kranwagen mit dem Kran am Hang deponieren, und mit den sechs Hebeln am Kran mussten sich Peter und Ludi vertraut machen. Peter durfte sich auch in das Wesen einer Draisine und deren Bewegung einführen lassen, um diverse Fahrten und Arbeiten in den Tunnels I und II zu machen (eiserne Schalungsstützen entfernen). Am Freitag reichte uns die Zeit noch, um am alten Gleis mit der Schraubmaschine die angerosteten Schienenschrauben zu lösen, welche wir tags zuvor eingesprüht hatten. Platzordnung usw. lag auch noch drin.

Während dieser Einsatzwoche war Edi Allemann mit einem Mann in Gletsch an der Notbrücke mit Spitzarbeiten beschäftigt, mussten doch die einbetonierten, defekten Schrauben entfernt werden. Madeleine Allemann sorgte wiederum für das leibliche Wohl der Mannschaft. Ebenso war Hans Welti am Verputzen der Remise-Nordseite tüchtig im Einsatz als beruflicher Ex-Versicherungsagent!

Die Woche flog bei gutem Wetter dahin, und jeder hatte viel Arbeit für unsere Bahn geleistet. Trotz Schwielen, verstauchten Händen und müden Rücken waren wir alle zufrieden und möchten auch Manfred Willi bestens für die gute Zusammenarbeit danken. Meinerseits sei Euch allen – auch im Namen der Sektion Solothurn – gedankt für den Einsatz und die vorzügliche Zusammenarbeit, und wir hoffen auf ein Wiedersehen am 5. Oktober in Realp zum Samstaginsatz.

Ludwig Rüegger (Ludi)



Sektion Zürich
Postfach
8810 Horgen

Züspa (Zürcher Herbstmesse)

Die Vorbereitungen begannen mit der Anmeldung bereits im Frühjahr dieses Jahres und endeten mit der Eröffnung am 19. September 1991. Die Illusion, mit dem Normstand der Sektion Ostschweiz die Standprobleme gelöst zu haben, zerschlugen sich mit der Zuteilung eines Standes mit der Fläche von 8 x 2 Metern. Die Standverantwortlichen Urs Reimann und Emil Halter lösten aber alle anstehenden Probleme meisterlich und verstanden es auch immer wieder, andere Mitglieder zur Mithilfe zu motivieren. So war es schliesslich eine grössere Gruppe Aktiver, welche einen Superstand hinstellten und zum Teil dann auch noch betreuten. Der Einsatzplan von Urs Reimann zeigte auch, dass genügend Personal bereit war, während der 10 Tage am Stand zu stehen und für die Furka-Bergstrecke zu werben. Die provisorischen Zahlen belegen, dass es sich in jeder Hinsicht gelohnt hat. So haben 90 neue Mitglieder das Anmeldeformular an der Züspa ausgefüllt und grösstenteils auch den Beitrag bezahlt. Der Umsatz an Werbematerial beläuft sich auf gut 5000 Franken, und einige Interessenten haben auch noch Aktien gezeichnet. Zudem ging ein geringer Betrag an Spenden von Besuchern ein, die uns einfach unterstützen wollen. Verglichen mit der Züspa 1990 haben wir den gesamten Umsatz um den Faktor 2,5 gesteigert!

Winterthurer Messe

In der zweiten Novemberhälfte steht uns noch die Winterthurer Messe bevor, welche einen ähnlichen Einsatz wie die Züspa erfordert. Ich bin überzeugt, dass wir mit unserem «Messeteam» auch in Winterthur einen guten Auftritt haben werden. Wenn Sie diese Zeilen lesen, ist auch das bereits Geschichte.

Ich möchte an dieser Stelle allen Beteiligten an diesen enorm fordernden Einsätzen herzlich danken, und es freut mich ganz besonders, dass auch jene, welche leise oder laut über andere oder die Sache fluchten, am Schluss wieder miteinander sprechen und zufrieden sind.

Neue Freunde der Furka-Bergstrecke

Die Kirchgemeinde Zürich-Unterstrass gab uns Gelegenheit, anlässlich ihres monatlichen Seniorennachmittags über den Wiederaufbau der Furka-Bergstrecke zu berichten. Durch eine gelungene Einladung im Kirchenboten aufgefordert, fanden um die 70 Seniorinnen und Senioren den Weg ins kirchliche Zentrum. In der Stunde vor Beginn der Veranstaltung dekorierten wir den schönen Saal mit unserem Ausstellungsmaterial, und Urs Reimann baute einen kleinen, aber gut bestückten Werbematerialstand auf. Nach Begrüßungsworten von Herrn Pfarrer Weber übernahm ich das Mikrofon und Urs Reimann die Steuerung des Diaprojektors. Das interessierte Publikum hörte während über einer Stunde zu und beklatschte auch einige der schönen Dias, welche Beat Schweizer für diesen Anlass vorbereitet hatte.

Anschließend an das Referat wurde unser Stand rege benützt, so dass Urs alle Hände voll zu tun hatte. Auch die ausgestellten Bildtafeln wurden betrachtet, und bei Kaffee und Gipfeli wurden Informationen ausgetauscht. Das Experiment, an einem Seniorentreff ein technisches Thema anzubieten, kann getrost als gelungen bezeichnet werden, und ich bin sicher, dass wir für unser Vorhaben neue Freunde gefunden haben. Bei der Kollekte, welche ebenfalls für die Furka-Bergstrecke bestimmt war, kamen 200 Franken zusammen, zudem hat sich eine ältere Dame spontan als Vereinsmitglied angemeldet.

Ich meine, ein voller Erfolg und nur zur Nachahmung empfohlen!

Drei Grossereignisse stehen im Vordergrund der zweiten Jahreshälfte und prägen bzw. prägen noch das Geschehen innerhalb der Sektion Zürich nachhaltig.

Bauwoche

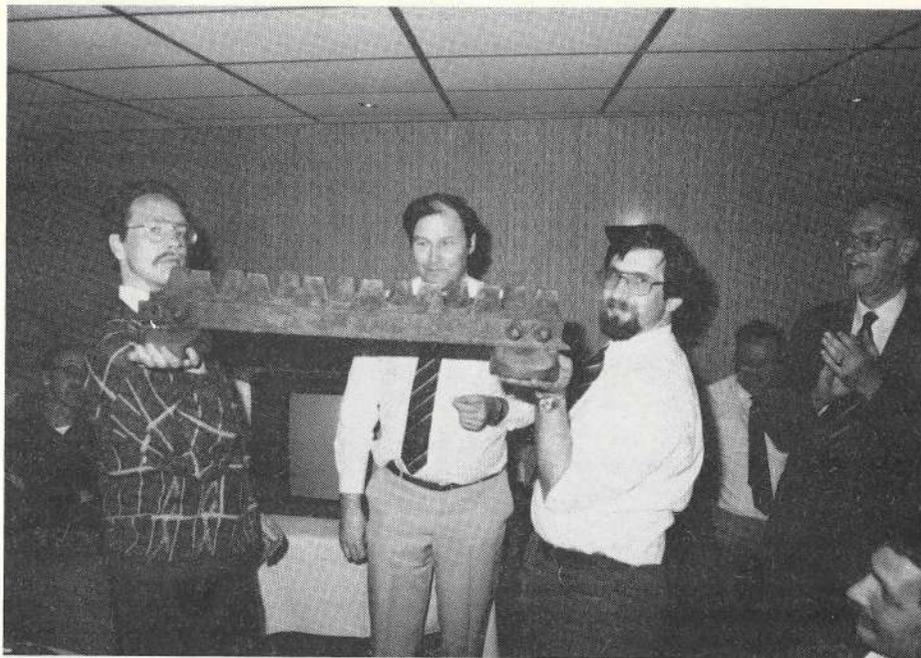
Zuerst die Bauwoche vom 10. bis 17. August an der Strecke zwischen Realp und Tiefenbach, welche von 12 Mitgliedern unter der Leitung von Edi Schlumpf bestritten wurde. Da ich selbst beruflich verhindert war, gebe ich hier Eindrücke wieder, welche ich in verschiedenen Gesprächen gewonnen habe. Aus verschiedenen Gründen sind die Vorbereitungen nicht gerade optimal verlaufen. Allseitige Arbeitsüberlastung, aber auch mangelnde Kooperationsbereitschaft seitens der Bauverantwortlichen der DFB AG und natürlich der bedauerliche Ausfall beider Baulokomotiven liessen es bis zum Schluss nicht zu, der Gruppe aus unserer Sektion ein bestimmtes Projekt zur Realisierung zu überlassen. Trotzdem hatte eine Gruppe mit der Station Tiefenbach eine dankbare Aufgabe übernommen und nach einer Woche harter Arbeit auch «deutliche Spuren» hinterlassen. Andere wiederum beschäftigten sich im Tunnel II mit der Einbringung von Stützbogen oder befreiten das Trassee und die nähere Umgebung von Sträuchern und Ästen, welche das Lichtraumprofil der Strecke beeinträchtigten. Die Begeisterung der Teilnehmer war, entsprechend den zugeteilten Aufgaben, denn auch sehr unterschiedlich, im allgemeinen habe ich jedoch den Eindruck einer erfolgreichen Woche gewonnen.

Peter Hägeli
Sektionspräsident



Sektion
Niederland

Am «Silvester», dem 11. Mai, fand die erste Geburtstagsfeier der Sektion Niederland statt (offiziell gegründet am 12.



Anlässlich eines Treffens in Holland

Mai 1990). Viele Mitglieder trafen sich in Hoorn, wo mit der «Museum Stoomtram Hoorn-Medemblik» eine Dampffahrt durch das flache Gebiet von Noord-Holland zurückgelegt wurde. Während der kurvenreichen Fahrt wurden die schaukelnden Mitglieder willkommen geheissen. Am Ende der Fahrt war es möglich, das alte, teils vom IJsselmeer umspülte Fischerstädtchen Medemblik zu besuchen. Auf der Rückreise nach Hoorn wurde uns in einem original-schweizerischen Personenwagen (ex Brünig-Bahn) ein Lunch serviert. Am Nachmittag fand, nach der Besichtigung des Depots, ein gemütliches Beisammensein statt. Unsere schweizerischen Gäste, die die Gelegenheit hatten, die «tiefwohnenden» Mitglieder kennenzulernen, wurden vom Präsidenten herzlich willkommen geheissen. Obwohl die junge Sektion erst 60 Mitglieder hat, arbeiten trotzdem mehr als 10% davon als Fronarbeiter an der Furka-Bergstrecke.

Damit wir im flachen Holland den Begriff «Zahnrad» und «Zahnradbahn» bei der Werbung verdeutlichen können, bekamen wir von unserem schweizerischen Vorstand ein schweres Stück Abt-Zahnstange. In Den Haag konnten wir im Spätsommer zum ersten Mal in unserem selbst-angefertigten Stand (in den DFB-Farben Blau und Gelb) das Publikum wiederum auf den Verein Furka-Bergstrecke aufmerksam machen. Unser Promotionsteam war im weiteren auch bei den folgenden Anlässen angewendet:

- 20-Jahr-Jubiläum der Dampfbahn Goes-Borsele
- Dampfloktreffen anlässlich des 60-Jahr-Jubiläums der N.V.B.S. in Amsterdam
- Internationale Modellbahnausstellung in Valkenburg.

Neue Regionalgruppe Berlin-Brandenburg



Neue Regionalgruppe Berlin-Brandenburg auf der Internationalen Modelleisenbahnausstellung Berlin vom 16. bis 20. November 1991

Im Gebiet von Berlin-Brandenburg kennen wir derzeit 158 Furka-Freunde. Darunter sind 75 Vereinsmitglieder und Aktionäre (soweit uns von letzteren die Adressen bekanntgeworden sind). 35 dieser Freunde waren schon bis zu fünfmal als Fronarbeiter an der Furka-Bergstrecke. Am 30. August 1991 traf sich in Berlin ein «harter Kern» von 17 Freunden und beschloss, den Anfang für diese Regionalgruppe zu wagen. Natürlich wurden zunächst gemeinsame Arbeitserlebnisse ausgetauscht, oder es wurde über den aktuellen

Stand der Arbeit berichtet (siehe Foto). Um ein erstes praktisches Ziel anzusteuern, waren wir rasch einer Meinung, dass wir versuchen sollten, auf der Internationalen Modelleisenbahnausstellung in Berlin (am Funkturm) vom 16. bis 20. November 1991 einen Informationsstand einzurichten. Inge und Volkmar Wagner (Franz-Brüning-Strasse 15, O-1580 Potsdam) erklärten sich bereit, diese Aufgabe zu übernehmen. Sie hatten doppelten Erfolg, denn wir bekommen in Halle 9 einen Eckstand mit 12 m², und diesen obendrein kostenlos. Nun kann also die Arbeit beginnen.

Wolfgang Schmidt

TV-Teams an der Bergstrecke



Im Gespräch mit Lokführer Hp. Bretz

Kein anderes Medium als das Fernsehen kann die Kombination von Landschaft und nostalgischer Technik von unserer Bergstrecke auch in weit entfernte Gebiete so eindrucksvoll wiedergeben. Im Interesse eines kostendeckenden Zugsbetriebes brauchen wir auch von dort Fahrkartenkäufer, die entfernungsbedingt das Wetterisiko im Koffer haben. – Für die Fernsehteams besteht das Problem, dass sie bei uns nur in den Sommermonaten drehen können und sich heuer den Erfordernissen des Baubetriebes unterordnen mussten.

Zunächst jedoch war und ist es weiterhin ziemlich mühevoll, bei den rund 15 deutschen Fernsehanstalten die Eisenbahn-Fans ausfindig zu machen. Und

wenn man schliesslich einen dieser Freunde kennt, dann ist keineswegs sicher, dass sein Etat-Antrag für eine mehrtägige Auslandsreise eines ganzen Teams auch genehmigt wird. Aber wir hatten dieses Jahr Glück. Im Juli besuchten uns zwei freie Fernsehjournalisten, die für das Fernsehen des Hessischen Rundfunks arbeiten. Ihr Beitrag soll im Frühjahr 1992 in einem Reisemagazin «Hessen nah und fern» ausgestrahlt werden. Ihnen folgte ein Fernsehjournalist, der für den alba-Verlag in Düsseldorf – bekannt als Herausgeber des «Eisenbahn-Modellbahn-Magazins» (Auflage 73 000 Exemplare) – eine neue Video-Kassette «Abenteuer Glacier-Express» herstellt. Diese soll bis Jahresende 1991 auf den Markt kommen und

wird etwa 10 Minuten auch vom Wiederaufbau unserer Bergstrecke berichten. Das Rohmaterial ist recht informativ. Am Samstag, dem 31. August 1991, sendete der Landessender Sachsen in Dresden einen beachtlichen 20-Minuten-Film «Schienen der Hoffnung – Sachsen in der Schweiz». Er wurde Anfang August in vier strammen Arbeitstagen von einem sehr engagierten 3-Mann-Team gedreht. Sie waren mit Bergführer auf dem Rhonegletscher, viele Fronarbeitsmotive, Kirche in Münster, Walliser Dorfmotive, Kirchenportal Hospental, kurze Fahrt mit dem «Glacier-Express» usw. Der Kameramann schrieb uns am 12. September 1991: «Wir glauben, dass uns ein schönes Dokument Eurer selbstlosen Arbeit gelungen ist. Ohne die vielen Motiv-Angebote wäre unser Beitrag nicht so attraktiv geworden. Danken möchte ich auch für Eure Gastfreundschaft und die

Begegnung in Partnerschaft im Sinn von Aufeinanderzugehen.» Schliesslich war im September noch der Südwestfunk Baden-Baden da und machte Aufnahmen für die Sendung «Landesschau Baden-Württemberg», «Südwest aktuell» und das «Europa-Magazin», das samstags nach den Mittagsnachrichten von allen ARD-Sendern ausgestrahlt wird. Vielleicht kommt noch ein Reisemagazin dazu. Das Team wird nächstes Jahr zur offiziellen Aufnahme des Zugsbetriebes noch einmal bei uns sein. Sendetermin demzufolge etwa Juli 1992. Bei allen Teams war mit Freude festzustellen, wie sie praktisch von Stunde zu Stunde mehr Spass an der Vielfalt der Motive an der Strecke und deren Umfeld bekamen. Es hat Spass gemacht, mit ihnen zu arbeiten.

Wolfgang Schmidt



Regionalgruppe Rhein-Main
Dipl. Ing. Gerd Cremer
Nikolaus-Lenau-Strasse 24
D-6550 Bad Kreuznach

Grosses Interesse an alten Ansichten

Während des vergangenen Sommers fand in Gemeinsamkeit mit unserer Dampfbahn Furka-Bergstrecke, aus Anlass der Wiedereröffnung des traditionsreichen Hotels Glacier du Rhône in Gletsch und im sorgfältig restaurierten Saal des Hotels Post in Realp, die Ausstellung «Vom Saumpfad zur Dampfeisenbahn» statt. Wie der Sammler Stefan Wagner gehöre auch ich der Regionalgruppe Rhein-Main an. Als einer der Betreuer der ausgezeichneten Präsentation alter Postkarten und Stiche aus der Sammlung von Stefan Wagner aus Limburg/Lahn darf ich an dieser Stelle ein paar Eindrücke wiedergeben. Die Exponate befassten sich ausschliesslich mit der Region um Furka, Grimsel und Obergoms. Die Ausstellung

und der Aufenthalt an der Quelle der Rhone waren für mich eindrückliche Erlebnisse. Vor allem möchte ich es nicht versäumen, den lieben Gastgebern der beiden Häuser, Familie Rubi vom «Glacier du Rhône» und Familie Betschart-Simmen vom Hotel Post ein herzliches Dankeschön zu entrichten. Eingeschlossen in den Dank sind alle, die geholfen haben, den Aufenthalt und das Gelingen so angenehm wie nur möglich zu machen. Die Resonanz auf die wunderschönen Abbildungen war gleichermassen aus der einheimischen Bevölkerung als auch aus den Touristen aus dem In- und Ausland sehr positiv bis begeistert. Wertvoll für mich waren die persönlichen Begegnungen mit Besuchern aus der näheren und der weiteren Umgebung. Vor allem ältere Menschen, die in engster Verbindung mit ihrer Region und der Eisenbahn standen, beeindruckten mich sehr. Da war beispielsweise der Sohn des Lokführers von der ersten Stunde der Furka-Oberalp-Bahn oder die Tochter des Bahnhofsvorstan-

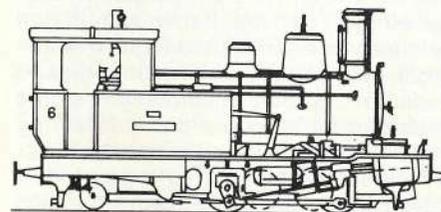
des, der vierzig Jahre im geliebten Bahnhof von Gletsch seinen Dienst versah. Auch das über 80jährige Ehepaar, das dem alten Hotel «Glacier du Rhône» lange Jahre treu diente, erzählte mir gerührt seine Erlebnisse. Nicht zuletzt erwähnenswert sind die wertvollen Gespräche, die ich mit prominenten Persönlichkeiten führen durfte. Diese zwischenmenschlichen Kurz-Beziehungen bereicherten meine Tage der Ausstellung.

Zum Schluss glaube ich sagen zu können, dass die Ausstellung für alle Beteiligten ein schöner Erfolg war und eine Wiederholung in irgendeiner Form prüfenswert wäre. Es lebe Gletsch als Drehscheibe des Gebietes an der Furka und natürlich die Furka-Bergstrecke!

Ulrich Felber, Frankfurt am Main



Die umfangreiche Bilddokumentation zum Thema Furka fand guten Anklang.



Die Organisation

Nun ging es in grosser Eile an die Fragen der organisatorischen und der technischen Vorbereitung. In der RG Rhein-Neckar wurden die Holzteile der Stellwände gefertigt: Unter der Leitung von Alexander Erhard schufen Wolfgang Martin, Martin Miller, Gerhard Mollenkopf, Wolfgang Petters und Lothar Weber ein System, das sowohl preiswert und einfach in der Herstellung wie auch enorm vielseitig und anpassungsfähig in der Anwendung ist; in der RG Rhein-Main wurden durch Henry Arnold die Verglasung mit Acrylglas sowie das Fertigen von gut isolierenden Transportkisten besorgt. Zusammen mit Dietmar Litterscheid und dem RGLKW wurden – während schon die Vorbereitungen zu beider Einsatz beim Vermessungspraktikum der Darmstädter Ingenieurstudenten in Gletsch und Muttbach unter der Leitung von Prof. Habermehl liefen – die Teile zusammengebracht, die schliesslich bei Stefan Wagner landeten. Der hatte nicht nur die Qual der Wahl, aus seinem Fundus unter der thematischen Begrenzung auf vorgegebener Wandfläche eine bestmögliche Auswahl zu treffen, er musste diese auch noch dokumentieren: für die Versicherung, den Zoll und die Broschüre, die er verfasst hat und die unter Wolfgang Schmidts Mithilfe gedruckt wurde.

Endlich bereit

Schliesslich wurde alles nach Gletsch gebracht, wo dank der Vorbereitungen des Hotels und der Mitwirkung von Beat Schweizer, der Hängeschiene und Beleuchtung installiert hatte, ein reibungsloser Aufbau möglich war. Nun, am Freitag, dem 26. Juli 1991, stand nicht nur die Ausstellung, sondern auch deren Betreuung durch erfahrenes «Personal»: Uwe Bodenstein (RG NRW), Ulrich Felber und Dieter Behrens, alle bereits mit ähnlichen Aufgaben vertraut, teilten sich in die acht Wochen Dauer.

Natürlich gab's auch Pannen! Die originellste war sicherlich die, trotz aller Vorbereitung und allem Bedacht bis zum kleinsten mitgebrachten Nagel und Klebestreifen den Spendentopf samt Hinweisschild vergessen zu haben. Sie konnte behoben werden!

So bleibt mir, allen Genannten und Un-genannten, die bei der Vorbereitung und Durchführung der Ausstellung mitgewirkt haben, für ihren Einsatz zu danken und zu hoffen, dass unser nächstes Jahrestreffen ähnlich erfreuliche Folgen haben möge.

Joachim Ziegler
Regionalgruppe Rhein-Main

Ein allseits lohnender Einsatz

Ganz so überraschend ist es zwar nicht auf die Ausführenden zugekommen, doch die noch zu leistende Arbeit, bis die Ausstellung stand, wurde doch mancherorts unterschätzt. Die Rede ist von der ausserordentlich erfolgreichen Ausstellung mit Exponaten aus der Sammlung Wagner. Die Präsentation der teilweise exklusiven Postkarten und Stiche, die erstmalig in diesem Umfang der Öffentlichkeit zugänglich gemachten Ansichten aus vergangenen Tagen rund um die Furka, vereinigte in den vergangenen Wochen einige Superlative. Bereits in der Vorbereitungsphase erweiterte sich der Mitarbeiterstab im Hintergrund rasant. Rasant auch das Tempo der Entstehung der die Ausstellung begleitenden Broschüre und der nachfolgende Druck derselben. Rasant auch die Bereitstellung der Ausstellungsräume und deren Einrichtung und Ausrüstung mit dem unentbehrlichen Spot-Licht. Rasant das Erscheinen der ersten Besucher, kaum dass der letzte Nagel sass und die letzte Glühbirne ihren festen Sitz hatte.

Grosser Besucherandrang

Die Lokalpresse nahm Notiz von der Ausstellung anlässlich der offiziellen Eröffnung des Hotels Glacier du Rhône. Die als Veranstalter auftretende DFB konnte so bereits erste Lorbeeren einheimsen. Stefan Wagner, der die Exponate aus seiner Sammlung gekonnt und mit Fachwissen bereitstellte und die Ausstellung konzipierte, hatte während seiner vielen Aufenthalte beidseits der Furka die Gelegenheit, mit weiteren Sammlern und «gewöhnlichen» Interessenten engere Bande zu knüpfen.

Der überraschend grosse Besucherstrom, der täglich die engen Gänge zwischen den Schautafeln durchkreuzte, riss kaum jemals dramatisch ab, die Werbetrommel rührte sich, und die Spendentrommel füllte sich. Herzlichen Dank an alle, die mit ihrem Obolus beigetragen haben, dass für die Ausstellung das Jahresbudget der DFB nicht strapaziert werden musste.

Die erste Phase der Ausstellung wurde mit grossem Bedauern der Hoteliers Bernhard und Marie-Madlen Rubi Ende Juli beendet. Die Fuhre wurde nach Realp verfrachtet.

Zwei Wochen in Realp

Grosse Anteilnahme wurde der Ausstellung in Realp zwar nicht zuteil, aber die Präsenz in diesem kleinen Durchgangsdorf am Fusse des Furkapasses hatte trotzdem ihre Berechtigung. Die DFB hat hier Wurzeln geschlagen, und die Bevölkerung von Realp hat es verdient, dass man sie auch mit dem Umfeld unseres Unternehmens bekannt macht und sie dazu mit einbezieht. Aus dieser Sicht war die Ausstellung auch hier ein Erfolg. Viele Einwohner und sogar einige Touristen haben sich in den detailgetreu restaurierten Saal im ersten Stock des «Pöstli» verirrt, ohne dies zu bedauern. Gezielt reisten sogar einige Personen an, die über die Ausstellung in der Urner Presse gelesen hatten. Für die gute Aufnahme auch in der Inner-schweizer Presse dürfen wir stolz sein.

Ganz herzlichen Dank statten wir der Gemeinde Realp und der umsichtigen und verständnisvollen Hausherrin des Hotels Post, Ruth Betschart, ab.

Wieder in Gletsch

Die Nachfrage nach der Ausstellung, die dank der verschiedenen Publikationen weitherum Bekanntheit erlangte, riss auch nach dem Umzug nach Realp nicht ab. Der Wunsch wurde stärker, die Ausstellung wieder nach Gletsch zu bringen. Den Entschluss leichtgemacht hat auch die Tatsache, dass sich die Bereitstellung von Räumlichkeiten in Andermatt, infolge starken Bauverzugs am vorgesehenen Ort, nicht realisieren liess. So wurde wieder abgebaut, transportiert und aufgebaut. Der Entschluss stellte sich als überaus glückliche Entscheidung heraus. Sofort waren die beiden Ausstellungsräume wieder belagert, viele Gäste schrieben sich ins Rodel ein. Glücklicherweise auch die Hoteliers, die an der ganzen Sache ihre Freude hatten. Freude haben auch die Verantwortlichen der Ausstellung: Dafür sorgten die Gemeinde Oberwald und die Immobilien Gletsch AG, als Hausherrin im «Glacier», sowie Rubis mit ihren jeweiligen Beiträgen.

Generalversammlung der DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG

dfb/alb – Am Sonntag, 6. Oktober 1991, konnte Verwaltungsratspräsident Alfred Gysin 494 Aktionäre zur 5. ordentlichen Generalversammlung in der Mehrzweckhalle in Andermatt begrüßen. Insgesamt waren 17 287 Stimmen vertreten, was 56,8% der Gesamtaktienstimmen entspricht. Die traktandierten Geschäfte konnten zügig behandelt werden. Der Kapitalerhöhung von 5,3 Mio. Franken auf 7 Mio. Franken wurde zugestimmt sowie der

Viele Bekannte

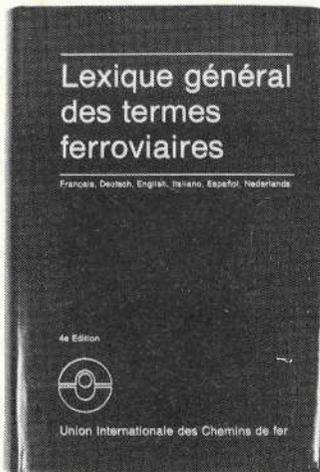
Es entwickelte sich mit der Zeit eine nette Freundschaft zwischen den Betreuern und den weiteren Helfern an der Front und im Hintergrund sowie den Gastgebern. Man fühlte sich gut aufgehoben und akzeptiert. Man empfing Fremde und viele Bekannte, die entweder der Sache wegen hereinschauten oder auch mal nur, um dagewesen zu sein. So ist den Betreuern, besonders den länger anwesenden, das Gebiet um die Furka zum guten Bekannten geworden, man kennt sich aufgrund der vielen Instruktionen und Gespräche bestens aus.

DFB profitierte viel

Dass sich die junge Bahn im kulturellen Bereich so engagiert, war nicht unbedingt zu erwarten gewesen. Dank der von allen Beteiligten erbrachten Leistung ist die DFB allgemein für viele Institutionen ein Partner für weitere Aktionen geworden. So ist auch in unzähligen Gesprächen die Zukunft anvisiert worden. Man will aus den gemachten Erfahrungen ein gewisses Kapital schlagen, das steht fest. Überlegungen zu weiteren Taten in dieser Richtung haben die zuständigen Gremien bereits angestellt. Über die Resultate sind alle gespannt, zu gegebener Zeit mehr zu erfahren. bhs.

Artikel 3 der Statuten angepasst. Dem Geschäftsbericht konnte entnommen werden, dass auch im vergangenen Jahr viel Arbeit an verschiedenen Fronten geleistet wurde.

In der abschliessenden Orientierung wurde eine Vielzahl von Fragen von den zuständigen Ressortleitern beantwortet. Speziell viel zu diskutieren gaben das Vietnamprojekt sowie der Schadenfall an der «Weisshorn», welche jedoch zu diesem Zeitpunkt wieder betriebsfähig war.



Das sechssprachige Lexikon der UIC Paris im Format 14,8×21 cm umfasst 1248 Seiten. 10 204 Wörter aus dem Eisenbahnwesen sind übersetzt, und ein Register je Sprache erleichtert dem Benützer die Handhabung. Ein Buchzeichen, mit Hinweisen bedruckt, verweist den Benützer auf die jeweiligen Fachgebiete (Technik, Recht, Sicherheit ...)

Industrieplaner, Techniker, Bahnverwaltungen, Rollmaterialhersteller, Lieferanten von Bahnmaterial und Unterhaltsmaschinen, aber auch Übersetzer sind die Benützer dieses Werkes.

Fr. 120.–

Verkauf durch

Gasser AG, Druck und Verlag, Kasernenstrasse 1, 7007 Chur



Eine interessante Verkehrsgeschichte vermittelt dieses 286seitige Werk zum Thema Postauto. Mit der Zulassung dieses neuen Verkehrsmittels entfaltete sich nicht nur der Tourismus, sondern die bahnlosen Talschaften profitierten von besseren Verbindungen und wurden aus der Isolation befreit.

Wissenswerte Aufzeichnungen zum Verkehrsgeschehen im Kanton Graubünden in Verbindung mit dem Postauto sowie viele historische und neuzeitliche Bilder bereichern den Text.

Fr. 25.–

Zu beziehen beim **Verein Furka-Bergstrecke, Sektion Graubünden, Postfach 85, 7007 Chur**

Info Kiosk-Mitarbeit

Einmal mehr dürfen wir von einer erfolgreichen Saison unseres Info-Kioskes in Gletsch sprechen. Dies auch, obwohl manchmal doch einige Erschwernisse durch die den ganzen Sommer über andauernden Bauarbeiten zu verzeichnen waren. Zusätzliche Arbeiten ergaben sich für die Kioskbetreuer durch die erstmals geführte Gartenwirtschaft auf dem Bahnhofplatz. Die Bauarbeiten brachten es auch mit sich, dass verschiedentlich unsere Betreuer noch zusätzlich Pickel, Schaufel oder Rechen in die Hände nehmen mussten oder bei Auf- und Ablad auch schwerer Güter Hand anlegen mussten.

Die bereits erwähnten Bauarbeiten brachten teilweise auch recht starke Schmutzimmisionen, so dass sich zusätzliche Reinigungsarbeiten ergaben. Es ist mir daran gelegen, allen Mithelfern im und um den Bahnhof Gletsch meinen herzlichsten Dank für den geleisteten Einsatz auszusprechen. Da ich schon bald die Einteilungen für 1992 vornehmen möchte, bitte ich alle Interessenten, mir ihre Termin- und Einsatzwünsche bis Ende Dezember mitzuteilen. Für Gletsch wird inskünftig eine Besetzung mit zwei Personen benötigt, währenddem ich für Realp und den Verkauf in den Zügen noch selbst über wenige Unterlagen verfüge.

Eugen Gfeller



Mitglieder der Sektion Bern in Muttbach an der Arbeit

Andere Schmalspurbahnen



15. September 1991 Wiederinbetriebnahme der Brockenbahn im Harz

Das Netz der meterspurigen Schmalspurbahnen im Harz umfasste bis Kriegsende 1945 170 km und wurde, bedingt durch die Teilung Deutschlands, auf 114 km reduziert. Viele Kilometer Gleisanlagen gingen als Reparationsgut in die UdSSR, und erst 1983 wurde der Wiederaufbau beendet. Das bekannte Teilstück «Brockenbahn» endete ab 1961 in Schierke, weil der Brocken (1142 m) im neuen Sperrgebiet mit hochsensiblen Militäranlagen lag. Mit der deutschen Wiedervereinigung sind die Schmalspurbahnen im Harz

wieder eine touristische Attraktion ersten Ranges geworden. Eine nostalgische Dampfzugfahrt durch diese norddeutsche Urlaubslandschaft mit ihren ausgedehnten Tannenwäldern ist ein eindrucksvolles Erlebnis. Die Dampflokomotiven stammen aus den Jahren 1897, 1939 und 1956/57. Es darf also nicht verwundern, wenn kurz nach der deutschen Wiedervereinigung der Ruf nach einem Wiederaufbau der Brockenbahn, d.h. dem 13 km langen Teilstück von Schierke zum Brocken, laut wurde. Massgeblich dazu beigetragen hat eine engagierte Gruppe junger Leute, die im März 1990 die Interessengemeinschaft Harzer Schmalspur- und Brockenbahn e.V. gründete. Bei verschiedenen Do-



kumentationen haben sie Material über unsere Arbeit als Beispiel beigefügt. Innerhalb von nur drei Monaten wurde die Brockenbahn einschliesslich eines teilweise neuen Wanderweges zwischen dem seinerzeit lebensbedrohenden Metallgitterzaun und dem Gleis wieder instand gesetzt. Am 15. September 1991 – also 92 Jahre nach Inbetriebnahme – war es soweit. Zwei festlich geschmückte Sonderzüge fuhren jeweils mit Doppelbespannung von Wernigeroder auf den Brocken. Es sollen laut Zeitungsbericht 50 000 Menschen an der Strecke und auf dem Brocken gewesen sein, die dieses Ereignis miterlebten. Auch ich hatte unerwartet die Möglichkeit, dabeizusein.

Wolfgang Schmidt

Zu Gast in Niederschönthal



Info-Bus und Übertragungsbus von Radio Raurach friedlich beieinander: Sie verhalfen beide zum schönen Erfolg der Ausstellung im «Schönthal»-Center.

Bereits im Frühjahr begannen die Vorbereitungen zur Ausstellung im Einkaufszentrum Schönthal in Füllinsdorf (für Nichtbaselbieter: die Bahnstation Frenkendorf-Füllinsdorf liegt an der Linie Basel–Olten, vor Liestal) vom 16. bis 28. September 1991.

Mehrere Ladengeschäfte sind im «Schönthal» eingemietet, und so wurden an zwei Mieterversammlungen Orientierungen über Sinn und Zweck sowie über Kosten durchgeführt. Erste Ausstattungsmöglichkeiten konnten in den Grundzügen beleuchtet werden. In die das ganze Areal einbeziehende Ausstellung des VFB im Zentrum sollte durch die Anwesenheit des Info-Busses eine zusätzliche Attraktion gebracht werden. Bereits am 14. September wurde das blau-weiße Fahrzeug in Position gebracht. Der 16. September war am Vormittag für die Aktionen der

Montageequipe reserviert, und bereits am frühen Nachmittag ging es mit der Videoshow und dem Frage-Antwort-Spiel los. Der Bus war jeweils nur nachmittags besetzt, die Hauptausstellung im Vorraum der Migros (im wesentlichen die Ausstellung wie im Verkehrshaus Luzern) war während der Ladenöffnungszeiten zugänglich, wie auch die weiteren Exponate bei und in den verschiedenen weiteren Ladengeschäften. In der zweiten Woche flimmerte gar der Vietnam-Videofilm auch noch im Schaufenster der Drogerie.

Initianten der ganzen Aktion waren primär der Drogist Ruedi Eichenberger und der Center-Leiter Kurt Rippstein. Ersterer brachte als begeisterter «Isebähnler» die Idee ein, und letzterer verfolgte die Idee bis zur Ausführung aus der Überzeugung heraus, eine attraktive Aktion durchzuführen.



Bei der eigentlichen Ausstellung im Migros-Markt «hängt der Himmel voller Furka».

Der Erfolg der Ausstellung, der auch noch ein Wettbewerb mit tollen Preisen angehängt wurde, war denn auch fürs Publikum, den Veranstalter und die Aktiven des VFB sehr erfreulich, nicht zuletzt dank der Unterstützung durch «Hotelplan».

Viele schon «vorbelastete» Gäste konnten ihr Wissen vertiefen, manche «Noch-nichts-Gehört» wissen nun um unsere Sache. Einige Aktien konnten direkt verkauft werden. Einige spontane und sicher auch zwischenzeitlich weitere Mitglieder konnten gewonnen werden, es wurde gar Mitarbeit in der Wagenwerkstatt Liestal zugesagt. Der direkte Verkauf von Souvenirs war eher enttäuschend, aber das war ja sowieso Nebensache. Das Fazit der Aktion, die einiges an Arbeit brachte, ist unter dem Strich als sehr erfreulich zu bewerten. Ein besonderes Ereignis war der Besuch von Radio Raurach, dem Baselbieter Lokalradio, vom 21. September. Von den (von der Migros) gebuchten drei Stunden im «Samschtmagazin» be-

stritten unser Boss Alfred Gysin, Hans Maurer als Werkstattchef in Liestal und der PR- und Marketingchef Beat H. Schweizer geschlagene zwei Stunden im extra bereitgestellten Raurach-Bus-Aussenstudio. Die Anliegen des Vereins und natürlich auch der DFB konnten der Zuhörerschaft eröffnet werden – ein toller Werbeauftritt!

Für die Unterstützung danken wir der Basellandschaftlichen Kantonalbank, die die Wettbewerbsformulare gedruckt hat, der Migros Basel, die uns mit Plakaten und Deckentafeln die Ausstellung ausstaffiert hat und für das Engagement von Radio Raurach verantwortlich zeichnete. Natürlich auch dem Bus-Team in Standard-Besetzung und den Helfern aus der Sektion Nordwestschweiz.

Wir waren gerne in Füllinsdorf, wurden wir doch von der Center-Leitung durch und durch verwöhnt. Wer weiss, vielleicht trifft man sich am nächsten Frühlingmarkt bereits wieder in den Gefilden des Schönthal-Centers. bhs.

