



Verein Furka-Bergstrecke

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG



Wichtige Adressen

| | | | |
|-----------------|-----------------|-----------------|--|
| Sekretariat VFB | Postfach 20 | CH-3428 Wiler | 065 / 45 11 24 Fax 065 / 45 11 24 |
| Sekretariat DFB | Postfach 3468 | CH-4002 Basel | 061 / 332 18 18 Fax 061 / 332 16 00 |
| Realp DFB | Bahnhof/Depot | CH-6491 Realp | 044 / 6 70 42 |
| Gletsch DFB | Bahnhof/Station | CH-3999 Gletsch | 028 / 73 22 33 |

Adressliste Zentralvorstand

| Funktion | Name | Adresse | Telefon / Fax |
|---------------|----------------|--|---|
| Präsident | Albisser Bruno | Fritz-Buser-Strasse 9 CH-3428 Wiler | P 065 / 45 11 24 Fax 065 / 45 11 24 |
| Vizepräsident | Grünig Peter | Eggweg 20 CH-3065 Bolligen | P 031 / 921 19 42 G 031 / 338 29 64 Fax 031 / 338 39 99 |
| Kassier | Joder Urs | Hofacherstrasse 3 CH-3428 Wiler | P 065 / 45 12 39 |
| Sekretär | Schläpfer René | Dammweg 11 E CH-3904 Naters | P 028 / 24 39 60 Fax 028 / 24 39 60 |
| Werbung | Abegg Alice | Krummfeld 11 CH-6423 Seewen | P 043 / 21 22 93 |
| Neumitglieder | Weber Hans | Birkenweg 12 CH-5603 Staufien | P 064 / 51 15 38 |
| Info CH | Hofmann Hans | Schellenbergstrasse 5 CH-7000 Chur | P 081 / 27 42 68 Fax 081 / 27 42 68 |
| Info D / NL | Hoenigk Isolde | Winfriedstrasse 14 D-80639 München | P 0049 / 89 178 31 51 Fax 0049 / 89 178 31 51 |
| Info D / NL | Maier Kurt | Bahnhofstrasse 9 D-71397 Leutenbach | P 0049 / 71 920 813 Fax 0049 / 71 920 813 |
| Mitglied ZV | Gobet Hans | Hintere Höhenstrasse 53 CH-5430 Wettingen | P 056 / 26 77 76 |

Mitteilungsblatt / Bulletin

VFB, Verein Furka-Bergstrecke
3999 Oberwald

Ausgabe / Edition 3/95

DFB, Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
3999 Oberwald

Impressum:

12. Jahrgang Auflage 10 000 Ex.
12. année Tirage 10 000 ex.

4 Ausgaben jährlich / 4 édition par an

Redaktion / Rédaction:
Hans Hofmann

Redaktionsadresse / Adresse de la
rédaction: H. Hofmann
Schellenbergstrasse 5, 7000 Chur

Übersetzungen / Traductions:
Paul Braissant, Hiltystrasse, 3000 Bern

Druck / Imprimé par:
Keller Druck AG, 5004 Aarau

Redaktionsschluss für Nr. 4/95
Clôture de rédaction du no. 4/95:
20. Oktober 1995 / 20 octobre 1995
Erscheinungsdatum: Woche 47
Date de parution: semaine 47

Verein Furka-Bergstrecke
Sekretariat, Postfach 20
3428 Wiler b.U.

Konten/comptes:
CH: Verein Furka-Bergstrecke
Postkonto 19-11643-1, Sion

BRD: Verein Furka-Bergstrecke
Genossenschaftsbank Weil im
Schönbuch
Konto Nr. 63 277 000, BLZ 600 692 24)
Spendenkonto: 63277 018
Hauptstrasse 38
D-71093 Weil im Schönbuch

Inhalt / Sommaire

| | |
|----------------------------------|----|
| Generalversammlung DFB AG | 5 |
| Ohne Kohle kein Dampf | 7 |
| Schneeräumung 95 | 9 |
| Neue Dampfbahn in Münsingen BE | 15 |
| Teil-Revision SGA B 124 | 17 |
| Flachwagen X 2963 in Deisswil | 21 |
| Arbeitsgruppe WR 3813/14 | 24 |
| Mitgliedermutationen | 25 |
| 2-achsiger Personenwagen B 2222 | 28 |
| Zukauf 4-achsige Personenwagen | 29 |
| Zuwachs Baudienstwagen | 31 |
| Hallo Furkabahn-Freunde | 34 |
| Sektionsnachrichten | 35 |
| Feier, Feiern... | 42 |
| Wenn einer eine Reise tut.. | 43 |
| Bahnhoffest Bergün 3.9.95 | 45 |
| Adressliste Verwaltungsrat DFB | 46 |
| Adressliste Geschäftsleitung DFB | 47 |

Zum Titelbild:
Geimeinsame Fahrt des Verwaltungsrates
und der Geschäftsleitung DFB AG sowie
des ZV, am 19.8.1995.

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Sekretariat, Postfach 3468
4002 Basel

Konto/compte:
DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Postkonto 19-5011-3 Sion

«Die von der Volksbank haben den Sinn fürs Machbare.»



Schweizerische Volksbank

Im Auftrag eines grösseren Aktionärs verkaufen wir dem Meistbietenden eine

vollständige Serie DFB-Aktien

(ohne die bis 10.10.95 laufende Kapitalerhöhung).
Minimalpreis, alles inbegriffen, SFr. 2 000.–

Angebote sind erbeten an das DFB-Sekretariat,
Postfach 3468, CH-4002 Basel

Die diesjährige 9. ordentliche Generalversammlung fand am 20. Mai in Turbenthal, im Einzugsbereich unserer Partnerunternehmung DVZO, Dampfbahn Verein Zürcher Oberland, statt.

Die anwesenden 360 stimmberechtigten Aktionäre vertraten insgesamt 15'700 Aktienstimmen, davon der Verwaltungsrat mit Vollmachten 10'700, der unabhängige Stimmrechtsvertreter 700 Stimmrechte.

Der bereits mit dem Geschäftsbericht den Aktionären zugestellte, gedruckte Jahresbericht, welcher erstmals von der im Frühjahr 1994 eingesetzten Geschäftsleitung erstellt ist, wurde kurz erläutert. Nebst dem Dank an unsere Fronarbeiter und Gönner wurde auch auf die angespannte Finanzlage hingewiesen, was für kommende Investitionen sehr intensive Finanzmittelbeschaffungen erfordert.

Die Jahresrechnung ist durch Herrn Hans Gobet als Leiter des GL-Bereiches Finanzen und Controlling erläutert worden. Zu Folge erweitertem Fahrplanangebot, bei täglichen Fahrten in der Sommerferienzeit und grossen unvorhergesehenen Unwetter-Verbauungen stiegen die Ausgaben stärker als die erhofften Mehreinnahmen. Das Rechnungsergebnis zeigt einen Verlust von Fr. 219'195.–, kumuliert mit den vorjährigen Verlusten resultiert ein Verlustvortrag von Fr. 324'476.– auf die neue Rechnung 95. Bei den Passiven wirkt die schlechte Liquidität sehr handlungshindernd. Herr Gobet erklärt, dass in den vergangenen guten Zeiten grosszügig mit Geldmitteln umgegangen wurde, was nun in der laufenden Rezession mit geringem Aktien-Geldzufluss (nur 0,75 Mio. statt 2,0 Mio. Franken) zu grossen Passivsaldo führte. Auch bei den Sponsoring- und Spendererträgen wirkt sich die allgemeine schlechte Wirtschaftslage aus. Trotzdem konnten immerhin Fr. 430'000.– vereinbart werden; zusätzlich leistete der Verein Furka-Bergstrecke Unterstützung von

Fr. 250'000.–. Der abschliessend verlesene Revisorenbericht enthält den warnenden Hinweis, dass ohne gesicherte Finanzierungen keine Investitionen getätigt werden dürfen.

Bei den Wahlen sind bedingt durch Amtszeit-Ablauf grössere Veränderungen im Verwaltungsrat vorgenommen worden. Den Verwaltungsrat verlassen haben: Schweizer Eugen, Albisser Bruno, Müller Fritz, Schweizer Beat und Seiler Georg. Die Tätigkeiten der austretenden Verwaltungsräte wurden von Walter Willi, Vorsitzender der Geschäftsleitung, einzeln gewürdigt und verdankt. An Albisser Bruno ergeht der Wunsch, dass er als VFB-Präsident die Zusammenarbeit weiterführe und der DFB mithilfe, das gemeinsame Ziel Gletsch (Oberwald) zu erreichen.

Der Präsident überreichte jedem abtretenden Verwaltungsrat eine «Goldaktie» mit Widmung als bleibende Erinnerung/Verbindung an die DFB. Zu einem späteren Zeitpunkt würde noch eine «lebenslängliche Fahrkarte» hinzukommen.

Nach kurzer Pause wurden die vorgeschlagenen neuen Verwaltungsratsmitglieder durch den Wahlpräsidenten Jürg Zahnd einzeln vorgestellt und in offener Globalabstimmung gewählt. Es sind dies:

| | |
|----------------------------|----------|
| Albisser Josef, | (neu) |
| Liestal: VFB-Vertreter | |
| Christen Hans, | (neu) |
| Hospental: Talamann Ursern | |
| Gysin Alfred, | (bisher) |
| Seltisberg | |
| Heinzer Peter, | (neu) |
| Fiesch Goms/Wallis | |
| Schletti Jürg, | (bisher) |
| Bern | |
| Schmidt Wolfgang, | (bisher) |
| D-Sigmaringen | |
| Willi Walter, | (bisher) |
| Brunnen | |

Der neue Verwaltungsrat umfasst somit nur noch sieben Mitglieder. Bei der anschliessenden Wahl des Verwaltungsrats-Präsidenten kam es zu einer Gegennomination eines anwesenden Aktionärs, vertreten durch den unabhängigen Stimmrechtsvertreter. Der hierdurch vorgeschlagene Wahlkandidat (Heinzer Peter) erklärte umgehend, dass er eine allfällige Wahl nicht annehmen werde. Damit wird Gysin Alfred für eine weitere Amtsperiode das Amt des VR-Präsidenten ausführen. Zum Vize-Präsidenten des Verwaltungsrates wurde Heinzer Peter gewählt. Der neu gewählte VR-Präsident dankte für die Wahl des vorgeschlagenen Verwaltungsrates sowie beim Wahlpräsident für die souveräne Durchführung der Wahlen. Willi Walter stellt den Investitionsplan 1995-1997 vor, welcher den neuen Einsteigebahnhof Realp, Scheiteltunnelsanierung, Niveauübergang Muttbach, Bahnhof Gletsch sowie die zugehörige Rollmaterialerweiterung umfasst. All dies ist jedoch

nur möglich, wenn die entsprechend notwendigen Finanzmittel vorhanden sind, und empfiehlt die zur Zeit laufende Aktienkapitalerhöhung zur Zeichnung/Einzahlung. Auch sind hierfür jegliche anderweitige Finanzspenden immer willkommen, z.B. das Tunnelkonto bei der Raiffeisenbank in Oberwald sowie das Spendenkonto in Weil im Schönbuch/D. Konto: Genossenschaftsbank Weil im Schönbuch Kto. 63 277 018 (nur für Spenden). Die Sektionsvertretung Nordrhein-Westfalen benützte dies umgehend und übergab eine Barspende von Fr. 2'000.-, wobei die Geldscheine ein symbolisches Zahnstangengleisstück darstellen. Nach weiteren Voten/Vorträgen von VR Schmidt Wolfgang und Rütli Bruno konnte die Generalversammlung beendet werden. Im Anschluss wurde von der Mehrheit der Aktionäre die vorhandene Gelegenheit benutzt, mittels des DVZO-Dampfbzuges von Turbental nach Bauma und zurück zu fahren.

Die DFB am Zürcher Knabenschiessen 1995

vom 9. - 11. September im Albisgüetli

Was macht das Zürcher Knabenschiessen dieses Jahr so attraktiv ? Weil dort die grösste Chilbi der Schweiz steht oder weil auch Mädchen schiessen dürfen?

Das kann es wohl nicht sein!

Das Aussergewöhnliche steht oben, in der Nähe des Schützenhauses. Am originell gestalteten DFB-Stand werden zu Gunsten der Furka Bergstrecke die italienische Teigwarenspezialität «Penne» und «DFB-Souvenirs» verkauft. Alle Dampfbahn-Freunde besuchen mit ihrer Familie oder mit Freunden und Bekannten den DFB-Stand am Knabenschiessen. Mit jedem «Penne-Schmaus» kommt die Furka Dampfbahn dem Ziel Gletsch eine Schwelle näher.

Wir wünschen allen «en Guete».



Ohne Kohle kein Dampf

Bruno Rütli

Am provisorischen Bahnhof DFB in Realp warte ich auf die Abfahrt meines Zuges nach Tiefenbach-Furka. Ich kann mit etwas Glück und genügend Zeit vor der Zugabfahrt miterleben, wie die aus Vietnam zurückgeholten Loks Nr. 1 und 2 zur Bergfahrt bereitgestellt werden. Schon lange vor ihrer Fahrt ist der Heizer mit ihr Beschäftigt. Während der Anheizzeit wird geschmiert, geölt und kontrolliert, Wasser und Kohle aufgefüllt und immer wieder sorgfältig nachgeheizt.

Ohne Kohle kein Dampf Rechtzeitig vor Zugabfahrt ist die gesamte Komposition zusammengehängt und auf ihre Sicherheit geprüft. Endlich dürfen die begeisterten Mitfahrer die Wagen besteigen. Die Vorsichtigen nehmen in den geschlossenen Wagen Platz, sie haben ja die Möglichkeit, in den Tunnels die Fenster zu schliessen. Die offenen Wagen werden sofort bestürmt, jeder will den besten Platz ergattern. Jetzt wollen wir einmal so richtig erleben, was Dampfbahnfahren ist, hautnah. Dass dabei viele auch einmal etwas Rauch und Asche mitbekommen, das wird erwartet.

Ohne Kohle kein Dampf Pünktlich wird vom Bahnhofvorstand mit der grünen Kelle die Abfahrt des Zuges freigegeben. Ein kurzer Pfiff, ein Zischen und Fauchen entsteht, und man sieht für kurze Zeit nichts mehr von unserer Lok. Ganz langsam beginnt, und bei einem geübten Lokführer ohne Durchdrehen der Räder, unsere Fahrt mit allseits hell begeisterten Fahrgästen in Richtung Wilerbrücke. Nach kurzer Zeit ist die Fahrgeschwindigkeit erreicht, und das regelmässige Stampfen der Zylinder empfinden unsere Ohren wie Musik.

Ohne Kohle kein Dampf Schon wird der Zug wieder langsamer, um mit der richtigen Geschwindigkeit in die Zahnstange einzugreifen. Wir erwarten den kleinen

Ruck beim Einfahren in die Bergstrecke, erleichtert wird auch der letzte "Rrratsch" zur Kenntnis genommen. So, nun geht es richtig bergwärts. Im schönen 4-Takt der Dampflok, ein gleichmässiges Stampfen der Zylinder ist gut hörbar, und es geht langsam Richtung Furka. Im Gegensatz zu einer Fahrt im Intercity-Zug, wo die Fenster nicht mehr geöffnet werden können, werden die Fahrgäste den ruhigen Lauf des Zuges schätzen. In unserem Zug stehen die Leute mehrheitlich am geöffneten Fenster und möchten die Fahrt so geniessen. Jetzt haben es die im offenen Wagen wieder besser. Sie können sitzen bleiben und haben dennoch den Genuss des totalen Fahrerlebnisses.

Ohne Kohle kein Dampf Nach der Durchfahrt der drei kurzen Alt-Senntumstafel-Tunnels erreichen wir die Steffenbachbrücke. Leider sieht man vom Zug aus die sehr interessante Technik dieser Konstruktion einer zusammenlegbaren Eisenbahnbrücke nicht, welche in ihrer Art einzig auf der Welt ist. Für solche und weitere Details unserer Bergstrecke empfehlen wir den Kauf der Literatur über unsere Bahn, welche jederzeit im Verkaufsstand in Realp erhältlich ist. Nun fährt aber unser Zug schon bald in die Station Tiefenbach ein. Dieser Halt dient der ersten Wasserfassung, gleichzeitig ist hier auch Kreuzungsstelle mit dem talwärts fahrenden Zug. Nach einigen Minuten Aufenthalt heisst es wieder einsteigen.

Ohne Kohle kein Dampf Ein kurzer Pfiff aus der Lok kündigt die Weiterfahrt Richtung Furka an. Gleich nach der Stationsausfahrt geht es erneut in die Zahnstange. Die Steinstafelbrücke führt den Zug auf die andere Seite der Furka-Reuss. Nun haben wir auf beiden Seiten des Gleises Alpenweiden vor uns. Die Rinder haben sich schon gut an unsere Dampfbzüge gewöhnt.

Ich habe früher erlebt, wie die Tiere angstvoll davongerannt sind. Nach 20-minütiger Bergfahrt treffen wir auf der Station Furka ein.

Dies ist vorläufig unsere Endstation auf 2'160 m Höhe. Wir verlassen unseren Zug und geniessen die wunderbare Aussicht. Den Aufenthalt benützen wir für unsere Verpflegung, entweder im schönen, neuen Restaurant, oder wir setzen uns in der Umgebung ins Gras und stöbern in unserem Rucksack nach etwas Gutem. Derweil hat die Dampflokomotive bereits ihre neue Position auf der anderen Seite des Zuges eingenommen, und der Lokführer sowie Heizer haben eine Pause verdient.

Ohne Kohle kein Dampf Eigentlich möchte ich jetzt Richtung Gletsch und Oberwald weiterfahren. Die Durchfahrt durch den Scheiteltunnel ist aber nicht möglich. Dieser muss erst saniert werden. Ich weiss aber, dass dies im laufenden Jahr in Angriff genommen wird, ich weiss auch, dass es dafür noch viel Geld braucht. Ich bin seit 1987 ein begeistertes und aktives Mitglied unserer Bahn. Das, was wir bis heute erreicht haben, das brauchte sehr viel Geld, Mut und Enthusiasmus. Es brauchte auch sehr mutige Männer und Frauen und zudem viel Geld.

Ohne Kohle kein Dampf Können Sie sich nun vorstellen, liebe Anwesende im Saal, dass unser Projekt nicht fertiggestellt werden kann, nur weil Geld fehlt? Ich nicht! Ich werde weiterhin alles nur Erdenkliche daran setzen, dass wir weitere Personen dazu bringen, sich für die Bahn einzusetzen. Es sind immer noch sehr viele Leute in unserem Land, welche gar nicht wissen, dass sie unserer Bahn auch weiterhelfen können. Sie kennen doch bestimmt noch Leute, mit denen Sie noch nie über unsere Bahn gesprochen haben. Glauben Sie etwa, dass es nun genügt, dass Sie Aktionäre unserer Bahn sind und nun schön darauf warten, bis die ganze Strecke in Betrieb ist. Hätten wir damals in Vietnam nur das getan, was auf dem Programm stand, so wären die Dampflokomotiven heute noch dort. Weil wir aber Unmög-

liches geleistet haben, wurde unsere Aufgabe zu einem vollen Erfolg. Somit kann ich einfach nicht glauben, dass unser Vorhaben, dereinst in Oberwald einzufahren, nicht in Erfüllung geht. Oder was meinen Sie dazu?

Ohne Kohle kein Dampf Es ist mir vollkommen klar, dass wir dabei sind, etwas Aussergewöhnliches zu leisten. Diese Furka-Bergstrecke werden wir fertigstellen, auch wenn von keiner Bundesstelle Geld erwartet werden kann. Ich weiss, dass wir alle dazu fähig sind, wir müssen nur wollen. Es gibt in der Schweiz sehr viele Möglichkeiten, jemandem weiterzuhelfen. Das Dampfschiff Hohentwiel auf dem Bodensee ist zu einem grossen Publikumsliebhaber geworden, aber dort haben die Länder und Kantone mitgeholfen, das Ganze zu finanzieren. Wir jedoch sind ein eigenständiges Unternehmen, haben uns selber finanziert und tragen auch die Verantwortung über Erfolg oder Niederlage. Oder wollen Sie etwa sagen, Realp bis Furka genügt uns, hier hören wir auf? Wahnsinn.

Ohne Kohle kein Dampf Ich appelliere an Sie alle hier, nicht aufzuhören zu werben für unsere Sache. Unser Vorstand kann die ihm übertragenen Arbeiten nur dann ausführen, wenn wir uns alle dafür einsetzen, dass für die nächsten Jahre auch genügend Geld vorhanden ist. Den Aufruf unseres Präsidenten im Geschäftsbericht 1994 kann ich deshalb nur unterstützen, dass wir bei Freunden und Bekannten um finanzielle Unterstützung für den Wiederaufbau der Furka-Bergstrecke werben.

Ohne Kohle kein Dampf Wir alle haben das Privileg, Besitzer einer konzessionierten, modernen Dampfbahn in der schönen Schweiz zu sein, wir alle haben auch die Verantwortung dafür, ob unser Werk je einmal vollendet sein wird oder nicht. Bitte helfen Sie uns, namhafte Sponsoren zu ermutigen, die bei uns investieren.

Ohne Kohle kein Dampf Referat anlässlich der GV DFBAG in Turbenthal am 20.5.1995.

Schneeräumung bei der DFB 1995

Urs Meyer

Die Frage, ob Abenteuer oder Droge, möchte der Berichtende in den nachfolgenden Zeilen erläutern und mit Bildern festhalten. Jedenfalls war die Angelegenheit faszinierend.

Einstieg: Am Nationalfeiertag 1994 war meine Familie und ich an einem sogenannten Bauern-Brunch in Goldau. Dabei lernten wir Max Betschart und Familie kennen. Es dauerte nicht lange, so lautete das Thema DFB.

Max erzählte mir viel über dieses Unternehmen, insbesondere über die Schneeräumung. Genau dies interessierte mich, da mein Grossvater in seiner Aktivzeit für die Armee auf einer Peter-Fräse fuhr. Also gab ich Max zu verstehen, dass ich gerne einmal bei der Schneeräumung dabei wäre.

Abenteuerbeginn: Mitte Januar 1995 forderte mich Max zum erstenmal auf, mit nach Realp zu kommen, um einmal die Infrastruktur der DFB etwas kennen zu lernen. Voller Neugierde und Motivation fuhr ich dann mit ihm nach Realp. Hier angekommen, staunte ich nicht schlecht, über die enormen Schneemassen, die vorhanden waren.

Die Schiller-Fräse, welche bereits im Einsatz stand, wurde durch Stefan Stauber bedient. Dieser fräste einen Weg durch den hohen Schnee zur Peter-Fräse. Max und ich mussten anschliessend die Arche-Noah (Taufname der Peter-Fräse) ausschaufeln, ehe sie in Betrieb genommen werden konnte. Danach versuchten wir auf dem Areal der DFB Schnee zu fräsen. Rund drei Wochen später waren Max, Bruno Gwerder und ich erneut in Realp. In der Zwischenzeit hatte es erneut stark geschneit, und die Zufahrt zum Camp musste vorerst vom Schnee befreit werden. Diesmal wurde die HGM 2/2 mit montierter Fräse eingesetzt, die durch Bruno bedient wurde.

Der offizielle Beginn der Schneeräumung wurde auf den 13. Mai 1995 festgelegt. Man sieht aber, dass die Vorbereitungen bereits

im Januar wie üblich begonnen haben. Ich selbst konnte leider erst am Montag, 29. Mai, daran teilnehmen. Zu dieser Zeit war die Schneeräumung bereits recht gut angelaufen. Die Steffenbachbrücke war noch eingezogen, und die Snow-Crew besichtigte die Gegend bezüglich Schneemenge bei der Station Tiefenbach. Am Wochenende des 27./28. Mai gab es plötzlich mechanische Probleme mit der «Arche», und in der Folge war sie nicht mehr einsatzfähig. Am 29. Mai waren wir damit beschäftigt, den vorderen rechten Hydraulikzylinder sowie die Kupplung zum Nebenantrieb zu revidieren.

So wurde am Montagnachmittag durch den Einsatzleiter Max Betschart die Mannschaft in zwei Gruppen aufgeteilt. Dies mit der Absicht, dass eine Gruppe am Abend länger, die andere am Morgen früher mit der Arbeit beginnen kann.

Wie bereits erwähnt, begab sich am 30. Mai die erste Gruppe wieder zur Arbeit, die oberhalb des Steinstaffels fortzuführen war. Der Gruppe gehörte auch Walter Blatter an, ein erfahrener Mann der Schneeräumung. Plötzlich kam unser Draisinenfahrer Charly ins Camp und gab zu verstehen, dass er eine grössere Menge Stahlseile, Holzklötze, Schaufeln etc. benötige, da die «Arche» abgesunken sei. Sofort wurden die gewünschten Materialien bereitgestellt, und wir begaben uns vereint zur Front. An Ort angekommen, konnten wir feststellen, dass die Maschine einseitig eingebrochen war. Nachdem wir es geschafft hatten, die «Arche» wieder in Arbeitsstellung zu bringen, verlief die Arbeit reibungslos. Die Station Furka erreichten wir am 1. Juni. Es folgte noch die Räumung der Station Furka, die tief unter dem Schnee lag.

Am 16. und 17. Juni befanden wir uns in Realp. Erneut lautete der Auftrag Schneeräumung. Diesmal aber auf der Seite Wallis, bei Muttbach. Die «Arche» wurde bei der Station Furka auf den Tiefgänger verla-

Urkunde

Bei der Schneeräumung der Furka Bergstrecke erreichte die Schneefräse Peter im Jahre 1994 erstmals die Station Furka. Dieses Ereigniss wurde mit der Taufe auf den Namen "**Arche Noah**" gefeiert. Als Taufpatin amtet Frau

Margrit Blatter - Egger



Schneefräse Peter Baujahr 1966 Eigengewicht 12,5 To PS 240 Antrieb Diesel-hydraulisch

Realp 27. Mai 1994
Dampfbahn Furka - Bergstrecke

Snow - Crew

M. Betschart

den und anschliessend durch den Scheiteltunnel transportiert. In mühevoller Handarbeit und mit Hilfe eines Kleinbaggers gelang es, das Portal auf der Westseite zu öffnen. Die Schneefräse konnte danach in Betrieb genommen werden.

Schlusswort: Abschliessend möchte ich allen, die an der Schneeräumung teilgenommen hatten, herzlich danken. Die schönen, teilweise auch harten Stunden, denen aber

auch gemütliche folgten, werden mir in bester Erinnerung bleiben.

Erwähnen möchte ich, dass die DFB sowohl ein Abenteuer aber auch eine (gute) Droge sein kann. Es bleibt mir noch übrig, gute Fahrt zu wünschen und ich hoffe auf ein Wiedersehen im Jahr 1996.

Bilder vermitteln einen Eindruck von der Schneeräumung, wie sie 1995 stattgefunden hat.

Urs Meyer, Lauerz



Die Peter-Schneefräse im Einsatz beim Depot Realp.



Wo befindet sich die Strasse zum Camp, mag sich Bruno Gwerder gefragt haben.



Die "Arche" befindet sich lieber im tiefen Schnee als auf dem Tiefgänger.



Ansicht der seitlich eingebrochenen Schneefräse.



Die HGm 2/2 mit Tiefgänger wartet bei der Station Tiefenbach ungeduldig darauf, die Schneefräse an die Schneefront zu verschieben.



Die Schneefräse im Element, beim Beseitigen des Schnees aus dem Tunnel.

GASTSTÄTTEN UND HOTELS

wo Fronarbeiter gemütliche Stunden verbringen

Hotel Restaurant Glacier du Rhône 3999 Gletsch

Fam. B. und M. Rubi
Telefon 028/73 15 15

Ein Besuch im ehemaligen Grandhotel aus der Gründerzeit der Berghotellerie wird zum Erlebnis.



Familie Nanzer Telefon 028/73 11 44/73 16 15

044/6 72 72
Restaurant
zum

Autoverlad
Furka-Oberalp

«Bahnhof»



J. + W. Blöchliger
6491 Realp

Familie
E. Infanger-Christen
6491 Realp
Telefon
044/6 74 24



Pension Furka

Direkt beim Bahnhof Zimmer mit Dusche und WC

HOTEL-RESTAURANT TANNENHOF

Mit höflicher Empfehlung
Fam. O. Hischier-Hauser, 3999 Oberwald
Telefon 028/73 16 51

1370 m u. M. Telefon
028
73 21 41
SCHWEIZ / SUISSE / SWITZERLAND

Gepflegter Familienbetrieb im Wander-
und Skigebiet Obergoms
Alle Zimmer mit Dusche, WC, Radio und Telefon

Beitrag 1996

Anlässlich der Generalversammlung 1995
wurde beschlossen, den Mitgliederbeitrag 1996
nicht zu verändern. Dieser beträgt weiterhin:

Fr. 50.- / DM 60.- / HFL 66.-

Familienmitglieder bezahlen das 1,5fache des oben
erwähnten Betrages.

Neue Dampfbahn in Münsingen (Bern)

Peter Grünig



Personenzug mit Lok HG 3/4 in der Parkanlage in Münsingen

Foto Peter Grünig

Am Wochenende des 8./9. April wurde mit viel Publikum die neuerstellte 71/4 und 5 Zoll-Liliputeisenbahn eröffnet. Die als Dreischienengleis (mit echtem Schotterbett) auf dem Gelände der Psychiatrischen Klinik Münsingen gebaute Anlage hat eine max. Streckenlänge von 832 m. Die Fahrt mit den Zügen dauert ca. 10 Minuten. Das angelegte Streckennetz weist Steigungen bis 15 ‰ und minimale Kurvenradien von 12 m auf. In den zwei Bahnhöfen sind zusätzlich 260 m Gleis und 11 Weichen verlegt. Auch ein Tunnel, eine Stahlfachwerkbrücke (sowie eine geplante Drehscheibe mit Runddepot) ist in die Anlage integriert. Das Hauptstellwerksgebäude (Hebel-Stellwerk der Station Münchenbuchsee aus den Gründungsjahren der SBB) ist auf einer grossen Parkfläche inmitten der Klinik-Gebäude erstellt. Mit dem Stellwerk kann ein echter Mehrzugbetrieb gewährleistet werden. Ein Läutwerk zieht optisch und akustisch die Aufmerksamkeit auf das Geschehen. Mit ca. 12 verschiedenen (vereinseigenen und privaten) Lokomotiven (Dampf-/ Dieselmodelle mit Gewicht-

ten von 100...600 kg) und vielen grossen, vierachsigen Wagen können die Züge gebildet werden. Das Lokdepot (alte Kegelbahn) weist alle nötigen Infrastrukturen zur Wartung der Lokomotiven auf. Putzgrube, Wasser- / Kohlevorräte und zusätzliche Abstellgleise ermöglichen, gleichzeitig mehrere Loks unter Dampf zu nehmen. Das interessierte kleine und grosse Publikum ist jeweils hautnah bei den Vorbereitungen dabei. Das kurze Verbindungsgleis vom Depotareal zum zweiten Bahnhof auf halber Strecke bildet die Übergabestelle zum Gleisnetz. Ein spezieller Wagen steht für den Transport von Fahrgästen mit Rollstühlen zur Verfügung. Die wichtigen internen Zufahrtswege werden mit Barrieren- und Blinklichtanlagen gesichert.

Spezielle Aufmerksamkeit erweckte bei mir die FO-Dampflokomotive HG 3/4 Nummer 3 und die RhB-Mallet G 2/3+2/2 Nummer 26. Die liebevoll gebauten Lokomotiven (übrigens alle andern Typen auch) widerspiegeln das beachtliche handwerkliche Können der Erbauer und Besitzer dieser Wunderwerke. Gelegentlich fährt auch eine wuchtige, rot

leuchtende RhB Ge 4/4 III 641 der Verein-
alinie auf der Anlage.

Die Bahnanlage ist in unzähligen
Fronarbeitsstunden innerhalb Jahresfrist
durch die Mitglieder der «DBA Dampf-
bahn Aaretal» entstanden (ex Dampfmodellclub
Jaberg). Durch die bereite Unterstützung
aus der Bevölkerung und verschiedener
Unternehmungen konnte die grosse An-
lage rasch erstellt werden. Auf einer Tafel
sind die Sponsoren namentlich festgehal-
ten.

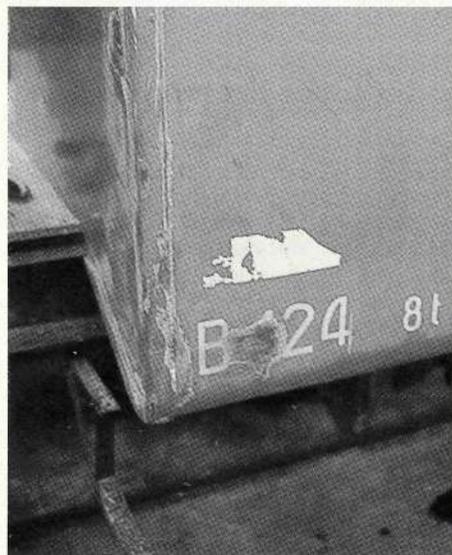
Die Psychiatrische Klinik möchte mit dem
Gewähren des Gastrechts und Entgegen-
kommen bezwecken, die Schwellenangst
gegenüber aussen abzubauen. Die Besu-
cher und Aufenthalter finden eine interes-
sante, nach Jahreszeit wandelbare Park-
anlage, in der sich lohnt, einen ausgedehnten
Spaziergang zu unternehmen. Bedingt
durch die stetige Pflege der Pflanzen und
Rasenflächen entlang der Bahnstrecke
sowie dem dauernden technischen Unter-
halt / Ausbau der Gleisanlage, ist immer
«etwas los». Die vorhandene, gute Infra-
struktur mit Restaurant, WC, Parkplätze

etc. kann dadurch auch noch besser aus-
gelastet werden. Ein Besuch im nahen
Basar lohnt sich, wo von Insassen herge-
stellte Holzspielzeuge, Korbwaren und al-
lerlei Nützliches in grosser Auswahl zu fin-
den ist. Die Boutique hat auch ein grosses
Sortiment an kleinen Geschenken.

Die DBA-Anlage ist jedes 2. und 4. Wo-
chenende von April bis Oktober von 14.00
bis 18.00 Uhr in Betrieb. Ab sFr.10.– kann
die Passivmitgliedschaft erworben werden.

D/VFB-INFO-Bus in Münsingen

Die Freunde der kleinen Spur gewährten
unserem neu gestalteten INFO-Bus am
Wochenende vom 10./11. Juni Gastrecht.
Die wechselhafte Witterung brachte nur
mässig Besucher. Über verschiedene neue
Projekte mit Bildern «an und um die Fur-
ka-Bergstrecke» wurde man aus erster
Hand informiert (z.B. X 2963, B 2224, WR
38xx, Baueinsätze). Auch «alte Bekann-
te» trafen sich und liessen Erinnerungen
aus Arbeitseinsätzen auf der «Urner- und
Walliser-Seite» aufleben.



Schadhafte Stellen an der Aussenhaut des SGA B 124

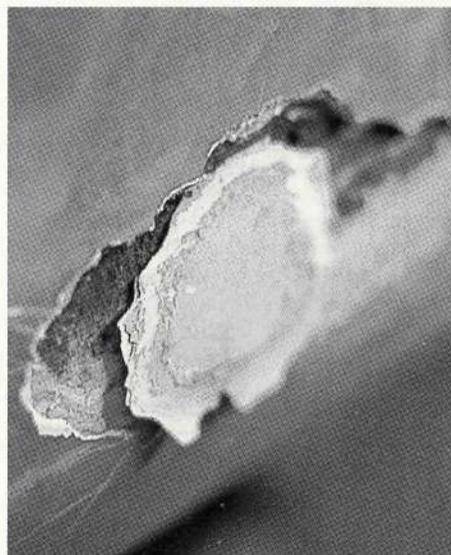


Foto Peter Grünig

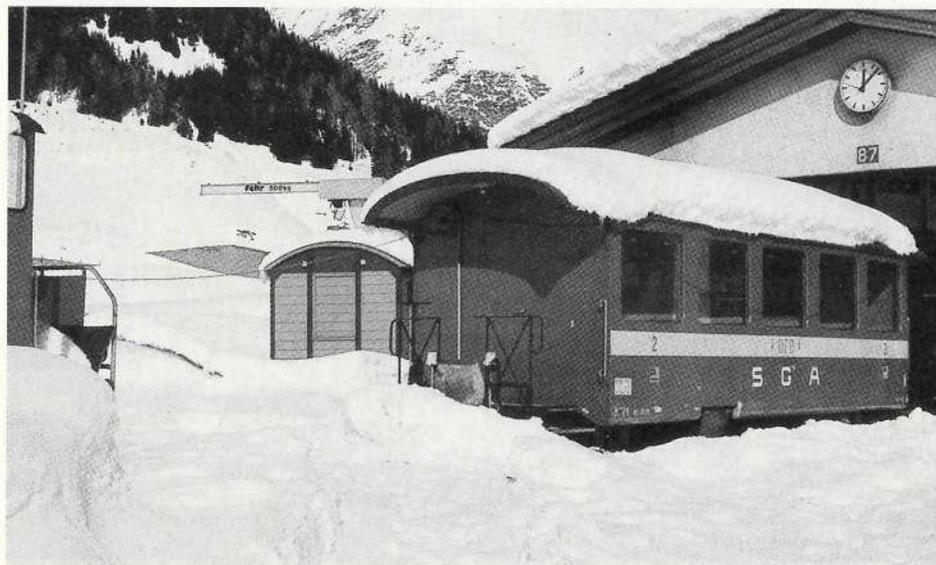
Teil-Renovierung SGA B 124 (DFB 2224)

Peter Grünig

Vor dem DFB-Depot «Realp» stand durch
den Winter hindurch der zweiachsige, 40-
plätzig Personenwagen (blass orangero-
te Lackierung mit weissem Band). Der ge-
räumige, vollständige Personenwagen
wünschte sich auf Saisonbeginn 95 ein
neues «blaues DFB-Kleid». Am 2. Aprilwo-
chenende haben sich Leute des Wagens
erstmals angenommen. Die beiden Ach-
sen wurden entfernt, gereinigt und ausge-
messen. Inzwischen sind sie neu bandagi-
ert. Auch die Achslager sind gereinigt
und überprüft, die alten Trittbretter
entfernt, ausgemessen und ein Auftrag zur Neu-
anfertigung gegeben.

Im Wageninnern sind viele Schrauben kon-
trolliert und nachgezogen, die Sitzbänke
gerichtet und wo nötig unterlegt, fehlende
Teile notiert worden. Die Holzbänke mit
grünen Sitz- und Rücken-Polsterungen
müssen noch einer gründlichen Reinigung
unterzogen werden. Die gangseitigen, ab-
genutzten Holz-Armlehnen bedürfen einer

Auffrischung und Neulackierung. Über-
haupt sollte das Innere einer seriösen Putz-
equipe anvertraut werden. Auch alle Me-
tallteile (Sitzbankunterkonstruktion und
Gepäckständer) sähen besser aus nach
einer «Chromking-Aktion». Der Holzboden
ist unansehnlich schmutzig (völlig-
schwarz). Wie hier Abhilfe schaffen, ist
noch unklar. Abschleifen ist aus zeitlichen
Gründen wohl nicht möglich (der Wagen
müsste gänzlich ausgeräumt werden). Auf
der Wagenseite 1, beim Eingang, ist ein
Bodenbrett auszubessern (Durchblick auf
das Trasse). Wände und Decke sind stark
verschmutzt. Durch einen Neu-Anstrich
(spritzen, nicht pinseln) würde das Innere
viel an Behaglichkeit gewinnen. Die Lüf-
terdome (Messing) müsste man vor allen
andern Arbeiten vorgängig mit «Sigolin»
behandeln. Die Fenstertische mit einem
gefälligen neuen / hellen Belag belegen,
damit die DFB-Streckenpläne wirkungsvol-
ler erscheinen.



Im Frühjahr 95 mit schützender Schneedecke SGA B 124

Foto Fritz Affolter

In die Plattformbodenbretter sind an den seitlichen Stossstellen mit einem Oberfräser Schlitzze einzuarbeiten, damit Nässe (Regen/Schnee) besser aus der Fläche abfliessen kann. Nach dem Überschleifen (oder Bearbeitung mit einer Ziehklinge) eine natürliche Konservierung auf die Oberflächen auftragen.

Alle Griffstangen und Eckwinkel sind demontiert und zum Auffrischen bereitgelegt. Beim Ausdrehen der Schrauben stellte ich fest, dass viele Schrauben total verrostet sind und die Löcher mit Leim / Holzdübeln saniert werden müssen. Auch bei den Dachstützen muss gleich vorgegangen werden.

Der Wagenkasten (Verblechung) ist als geschweisste Konstruktion im allgemeinen in gutem Zustand. Offenbar wurde bei einer Modernisierung am unteren Wagenkastenrand eine ca. 20 cm breite, abgerundete Schürze angebracht. In diesem Übergangsbereich befinden sich viele, versteckte Roststellen (Schweisnaht mit mm-dickem Spachtelüberzug). Diese Stellen haben wir gleich in Angriff genommen. Mit allen möglichen Hilfsmitteln, von Hand oder mit Elektro-Werkzeugen rückten wir dem

Rost zu Leibe. Total wurden 4 Durchbrüche gezählt. An jener Stelle ist sofort ein Ersatzblech eingesetzt worden (Merci für den spontanen Einsatz dem Lokpersonal!). Die Rostnester schliessen wir bis aufs blanke Metall ab.

Mit dem bewährten 2K-Ziehpachtel auf Epoxidharzbasis der Marke «Nuovovern» (Walter Mäder AG) wurden in späteren Einsätzen die schadhaften Stellen gespachtelt und sauber verschliffen. Die gesamte Fläche wird nach Erreichen der gewünschten Oberflächenqualität zum Schluss sorgfältig grundiert (dünne Schicht). Vor dem Farbauftrag alles fein anschleifen. Die Grundierung muss stehen bleiben!

In den zwei Tagen meines Aufenthalts habe ich so allerlei festgestellt, ausgemessen, skizziert und notiert.

Zwei Monate verstrichen (Mai, Juni). Mehrmals bin ich von Interessierten über die anstehenden Arbeiten telefonisch angefragt worden. Nach meiner zunächst mündlichen Auskunft liess ich noch eine 4-seitige Zusammenfassung mit Material- und Werkzeugangaben folgen (denn Sie können in Realp nicht um die Ecke einkaufen). Ver-

schiedene Teams leisteten Ihren Einsatz am Wagen. Telefonisch erkundigte ich mich über den Verlauf der Arbeiten. Ja, es ist gespachtelt, geschliffen, gelbe Grundierung ist aufgetragen, die Fenster mit Zeitungen abgedeckt, die Eckprofile montiert. Das kann doch nicht wahr sein. Zuerst muss doch die blaue Farbe gespritzt werden, vor der Eckprofilmontage. Wieder eine Anfrage. Man hätte jetzt einen Fachmann gefunden (nach einer anderen Absage), der die Spritzarbeiten kommendes Wochenende ausführe. Ich war beruhigt, jetzt war alles i.O. Ich müsste aber für die passende Farbe sorgen, und zwar subito. Warum ich? Nun ja, also organisieren wir. Zwei, drei Telefonate. Abklären, ob nicht in Goldau oder Realp schon welche vorhanden ist (z.B. die Lok 1). Bescheid ist negativ. Rückfrage an die Malercrew, wo die Farbkesselübergabe stattfinden könne, denn eine Lieferung nach Realp in so kurzer Zeit ist nicht möglich. Diese eröffnen mir, dass das Team wegen gesundheitlicher Probleme die Arbeiten nicht ausführen könne. Jetzt möchte ich es aber genau wissen: Telefon nach Realp. Hier bekomme ich die Information, «dass nächste Woche das BAV anwesend sei, zur Wagenabnahme (auch des ex SGA), der Wagen aber noch immer ohne Trittbretter und in gelb (Grundierung) dastehe, die Abnahme ernstlich gefährdet sei. Aber am Montag ein Unternehmen aus Brunnen die Lok 1 spritzte». Ich witterte Morgenluft. Wagenchef A.Brüngger kündigte ich die Unterstützung von zwei Bernern an. Mit Müller Emil arrangierte ich alles sehr kurzfristig. Dienstagmorgen laden der Werkzeuge und Materialien (auch Schrauben) in unserer Werkstatt in Deisswil, ab nach Langnau, Zusteigen von Emil im Bahnhof (Anreise von Thun), Weiterfahrt nach Zollbrück, einladen der 8 Trittbretter. «Warum sind diese roh, wo sind die Kantenschutzleisten?». Der Auftrag wurde so erteilt, wird uns begegnet. Also los, Zeit haben wir keine mehr, etwas zu ändern. Unterwegs kaufen wir noch fehlendes Material / Schrauben notgedrungen in einem Grossmarkt ein. Um 15 Uhr treffen wir in Realp ein. Sofort richten wir einen improvisierten Arbeitsplatz auf

der Mauer zwischen Depot und Drehscheibe ein. An der «Lok1» beschäftigen sich verschiedene Leute. Am Wagen ist niemand tätig. Fazit: Die Wagenfenster sind mit Zeitungen abgeklebt. Die Eckprofile sind mit neuen Schrauben in die alten Löcher verschraubt, viele sind schräg angesetzt, passen nicht in die Versenkung. Um alles etwas zu vertuschen, hat jemand mit Spachtel «nachgeholfen». Die meisten Schraubenschlitzze sind beim Eindrehen verletzt worden. Nach einer kurzen Orientierung und Beratung legen wir das weitere Vorgehen fest: 1. Dachstützen, Eingangstüren und Eckprofile demontieren, Spachtel an Eckprofilen und Schrauben entfernen (neue Schrauben sind nicht vorhanden). In alle Schraubenlöcher wenn nötig Holzkerne einleimen. 2. Trittbretter montieren (die alten Kantenschutzleisten weiterverwenden, demontieren von den alten Brettern). 3. Türrückhalteklinken, Lichtschalter am Wagen demontieren. Neue angeschweisste Schutztüren (sind noch roh) auf Plattformen aushängen. 4. Alle Kleinteile von alter Farbe befreien, anschleifen und mit schwarzer Farbe sauber streichen. Das Programm war gegeben, nur die Leute fehlten, denn wir hatten eigentlich noch Pendenzen an den Bernerwagen zu erledigen. Am nächsten Morgen nochmals eine kurze Unterredung mit dem Wagenchef. Die «DFB-Lok1-Maler» hätten die Ausrüstung auf Platz und Zeit, den Wagen in einem Tag zu spritzen. Bedingung, dass dieser am Donnerstagmorgen fertig hergerichtet ist. Das heisst, heute Mittwoch-Nachmittag maschinell und von Hand noch alle Unebenheiten egalisieren, abends und in den ersten Morgenstunden alles abdecken, so dass sie um 10 Uhr mit Spritzen beginnen können. Ob wir dieses Pensum schaffen? Jetzt war rationelles Arbeiten gefragt. Alle Leute ersuchten wir um Mithilfe, auch wenn es nur eine halbe Stunde war. Ich musste hier eine Portion Farbe mischen (für Griffstangen), da eine Anweisung erteilen, im Keller passende U-Scheiben / Schrauben suchen, dann wieder eine neue Arbeit zuteilen. Werkzeuge installieren, mit Kabelrollen. Schleifpapier abgeben uam. Meine erste



Im neuen Farbleid mit technischer Beschriftung B 2224

Foto Peter Grünig

Arbeit war aber die Montage der Trittbretter. Zuerst verteilten wir die Bretter an die richtigen Orte, welche mit Kantenfalz- und Eckrundungen. Anschliessend Bohrung anzeichnen, bohren, montieren. In der Zwischenzeit hat jemand die alten Kantenbeschütze demontiert, gebürstet und neu gestrichen. «Wir müssen mit dem Wagen auf zur Brems-Testfahrt» forderte Armin uns auf, unser Tätigkeitsgebiet zu verlagern. In der Zwischenzeit beschäftigten wir uns mit dem Zubereiten von Kleinteilen. Nach der Wagenrückkehr «o Graus», die hellen, unbehandelten Trittbretter sahen schwer gekennzeichnet aus, von schwarzen Schuhabtritten! Im Wageninnern war noch allenthalb Fremdmaterial (Kabelrollen, Holzpodeste, Kleinmaterial) gelagert, dieses musste noch vor dem Spritzen entfernt werden (Lackbeschädigung). Auch die verschiedenen Farbausbesserungen an den Plattformpartien sollten noch vor dem morgigen Tag abgeschlossen werden, damit die Abdeckmaterialien nicht alles zunichte machten. Auch die Eingangstüren und die Türfälze (an welchen sich bisher niemand zu schaffen machte) hatten noch ihre Tücken. Einige arbeiteten bis spät in die Nacht. Am Donnerstagmorgen war Grosseinsatz angesagt. In der Halle steht auf dem mittleren Geleis nun nur noch der Wagen. Bis zu 10 Personen waren mit Abkleben, Abdecken, Plasticschürzen anbringen, Dach abdecken, Plattform einpacken, Trittbretter einhüllen usw. beschäftigt. Auch die offenen Türeingänge mussten staubdicht mit einer Folie verschlossen werden. Die Servicegrube wird sicherheitstechnisch noch

schnell mit Schalungsbrettern abgedeckt. Inzwischen war der Maler eingetroffen. Er wäscht mit einer speziellen Flüssigkeit die ganze Wagenfläche ab (entfetten, entstauben). Auch müssen die Installationen vorbereitet, Schläuche verlegt, Farbgemisch (Füller) und mit seinem «Gehilfen» die Arbeitsweise abgesprochen werden. Zwei weiss vermummte Gestalten halten sich alleine im Depot auf. Das leise Zischen der Farbpistolendüse ist auf dem Vorplatz zu vernehmen. Der Wagen erhält allmählich ein dunkelblaues Aussehen. Auf dem Vorplatz werden die Einzelteile gestrichen (Griffstangen, Dachstützen, etc.) und Schrauben vom Spachtel befreit. Nach dem Mittagessen geht's weiter. Der Wagen erhält den zweiten Farbauftrag. Dieser wirkt bedeutend heller. Nach dem Nachtessen beginnen Emil und ich den Wagen teilweise auszapacken. Die Trittbretter werden mit Schleifpapier sauber geschliffen und mit einem Holzschutz versehen. Ein Eckprofil und die Griffstange auf Seite 2 links wird als Muster am Donnerstagabend fertig montiert. Es wird spät. Am Freitag wird alles übrige Abdeckmaterial entfernt und alle Teile montiert. In einigen Scheiben konnte sich durch Löcher in der Abdeckung die blaue Farbe niederschlagen. Die schweren Türen werden wieder eingehängt, auch die neuen Absperrungen auf den Plattformen. Wir räumen «unser» Material zusammen. Etwas müde, aber zufrieden verlassen wir Realp. Die Arbeiten an den Bernerwagen müssen teilweise auf später verschoben werden...

Allen Beteiligten ein herzliches Merci.



Bruno Rütli Kunstschlosser

Wilerstrasse 192 9230 Flawil

Telefon 071 / 83 68 68

Auf dem Areal der Werkstätte Oensingen lagert verschiedenes Rollmaterial der DFB. Einige Komponenten sind aber nicht mehr brauchbar und sollten sofort entsorgt werden. Unter anderem sind Drehgestelle, Achsen und Chassis entlang der Halle übereinander gestapelt. Im Innern der gemieteten Halle befinden sich zentnerschwere Lokrahmen aus Vietnam, Vorlaufachsen, Brems- und Zahnradkränze und vieles mehr. Auch ein alter, etwas verkommener SCANIA-Lastwagen mit Kranaufbau hinter der Kabine war eingelagert (inzwischen entsorgt?). Die Fläche ist ungünstig genutzt. Die Bauabteilung der DFB benötigt zum Scheiteltunnel-Umbau einen geeigneten Flachwagen. In Oensingen wurde man fündig. Zur Ausführung der Arbeiten trat man an die Sektion Bern. Das Arbeitsprogramm umfasst grob folgendes:

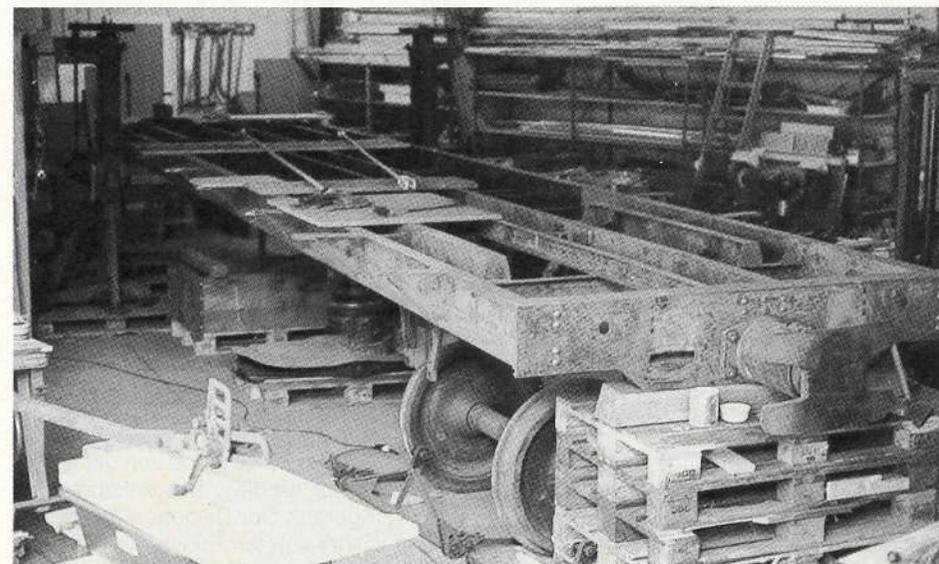
Auf das revidierte Chassis des ehemaligen zweiachsigen Gepäckwagens RhB D² 4063 (Baujahr 1931, Ersteller SWS) ist ein Bo-

den aus Holzbrettern zu montieren.

Im Detail: Risskontrolle des Chassis (säubern, grundieren, aufbringen Korrosionsschutz).

Demontage des Bremssystems: reinigen, kontrollieren, schmieren. Schmieren auch der (schon modernen) Zug- / Stossvorrichtung und der Federpakete der Wagenfederung. Realisieren einer Bremsplattform mit Geländer. Anbringen demontierbarer Bordwände an den Stirnseiten. Anbringen eines umlaufenden Winkelprofils mit Abstützungen auf die Querträger. Belegen des Wagenbodens mit Baubrettern. Montage einer stehenden Spindelhandbremse. Ergänzen der einseitig fehlenden Brems- und Entlüftungsleitungen.

Nach einer Besichtigung vor Ort sind wir auf folgenden Entschluss gekommen: Für Oensingen sprechen; keine Transportkosten. Gegen Oensingen sprechen: fehlende Infrastruktur, erhebliche Reisedistancen für unsere Leute (Auto oder Bahn) und der



Enge Platzverhältnisse in Deisswil beim X 2963

Foto Peter Grünig

Faktor Zeit. Wir beschliessen, das Chassis nach Deisswil zu zügeln und in unserer Werkstatt aufzuarbeiten. Zusätzliche Sorgen: Termin und kleines Budget. Sofort werden Arbeits- und Materiallisten erstellt, das Chassis vermessen und als Basisinformation eine Zeichnung angefertigt. Von Manfred Willi bekommen wir Anfang März auf Anfrage nähere schriftliche, technische Angaben. Mit diesen Vorgaben starten wir. In Deisswil wird rasch der Raum freigestellt, der inzwischen mit allerlei Ware überstellt ist.

Das Arbeitsprogramm sieht folgende Schritte vor: Demontieren aller lösbaren Teile zur Reinigung und Überprüfung (Splinten, Schrauben, Bolzen, Gestänge, Bremssystem, Brems-Luftbehälter, Führungen, Hebel, Wippen, Konsolen, Zugvorrichtung etc.), aufarbeiten und zwischenlagern. Damit der problemlose Wiedereinbau gewährleistet ist, wird bei der Demontage ein Protokoll erstellt (Handskizze / Masse / Foto) und die Teile mit Schlagzahlen markiert. Chassis säubern mit «Nadler» und/oder Drahtbürsten, je nach Erfordernis. Überprüfen der ganzen Konstruktion auf Risse, eventuell reparieren (schweissen). Ergänzen des (fehlenden / teilweise abgetrennten) Bremsleitungssystems. Anfertigen eines Plattformgeländers und Trittbrettkonsolen. Konstruktion der beiden steckbaren Bordwände. Anschweissen eines umlaufenden Winkelprofils. Montieren und anpassen der Spindelhandbremse. Grundieren der ganzen Konstruktion. Auftragen des Farbanstrichs. Wiedereinbau aller aufgearbeiteten Teile. Montieren der rohen Holzbodenbretter und der Trittbretter. Kanten- und Gleitschutzprofile einarbeiten.

Ein günstiger Transporteur für das ca. 5,5 t schwere, 10,87 m lange (LüP) und 2,50 m breite Chassis wird ausfindig gemacht. Auch für das Aufladen in Oensingen wird nach einer kostengünstigen Lösung gesucht (Gabelstapler / Poclain-Bagger). In Deisswil wird wiederum ein Gabelstapler zum Einsatz gelangen. Der Wettlauf mit der Zeit hat in Bern einmal mehr begonnen! Der Tunnelbauwagen sollte anfangs Juni für die

Prüfung (Bremsproben) in Realp mit den übrigen DFB-Wagen revidiert zur Verfügung stehen. Jedermann/frau ist zur angemessenen, den eigenen Möglichkeiten entsprechenden Tätigkeit / Mitarbeit eingeladen. Jede Stunde zählt. Deisswil ist mit der RBS ab Bern HB in 13 Minuten erreichbar. Bis zur Werkstatt sind es weitere 6 Minuten zu Fuss. Es werden auch viele «Malerstunden» zu leisten sein (grundieren, Endanstrich). Im heizbaren Klubraum besteht auch eine individuelle Verpflegungsmöglichkeit.

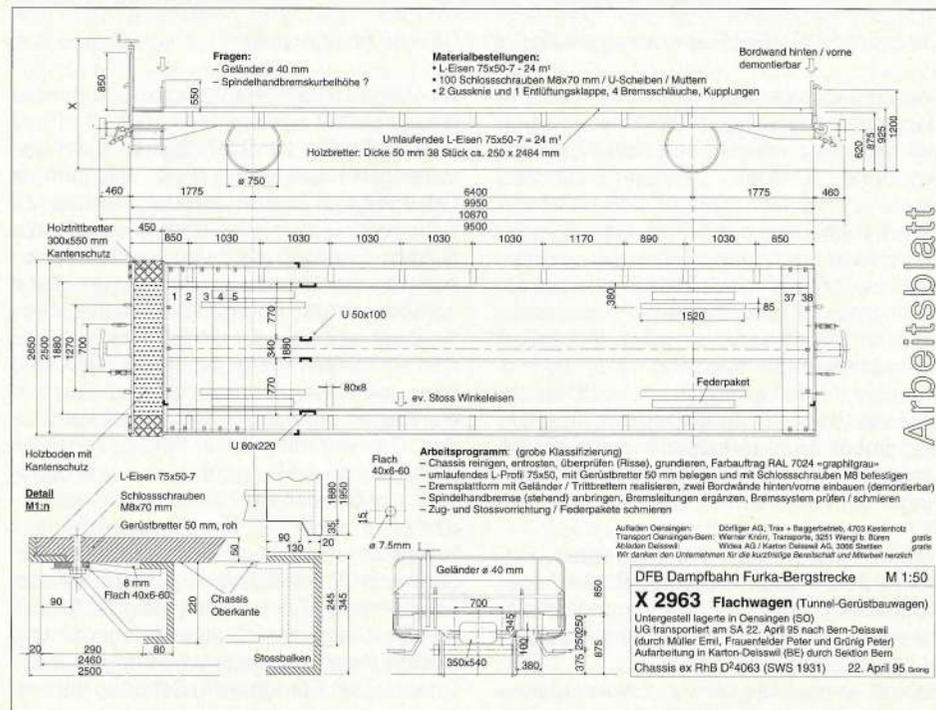
Die Story:

... Donnerstag 22. April 14.25 schrillt das Telefon ... «Hallo, Pesche, ich hab für nächsten Samstag einen Transporteur, der zu sehr günstigen Bedingungen für uns fährt...» tönt's von Peter Frauenfelder. Aha!, o.k. aber wie auf- und abladen?, meine etwas schüchterne Frage. Ja, das muss man organisieren, meint mein Gesprächspartner. «o.k. salü». Also Organisieren. Zuerst Oensingen. Zwei Personen sind für mich hier wichtig. Edi Allemann, der VFB-Mann, hatte seinerzeit hier alles eingefädelt. Ich rufe ihn an, um zu erfahren, wie das Chassis an der Hallenwand gestapelt wurde und mit welchen Mitteln (Kran / Bagger) dies geschehen war. Er ist nicht zu Hause, aber seine Frau sucht mir freundlicher Weise aus dem Telefonverzeichnis die Tel-Rufnummer von Herrn Willi Sägesser, dem Besitzer des Areals. Ich habe diesen freundlichen Mann persönlich auch schon kennengelernt, bei einer Materialbesichtigung. Ich wusste, dass er auch oft selber zapackte, und erwartete von ihm die nötige Auskunft. Sofort hat er mir den «Tathergang» geschildert und erklärt, dass sein «Poclain-Bagger» eben zu schwach sei für diese Arbeit, in Egerkingen die Firma Dörfli einen LKW mit Kran besitze, der sicher uns am Samstagmorgen «schnell» behilflich sei. Ich bedanke mich für diese Auskunft und liess mir anschliessend von der telefonischen Auskunft die mir unbekanntete Telefonnummer geben. Der Disponent hörte sich meine «Story von der Furka-Bergstrecke» und dem speziellen «Problem von nächsten Samstag» (in 42 Stunden) an. Er habe nur

zwei Fahrer für diesen etwas speziellen LKW und müsse zuerst sehen, ob einer frei (und bereit) ist für diesen Samstag. Er könne mir aber erst am Abend um 18 Uhr Bescheid geben. Danach begab ich mich mit etwas Verspätung an eine Verabredung um 15 Uhr, in einer andern «Furka-Angelegenheit». Auf der Rückfahrt schaute ich noch schnell in unserer Werkstätte in Deisswil vorbei, um eventuell Anwesende über das kurzfristig Geplante zu orientieren. Abends wieder heimgekehrt, machte ich mich um 18.20 Uhr bereit für eine geplante Übung in der Ortsfeuerwehr. Der ersehnte Anruf war bisher noch nicht erfolgt..., ich ahnte Ungutes... Meine Frau wurde über alles orientiert, um den Anruf entgegen zu nehmen. Der Auftrag lautete: «Samstagmorgen 9 Uhr, verladen Chassis ex RhB D 4063 (ca. 5.5 t) in Oensingen, ca. Zeitaufwand 1 Stunde zu sehr günstigen Konditionen». Nach der Rückkehr aus der Feuerwehr-

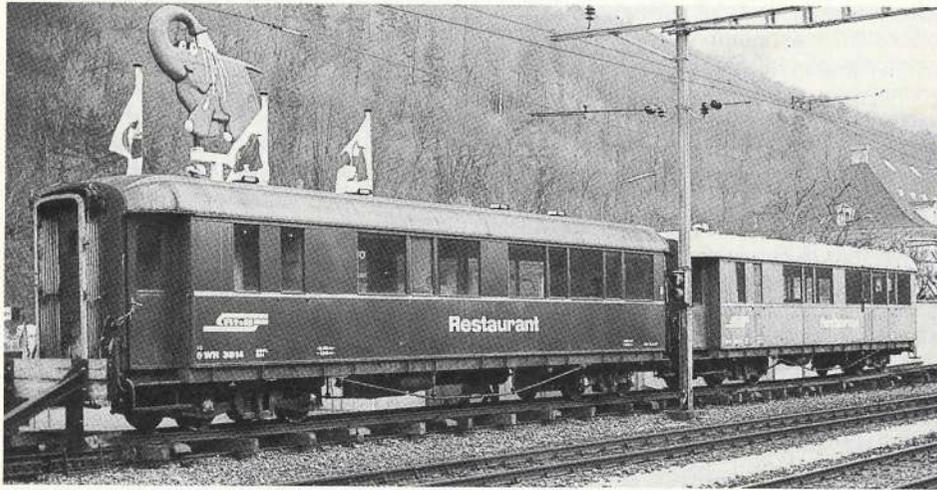
übung um 22 Uhr die freudige Überraschung: Die Zusage war da! Jetzt war nur noch unser Personal zur Mithilfe aufzubieten und für das Abladen ein schwerer Gabelstapler zu organisieren. Viele Telefonate, aber niemand hat kurzfristig Zeit, am Samstagmorgen anzupacken. Also: Emil Müller nach Deisswil, um die nötigen Vorbereitungen zu treffen. Ich fahre nach Oensingen, um mit Peter Frauenfelder und den beiden LKW-Fahrern das Chassis aufzuladen. Alles läuft nach Programm. Auch das Abladen in Deisswil und das «hineinparken» in unsere Werkstatt gelingt ohne Zwischenfälle. Um 13 Uhr verlassen wir nach anstrengender Arbeit unsere «Wagenwerkstatt».

Den beiden Unternehmen Werner Knörr, Transporte, 3251 Wengi (Gratistransport), und Dörfli AG, 4703 Kestenholz (LKW-Kran), danke ich an dieser Stelle recht herzlich für ihren Einsatz.



Typenskizze X 2963

Zeichnung Peter Grünig



Die beiden MITROPA-Speisewagen WR3813 / WR 3814 abgestellt Foto Peter Grünig

Der Zustand der beiden in der Klus bei Oensingen abgestellten RhB-Speisewagen (ehemals Salonwagen) verschlechtert sich Zusehends (Umwelt / Vandalen). Die Wagen sind historisch wertvoll und sollten in ihrer Art unbedingt erhalten bleiben. Seit der Aufstellung am heutigen Platz (er war nur als Provisorium für wenige Monate vorgesehen) ist von verschiedenen Personen / Gruppen manches vorsorglich demontiert oder abtransportiert worden.

Damit wir für ein Vorprojekt etwas Übersicht gewinnen, bitte ich alle Beteiligten, bis Ende September 95 ein Verzeichnis der bei ihnen lagernden / demontierten Teile an den Wagenbauchef (Armin Brüנגger) zu senden.

Wir suchen auch geeignete Literatur / Berichte / Zeichnungen / Fotos / Bücher über die Geschichte und zur Rekonstruktion dieser speziellen Wagen (Kopien mit Autor, Titel / Seite abgeben).

Gebaut wurden die beiden Salon-Speisewagen 1928 von der SWS (Schlieren) für die Berninalinie im Auftrag der MITROPA.

Die Wagen trugen anfänglich die Nummern B⁴⁰ 161 / 162 und boten 36 Gästen Platz (inkl. WC). Bis 1942 führte man einen separaten Küchenwagen K⁰ 31 mit (aus ex Güterwagen K 208, später Umbau zu Schneeschleuder X^{rot} 9215). Aus zolltechnischen Gründen wurde dieser Küchenwagen vor der Grenze zu Italien vom Zuge vorübergehend abgehängt; (auch dieses Konzept ist heute für die «DFB Furka» einen Gedanken wert). Im Jahre 1943 sind dann auf Kosten von sechs Sitzplätzen in die Wagen eigene Küchen eingebaut worden. Das war ein grosser Fehler, denn von da an wurde die Wagenkonstruktion unmerklich im Bereich der Küche durch Wasserdampf und Kondenswasser ruiniert. Das Holz hat die Feuchtigkeit wie ein Schwamm gespeichert. Die Stahlteile / -Bleche waren einer stetigen Feuchtigkeit ausgesetzt. Für den Rostfrass ideale Voraussetzungen und Bedingungen. Möglicherweise hat auch das Chassis (mit Sprengwerk) Schaden genommen.

Einige Angaben sind uns also schon be-

kannt. Es gilt nun, diese zu ergänzen und zu erweitern. Der Kastenaufbau ist eine Stahl- / Holzverbundkonstruktion. In die vertikalen, nach aussen offenen U-Profile sind Holzzargen eingelassen, auf die wiederum die Verblechung montiert ist. Im Wageninnern waren sehr viele luxuriöse, dekorative Ausrüstungsgegenstände angebracht.

Jedermann, der in der Lage ist, zum Projekt etwas beizutragen, ist aufgefordert, sich bis Ende September beim Wagenbauchef zu melden. Wir werden alle anschliessend zu einem Treffen nach Oensingen (Bahnhofbuffet) einladen, zwecks persönlichem

Gedankenaustausch, und über das weitere Vorgehen orientieren.

Ziel der ganzen Aktion ist, ein Vorprojekt auszuarbeiten mit Nutzungskonzepten, Kostenschätzung, möglichem Terminplan und Finanzierungsvarianten. Zur Unterstützung für eine erfolgreiche Sponsorensuche ist vorgesehen, ein kleines informatives Heft zu erarbeiten. Skizziert wird darin anhand von Fotos und Zeichnungen die Geschichte der WR 3813/14 sowie unsere Strategie / Konzepte zur Renovierung. Darin ist auch das von der DFB AG zu bestimmende Nutzungskonzept darzulegen. Abschliessend wird auf die Strukturen DFB / VFB eingegangen.

Mitglieder-Mutationswesen

Peter Grünig

Adressenmutationswesen

Der Verein hat ein neues Datensystem nach den Richtlinien des neuen Datenschutzgesetzes aufgebaut. Nach langwierigem Recherchieren und Zusammensuchen haben wir die erste Hürde genommen. Alle Daten wurden neu erfasst. Total ergaben sich 8200 Adressen (Mitglieder, Abonnenten, Spender, Gönner, Organisationen, Redaktionen, Klubs, Vereine, Behörden, Institutionen etc.). Die grösste Arbeit ist verrichtet. Viele handschriftliche Adressänderungen und Mutationsmitteilungen aus den Sektionen und Regionalgruppen mussten entziffert und verarbeitet werden. Nur wenige Mutationen waren ordentlich auf einem Blatt Format A4 dargestellt, die meisten erreichten uns auf kleinen «Pausenbrozetteln».

Nach dem ersten Versand des Vereinsorgans 2/95 mit den unkontrolliert (aus Zeitmangel) verwendeten Adressen erreichte uns eine wahre Flut von «Unbekannt», «Nachsendefrist abgelaufen», «ohne Meldung verzogen», «Strasse gibt es nicht im Ort». Aber auch viele «normale Adressenänderungen» wurden an uns zurückgeleitet. Hier sind auch viele Unterschiede feststellbar. Saubere neue Anschriften bis zum unleserlichen, unvollständigen «Gekritzel».

Dieser Mangel kann nicht vollständig eliminiert werden, da wir keinen Einfluss auf die Posthalter und ihre Angestellten haben. Teilweise konnte ich diese Adressen nur mit Hilfe der Telefonauskunft auf den aktuellen Stand bringen oder persönlich beim Empfänger nachfragen, wo er jetzt z.Z. wohne! *Adressen immer in Blockschrift schreiben!*

Uns ist klar, dass sich verschiedene Schreibfehler eingeschlichen haben. Vielleicht ist die Mutation auch schon mehrmals an verschiedene Stellen gemeldet worden. Wir bitten Sie aber um Verständnis. Künftig wird vor einem erneuten Ausdruck von Etiketten oder Listen zuerst per Data mutiert und dann ausgegeben. Das bedingt aber, dass wir Ihre Änderungen laufend sauber geschrieben erhalten.

Für die Sektionen und Regionalgruppen ist es wichtig, dass sie den Wunsch zum Bezug von Etiketten und Listen frühzeitig ankünden, damit ihr Auftrag vorbereitet werden kann. Mit der Postzustellung benötigen wir z.Z. mindestens 2 Wochen. Diese Zeit wird später (direkter Weg) auf eine Woche reduziert werden können. Vorausgesetzt, dass alle saubere Unterlagen liefern.

Kosten sparen

Mit der Datenbankbetreuung haben wir die Schulungs- und Wohnheime Rossfeld in Bern beauftragt. Damit leisten wir einen wertvollen Beitrag zur sinnvollen Beschäftigung von Behinderten. Die bisherige ehrenamtliche Betreuung ist in unserem lebhaften Betrieb nicht mehr möglich (Arbeitsvolumen, Ferien, Krankheit, Unfall). Jede Bearbeitung ist demnach kostenpflichtig. Wir bitten alle Vorstände, nur jeweiligen Sätze Etiketten zu bestellen, welche unmittelbar verwendet werden (keine Reservensätze, weil diese schon morgen nicht mehr aktuell sind). Einen Satz der Adresslisten stellt der ZV periodisch zu. Mutationslisten werden vierteljährlich abgegeben. Sobald sich die neuen Modalitäten eingespielt haben und fehlerfrei laufen, werden wir eine direkte Linie für die Sektionen / Regionalgruppen zum Rossfeld und zurück gestatten (vereinfachte Abwicklung). Wir sind aber z.Z. noch daran, weitere mögliche Dienstleistungen zu erschliessen (Kuvertbedrucken, Dankesriefe, Begrüssungsschreiben für Neumitglieder etc.). Erst wenn alles zufriedenstellend läuft, werden wir die «Linie» freigeben.

Die Mitgliederbeiträge 95

Die jährliche Beitragshöhe wird jeweils durch die GV für das nachfolgende Jahr (bis auf weiteres) bestimmt. Diese betragen zur Zeit (Faktor 1 = sFr. 50.-):

| | | | |
|--------------------|------|--------|-------|
| • Einzelmitglieder | sFr. | 50.- | 1 x |
| • Ehepaare | sFr. | 75.- | 1.5 x |
| • Familien | sFr. | 75.- | 1.5 x |
| • Firmen | sFr. | 250.- | 5 x |
| • Ewiges Mitglied | sFr. | 1000.- | 20 x |

Jahres-Abonnement Vereinsorgan (für Aktionäre) * inkl. Porto

| | | |
|---------------------------|------|-------|
| 4 Nummern pro Jahr Inland | sFr. | 32.-* |
| Ausland | sFr. | 40.-* |

Zentralinkasso

Die blauen VSER-Einzahlungsscheine mit weiteren Informationen sind unsern Mitgliedern Mitte Juli zugekommen. Wir hoffen, dass Sie uns unterstützen und nicht lange zögern, über das PTT-Giro oder Bank-Giro den entsprechenden Betrag uns zukom-

men zu lassen. Die Betragshöhe inkl. einem eventuellen Spendenbeitrag (der vollumfänglich Ihrer Sektion gutgeschrieben wird) kann eigenhändig eingetragen werden. Mit dieser offenen Art können wir den technischen Aufwand beträchtlich reduzieren. Merci.

Mitgliederausweis

Der abgestempelte VESR-Abschnitt bildet für Sie den Mitgliederausweis 1995. Sie bekommen kein zusätzliches Ausweispapier. Mitte September müssen wir säumige Zahler mahnen, was aber auch wieder mit unerwünschten Kosten und entsprechendem Aufwand verbunden ist.

Unsere ausländischen Freunde erkundigen sich bei ihrer Post nach der preisgünstigsten Überweisungsart nach der Schweiz. Für die ausländischen Mitglieder (welche den Mitgliederbeitrag vorausbezahlt haben) trafen wir eine spezielle Regelung: Ihr Mitgliederausweis ist in Realp beim Betriebschef während der Saison deponiert (mit aktualisierter Liste). Bei einem eventuellen Aufenthalt in der Schweiz mit einem Besuch bei der Dampfbahn an der Furka beziehen Sie Ihren Ausweis dort. Wir können dadurch wiederum viele administrative Aufwände reduzieren, denn wir stellten fest, dass die ausländischen Adressen in den seltensten Fällen stimmten und dadurch enorme Probleme entstehen. 2/3 aller ausländischen Adressen (exkl. BRD) werden retourniert. Beispiel: Eine Zustellung mit anschliessender Rückmeldung aus den USA dauert min. 4 Wochen, unsere Bearbeitung ebenfalls 2 Wochen, bis zu einer erneuten Zustellung vergehen weitere 3 Wochen. Bis das Mitglied im Besitz der Mitgliedkarte ist, könnte unsere Saison schon zu Ende sein und der erste Schnee die Strecke zugedeckt haben.

Die Teilnehmer

Am Zentralinkasso beteiligen sich freiwillig folgende Sektionen mit 2200 Teilnehmern (von total 7200); *Schweiz*: 01 Nordwestschweiz, 02 Bern, 08 Ostschweiz, 13 Graubünden. *Ausland*: (14 Niederlande*, 15-26 Deutschland*), 30 Österreich, 31

Italien, 32 Frankreich, 33 Luxemburg und 99 übrige Länder.

* Lastschriftverfahren mit eigenem deutschen Konto (BRD Weil im Schönbuch). Die übrigen Sektionen haben das bisherige Einzugsverfahren beibehalten.

Später Versand

Das Drucken der VESR und die Auslieferung war abhängig von der bereinigten Adressendatei.

Aus technischen und finanziellen Gründen wechselte man noch den Modus von zwei VESR (1. Beitrag / 2. Spenden) zu Gunsten von einem mit Erläuterungen über die Beitragshöhe. Dadurch kam die ganze Aktion preislich günstiger, und die Kuvert waren rascher versandbereit.

Kosten

Gegenüber dem grünen Einzahlungsschein sparen wir mit dem blauen 50 Rp. pro Mitglied. Die Verbuchung erfolgt (exkl. Betragsangabe) automatisch und periodisch. Die Handeintragung muss mit einem kleinen finanziellen Aufwand abgegolten werden. Dafür fallen alle weiteren Arbeiten bei den Sektionen (Kassier) betreffend Inkasso weg. Er wird nur noch feste Beträge angewiesen erhalten mit der Aufschlüsselung «Person / Mitgliederkategorie / Spende».

Bearbeitung

Aus der Aufarbeitung resultierten viele Spezialfälle. Wir haben diese vorübergehend manuell gelöst. Anfänglich ist allen «Vorauszahlern» eine Mitglieder-Ausweiskarte mit rückseitiger Nennung des Inhabers auf einer Etikette (Unterschrift) zugestellt worden.

Die Sektionen waren aufgefordert, uns alle Firmen, Familien-, Ehepaar- sowie Ewigen-Mitglieder zu melden. Der Erfolg war bescheiden, oder die Strukturen sind in den einzelnen Sektionen sehr unterschiedlich. Wir durften grundsätzlich nicht annehmen (ohne die Leute zu verärgern), dass wenn in einer postalischen Anschrift z.B. «Kummer A. + Z.» steht, diese automatisch zu einem «Ehepaar» mit erhöhtem

Mitgliederbeitrag von 50.- auf 75.- Franken zu transferieren sind. Auch bei den Firmen und Institutionen werden wir noch lange nicht alle den richtigen Sparten zugewiesen haben. Einige Wünsche wurden uns auch mitgeteilt. Zwei Einzelmitglieder (mit unterschiedlichem Namen an gleicher Adresse) möchten nur ein Vereinsorgan zugestellt erhalten. Auch einige Doppelmitglieder wünschen nur ein Vereinsorgan. Andere möchten für jedes Familienmitglied einen Ausweis. Ein Sohn schenkt seinem betagten Vater die Jahresmitgliedschaft, wohnt aber an einer andern Adresse (Rechnung). Aber auch viele liebe Briefe gehen ein. So kündigte uns eine Frau mit kleiner Rente aus wirtschaftlichen Gründen die langjährige Mitgliedschaft, in der Hoffnung, dass wir bald die schöne, ganze Strecke befahren möchten. Oder ein Mann im hohen Alter fühlt sich nicht mehr beweglich genug, um zu reisen. Er möchte sich von uns zurückziehen, weil er nicht mehr in die Berge fahren kann; die Aktien werde er auf die Enkel übertragen. Damit die Anrede korrekt gelingt, müssen wir auch die Vornamen kennen. Es ist unvermeidlich, dass unter «Herrn Müller E.» sich eventuell eine «Elisabeth» verbirgt. Vor allem bei den deutschen und holländischen Freunden sind viele Vornamen nicht angegeben.

Ausblick

In Zukunft benötigen wir eine vereinfachte Abwicklung und Verbuchung der Mitgliederbeiträge und Spenden. Die Mittel sind sofort einsetzbar, was künftig eine vorrangige Rolle spielen dürfte. Die Sektion wird von einer wesentlichen Arbeit entlastet. Die Mitglieder werden 1996 schon im Frühjahr eingeladen, ihren Mitgliederbeitrag zu entrichten. Wir müssen uns noch terminlich mit den Sektionen abstimmen (Einladungen zu den Hauptversammlungen / Zentralinkasso / Mahnfristen), damit ab nächstem Jahr für alle Mitglieder das Inkasso gleichzeitig stattfindet (unabhängig mit oder ohne Zentralinkasso).

Damit alles gut läuft, eine Bitte: Adressänderungen wenn möglich mit der auf jeder

Poststelle kostenlos erhältlich, frankierten A-Post-Karte (PTT 212.06.1) an unsere Adresse melden:

VFB Zentralsekretariat, Postfach 20,
CH-3428 Wiler

Immer in Blockschrift schreiben mit Angabe der Sektionszugehörigkeit. Änderungen sofort mitteilen, wenn möglich schon vor dem Umzugstermin, damit Sie unsere Post am neuen Domizil erhalten.

Anteil Sektionen

Den Sektionen wird im Verlaufe des Septembers anteilmässig der Betrag inkl. Spenden auf ihr Konto überwiesen. Die Abrechnung erfolgt Ende November gemäss den ausgewiesenen Mitgliedern. Damit ist ein fristgerechter Abschluss auf Ende Jahr in jeder Buchhaltung möglich.

Eine Bitte, ...

bei Mutationen und
Neuanmeldungen beachten:

- In Blockschrift schreiben
- keine Abkürzungen
- Name / Vorname (alles ausschreiben)
- Sektion nennen
- PLZ / Ort ohne Zusatzbezeichnungen z.B. CH-3645 Gwatt + Thunersee
- Ausländische Orte mit Land versehen
- Postfachänderungen auch mitteilen

Wir rufen alle Mitglieder auf, nach dem nächsten Versand alle unkorrekten Anschriften an unser Sekretariat zu melden, damit wir auf Jahresende eine bereinigte Datei einsetzen können. Sie helfen uns damit Umtriebe und Kosten sparen!

2-achsiger Personenwagen B 2222 (ex NStCM) Armin Brüngger

Ursprünglich existierten zwei gleichartige Wagen (AB21, B22). Beide Wagen brachte man in einem spektakulären Transport über den Grimselpass von Gletsch nach Oensingen (Gleichzeitig mit dem BVZ B 33 nach Bern). Der eine wurde wegen seines schlechten Zustandes abgebrochen, am andern mit der Revision begonnen. Der Wagenkasten ist zu 3/4 revidiert, aber das Untergestell ist unbrauchbar. Es existiert noch, nur wird die Revision viel zu teuer, dieses zu revidieren. Was macht man in einem solchen Fall, um die schlechte Situation, die schon viel Geld gekostet hat, noch zu retten? Der Wagenkasten ist nach Aarau gebracht worden und wird dort gelagert, bis eine bessere Lösung gefunden ist.

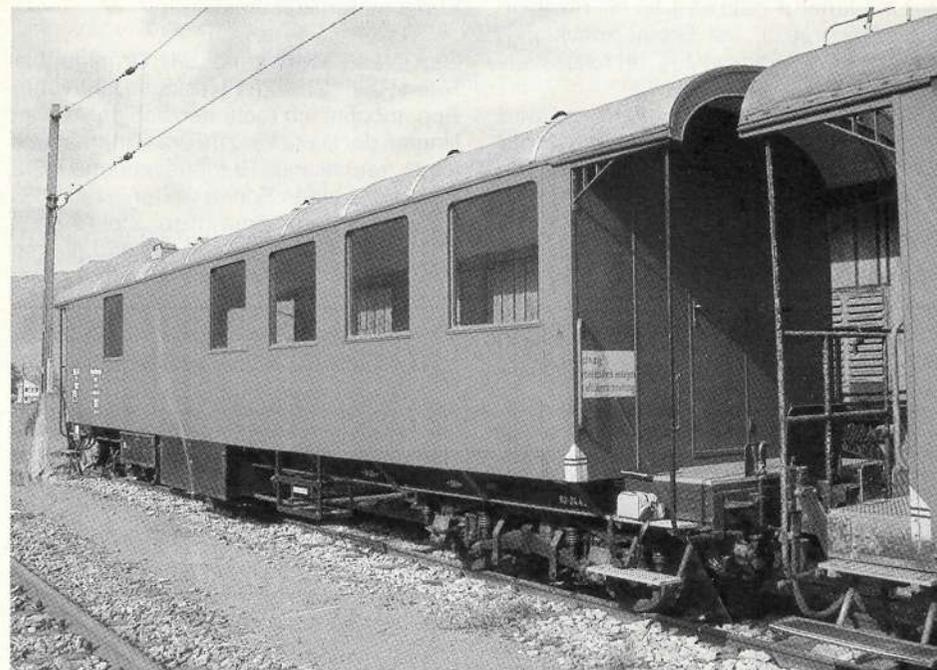
Des Rätsels Lösung

Bei der Rhätischen Bahn wird der Werkzeugwagen X 9068 von Davos abgebrochen. Es ist ein ehemaliger zweiachsiger Personenwagen der Serie B 2131 - 2141 (Galleriewagen). Dieser konnte günstig gekauft werden. Der Wagenkasten wird abgebrochen und auf dem Untergestell der von den Aargauern fertig revidierte Kasten des ex NStCM aufgebaut. So hoffe ich, dass wir finanziell mit einem blauen Auge davonkommen. In Zukunft müssen solche Fehlschläge unbedingt vermieden werden.

Armin Brüngger
Verantwortlicher für Wagenbau

Zukauf von 4-achsigen Personenwagen

Armin Brüngger



Abgestellter Brünig-Dienstwagen

Im Monat Mai 1995 konnten zwei vierachsige Personenwagen von der Brünigbahn gekauft werden. Es sind die Dienstwagen X 9951 und X 9952, ursprünglich BC4 454 und BC4 453, Baujahr 1928 und 1927.

Die Wagen befinden sich in einem guten Zustand, jedoch ohne Inneneinrichtung. Das heisst somit, es muss der Wagenkasten revidiert, verschiedene Fenster, und die Inneneinrichtung neu angefertigt werden. Die Bremseinrichtung muss auf Vakuum, die Zug- und Stosseinrichtung und das Zahnrad auf System Abt umgebaut werden.

Für diese Arbeiten müssen ziemlich grosse finanzielle Investitionen aufgebracht werden. Darum sind wir froh um jeden

Sponsor. Vom Aussehen her sollen die Wagen wieder in ihren Originalzustand zurück verwandelt werden. Das heisst, als AB 1. Klasse und 2. Klasse ohne Toilettenabteil, so können wir vier Sitzplätze mehr gewinnen (1. Klasse 12 Sitzplätze, 2. Klasse 44 Sitzplätze).

Ich hoffe, dass dieses Jahr noch ein Sponsor gefunden wird, so dass die Wagen im Frühling 1996 in Betrieb genommen werden können, ansonsten müssen wir die Revisionen in das Budget 1996 aufnehmen, und die Wagen wären erst im Frühling 1997 betriebsbereit.

Darum rufe ich Euch auf, helft mit, Sponsoren zu finden, wir sind Euch dankbar.

Die Wagen werden wie folgt verteilt:

Beide Wagen wurden im Juni 1995 per Bahn nach Arth Goldau überführt und von dort aus auf der Strasse zu den «fleissigsten Mürjanern» gebracht, für die Revision der Drehgestelle, der Bremseinrichtung, des Zahnrades und der Zug- und Stossvorrichtung.

Sobald diese Arbeiten ausgeführt sind, wird der Wagen X 9951 (AB 4440) nach Aarau überführt, dann wird die Revision des Wagenkastens von der Sektion Aargau in Angriff genommen. Für die Sektion Aargau ist diese Wagenrevision eine echte Herausforderung, denn es ist ihre erste Wagenrevision, und sie versuchen gleichzeitig auch die Finanzierung selber zu übernehmen.

Der Wagen X 9952 (AB 4441) wird in Arth Goldau bleiben, bis die Geldmittel für die Revision des Wagenkastens vorhanden sind.

Ich hoffe auf eine gute Zusammenarbeit, damit die Wagen so schnell wie möglich an unseren Parodiefurken angehängt werden und unsere treuen Passagiere gemächlich in die traumhafte Landschaft über die Furka fahren können.

Den Verantwortlichen der Brünigbahn, Herrn Rickli, Chef ZfW Meiringen, und Herrn Epp, möchte ich recht herzlich danken im Namen der Dampfbahn Furka Bergstrecke für ihr freundliches Entgegenkommen. Sie helfen uns einen Schritt weiter in der DFB Geschichte, vor allem unser Ziel Gletsch zu erreichen. Denn ohne Loks und Wagen brauchen wir dieses Ziel nie anzustreben.

Über die Revisionen dieser Wagen werde ich Euch in den weiteren Ausgaben wieder informieren.

Bis zum nächsten Mal grüsst Euch alle

Armin Brüngger
Verantwortlicher für Wagenbau

Technische Daten:

| Neue Bezeichnung | DFB AB 4440 | DFB AB 4441 |
|---------------------------|---------------------------------|---------------------------------|
| Brünig / SBB | X 9951 / ex BC ⁴ 454 | X 9952 / ex BC ⁴ 453 |
| Baujahr | 1928 | 1927 |
| Länge über Puffer | | 14.530 m |
| Radstand | | 1.800 m |
| Drehgestellabstand | | 10.000 m |
| Gewicht Tara | | 14.5 Tonnen |
| Gewicht Brutto | | 18.4 Tonnen |
| Letzte Revision | R3 24.04.1992 | R3 11.08.1983 |
| Bremse Druckluft SBB | Vakuum DFB | Vakuum DFB |
| Automatische Kupplung SBB | Zug- und Stossvorrichtung DFB | |
| Inneneinrichtung | fehlt | fehlt |
| Zustand | sehr gut | gut |

Gesucht

für die obigen Wagen, gratis, ohne Kosten zu verursachen!
Gute Holzbänke (ev. mit Metalluntergestellen), Sonnenstoren, Lampen/Schalter, Gepäckablagen (Hutablagen), welche zu der Wageninneneinrichtung passen. Fenster inkl. Fensterscheren. Abfallbehälter und Fenstertischli. Türen mit Beschlägen und massiven Scharnieren.

Zuwachs an Baudienstwagen

Armin Brüngger

X 2963 Gerüstwagen für den Tunnelbau
ex RhB Gepäckwagen D 4063

Der Wagenkasten des Gepäckwagens wurde abgebrochen, und der Unterteil des Wagens wurde an die Sektion Bern übergeben zur Revision. Er wird noch diesen Sommer in Betrieb genommen, für den Unterhalt des Scheiteltunnels.

X2911 Maurerwagen
ex RhB X 9011 Fahrleitungsmagazin in Samedan
B2 2131 - 2141 zweiachsiger Galerienwagen

Dieser Wagen wird von den Arth-Goldauern in Realp revidiert und diesen Sommer als Maurerwerkzeugwagen für Tunnelsanierungen eingesetzt.

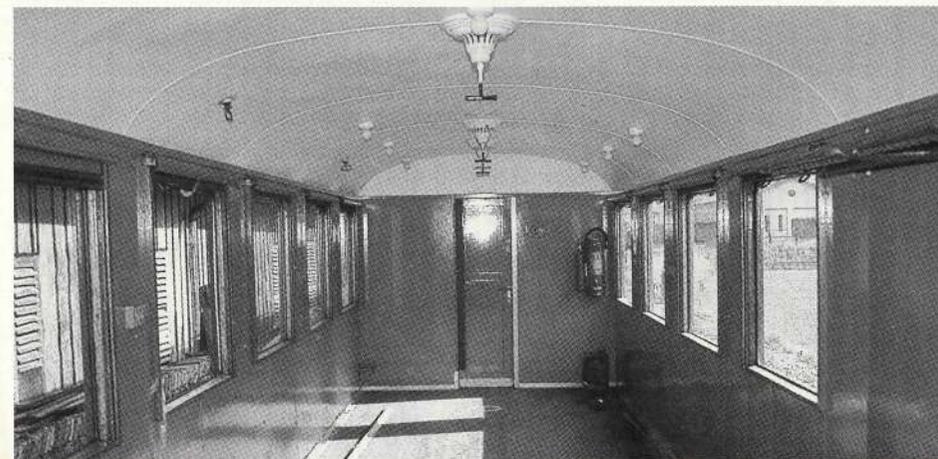
X 2910 Mannschaftswagen
ex RhB X 9010 Fahrleitungsmagazin Landquart
F 4010 zweiachsiger Gepäckwagen

Dieser Wagen kann mit wenigen Änderungen sofort als Mannschaftswagen eingesetzt werden. Der Wagen ist im Juni 1995 von Samedan nach Realp über den Schienenweg überführt worden.

X 2932 Hochbordwagen
X 2935 Hochbordwagen

exRhB Ek 6232 Hochbordwagen
exRhB Ek 6235 Hochbordwagen

Beide Wagen werden im Juni 1995 von Landquart nach Realp auf dem Schienenweg überführt. Die Wagen können sofort eingesetzt werden, da sie sich in einem guten Zustand befinden.



Innenansicht

Diese Rubrik ist da zur Beantwortung und Erläuterung von allgemeinen oder vielfach interessierenden Fragen rund um unsere Furka-Bergbahn sowie unserem Verein Furka-Bergstrecke.

Auch in den letzten Monaten gab es einige diesbezügliche Reaktionen. Deshalb gehe ich heute noch auf einige ein.

Adressänderungen der Mitglieder: Diese müssen natürlich baldmöglichst gemeldet werden. Nur so kann gewährleistet werden, dass die Mitteilungshefte sowie separate Post rechtzeitig an die neue Adresse gelangen. Adressänderungen bitte an das Sekretariat übermitteln.

Anmelden neuer Mitglieder: Unterlagen an die Vereinsadresse senden. (Verein Furka-Bergstrecke, Postfach CH-3428 Wiler b.U. Die Zuweisung an die Sektionen erfolgt von Wiler aus.

Zugehörigkeit bezüglich Sektion oder Regionalgruppe: Mitglieder aus der Schweiz können diese Fragen an mich oder an das Sekretariat richten. Alle ändern wenden sich an Kurt Maier, Bahnhofstr. 9, D-71397 Leutenbach. Betreffend Zahlungen kann man sich an den beiden erwähnten Stellen erkundigen.

Werbematerial: Bereits acht Mal wurde Informationsmaterial zu Werbezwecken angefordert. Besten Dank für die Bemühungen an die Betroffenen.

Mitgliederausweise: Er ist für 1995 auf drei Arten erhältlich, bei Rückfragen wende man sich an das Sekretariat.

Das Mitteilungsblatt trifft nicht ein: Nach der Neuorganisation des Vereins kann es vorkommen, dass diese Information nicht an den Empfänger gelangt ist. Schriftliche Meldung an das Sekretariat ist erforderlich. Bestellung von Souvenirs: Dieser Service sollte nun funktionieren. Rückfragen an DFB-Souvenirversand, Postfach 3468 in CH-4002 Basel.

Im Juni konnte der Fahrbetrieb der Saison 1995 beginnen. Wir hoffen auf einladendes Wetter, damit diese Saison zum Erfolg werden kann.

Wie steht es mit den Eintragungen in Ihrer Agenda bezüglich einer Fahrt mit Dampf? Sind auch alle Bekannten darüber informiert worden? Speziell im September ist eine Fahrt zur Station Furka besonders reizvoll, denn klare Sicht und bunte Farben der Natur erfreuen jeden Fahrgast.

Der Weiterausbau nach Gletsch hängt nicht zuletzt von der Besetzung der Züge ab.

Schliesslich noch die Frage nach dem Mitgliederbeitrag 1995, der längst fällig war? Zusätzliche Spenden helfen uns weiter, danke im voraus dafür.

Erfreulich wäre, wenn die Mitgliederwerbung noch stärker in Funktion gesetzt wird. Am Unterlagen fehlt es nicht, man kann diese anfordern. H. Weber Birkenweg 12, CH-5603 Staufen (Tel. 064 51 15 38).

Indem ich allen eine schöne Zeit wünsche, hoffe ich zudem, dass alle weiterhin an der Bergstrecke Freude haben werden.

Gesucht wird:

für die Werkstätte in Deisswil:

ein Palettroller, kann auch revisionsbedürftig sein

*Sektion Bern, Postfach 437
3098 Köniz*

Sektion Graubünden
Postfach 48

7005 Chur-Masans

Am 20. Oktober und am 4. November 1995 wird die Einwinterungsaktion durchgeführt.

Anmeldungen an J. Zahnd, Signinastr. 5, 7000 Chur.

Am 30. September besuchen wir das Depot in Samedan und fahren zur Alp Grüm, wo wir uns Spezialitäten des Puschlavs servieren lassen. Kosten ca. Fr. 70.-- mit Halbtaxabo.

D. Dorizzi, Ziegelgut 13, 7206 Igis nimmt Anmeldungen entgegen.

Sektion Innerschweiz
Postfach 4922

6002 Luzern

Es gehört eigentlich schon zu den Traditionen der Sektion Innerschweiz, dass im Rahmen der Generalversammlung Anlagen von Verkehrsmitteln besucht werden, sei es die Werft einer Schiffahrtsgesellschaft oder das Depot einer Eisenbahngesellschaft. Für dieses Jahr hatte sich der Vorstand für die Werkstätte und Das Depot der Rigi-Bahnen in Vitznau, in unmittelbarer Nähe des Vierwaldstättersees, entschieden. Dank der sachkundigen und engagierten Führung durch Mitarbeiter der Rigi-Bahnen wurde der Besuch zu einem bleibenden Erlebnis, zumal beide Dampfmaschinen in der Halle standen. Die Vertreter

der Rigi-Bahnen haben sich sehr viel Mühe gegeben, die Visite interessant zu gestalten, dafür gebührt ihnen ein herzliches Dankeschön.

Der geschäftliche Teil der Generalversammlung gestaltete sich äusserst problemlos, da alle Traktanden ohne grosse Diskussionen einstimmig genehmigt wurden, und auch die Jahresrechnung 1994 mit der erhöhten Abschreibung für die Baumaschine und das Budget 1995. Auch der Vorstand und die Rechnungsrevisoren wurden einstimmig im Amt bestätigt. Mit Stolz konnte der Vorstand feststellen, dass die Vorstandsmitglieder Stan Holecek und Peter Sichert der Gründungsversammlung der Sektion mit dabei sind; auch das Lob durch ein Mitglied des Zentralvorstandes, dass die Sektion - vor allem dank des unermüdlischen Einsatzes der Baugruppe Goldau - zu den aktivsten gehört, wurde freudig zur Kenntnis genommen.

Allerdings ab es auch zwei Wermutstropfen: Zum einen war der Aufmarsch beim ersten Sektionsarbeitstag so schlecht, dass noch einmal die dringende Aufforderung erging, an den Sektionsarbeitstagen teilzunehmen, zum anderen stagniert zur Zeit die Mitgliederwerbung, was weder im Sinne des Vereins noch der Sache sein kann. Auch hier noch einmal eine Bitte, selbst in wirtschaftlich schwierigen Zeiten zu versuchen, neue Mitglieder zu werben.

Sektion Ostschweiz
Oberer Moosweg 10

8500 Frauenfeld

Unser erste Bauwoche 1995:
vom 26. bis 30 Juni

Wie schon zur Tradition geworden, führen

wir am Sonntagnachmittag mit einem VW-Bus nach Realp zur Arbeitsbesprechung mit Walter Willi.

Unsere 11köpfige Gruppe wurde in 5 Untergruppen aufgeteilt:

- Marika und Margit, Logistik/Küche Realp
- Manfred zum Kioskwagen in Realp
- Hans mit Schülern von A. Heinemann für Arbeiten an der Station Furka
- Erika, Paul, Ivo und Markus für Tiefbauarbeiten und WC-Anlagen
- Stefan, Fritz und Bruno für Transporte für den Hochbau an der Station Furka

Logistik Realp: Marika und Margit haben mit dem Küchenchef, Rosina Maurer, nicht nur für volle Teller gesorgt, sondern uns mit den vorhandenen Möglichkeiten richtiggehend verwöhnt.

Kioskwagen Realp: Manfred hat nach gründlicher Einweisung durch Alfred Gysin die Vor- und Nachteile der Vorsaison zu spüren bekommen. An den Wochentagen minime Umsätze, jedoch an den Fahrtagen am Wochenende Einnahmen und Auskünfte wie es sein sollte.

Baumeisterwagen X 2911: Nicht nur die Schüler von Alfred, sondern auch Hans waren mit vollem Elan am Abkratzen der alten Farbe, Schleifen, Grundieren und Streichen des zukünftigen Baumeisterwagens die ganze Woche beschäftigt. Mit einem Zwischenspur wurde noch ein vom Wetter demolierter Jägerunterstand demontiert und sauber für den Abtransport bereitgestellt.

Tiefbauarbeiten Station Furka: Mit Hilfe des Kleinbaggers wurden Gräben geöffnet, Schmutzwasser und Sickerleitungen verlegt, eigesandet und der Graben wieder aufgefüllt, Schächte versetzt und einbetoniert, Flickschotter aufgebracht und verteilt. Die Wasserzuleitung zu den neuen WC-Anlagen erstellt, versetzt und montiert.

Hochbauarbeiten Station Furka: In der neuen WC-Anlage wurden Bodenplatten verlegt, Wand- und Bodenplatten ausgefügt, Spanplatten für die Decke gestrichen, Schiftungen für die abgehängte Decke zugeschnitten und montiert und

die Spanplatten eingepasst und aufgeschraubt. Die Fertigstellungs- und Reinigungsarbeiten in den WC-Anlagen konnten so terminiert werden, dass am Samstag die Anlagen von den Bahnreisenden benützt werden konnten.

Fritz war fast die ganze Woche für Transportarbeiten mit Draisine und Vorstellwagen beschäftigt, galt es doch nebst allen Personal-Kies-/Sandtransporten zur Station Furka auch noch für das Wochenende Material und Werkzeug für ca. 60 Mann oberhalb des Sidelenbaches bereitzustellen.

Am Mittwochnachmittag durften oder mussten wir noch den Bahnhof Gletsch aus seinem Winterschlaf erwecken. Läden montieren, lüften, Lampen setzen und Reinigungsarbeiten für die Kioskeröffnung am Samstag wurden erledigt.

Nicht nur das Postkartenwetter war uns in der ganzen Bauwoche gut gesinnt, sondern auch der kameradschaftliche Ton in dieser Zeit machte diese Fronarbeit zu einem Erlebnis, das anspornt, um die nötige Motivation für weitere Einsätze zu erhalten um erneut hier tätig zu werden.

Meiner Baugruppe spreche ich ein herzliches Dankeschön aus für den vorbildlichen Einsatz. Wir freuen uns auf die kommende Bauwoche 39.

Section vaudoise
J. Fornachon
Collognes 12
1004 Lausanne

Le week-end prolongé de la Pentecôte notre section présente lors du festival "à toute vapeur" au Blonay Chamby.

Le samedi, vers midi, M. Thuillard mon précieux collaborateur et moi-même (S. Züger) sommes arrivés au dépôt-musée.

Bolliger, un des coordinateurs de festival. Il nous demande si nous voulons installer notre stand à l'extérieur ou à l'intérieur du dépôt; vu le temps agréable, nous décidons de monter

notre stand à l'extérieur, soit entre le wagon "souvenir" et la petite terrasse de la buvette. Pour cette première participation de l'année, notre président M. Fornachon nous met gracieusement un poste de télévision avec vidéo incorporée. Ce dernier nous fournit également une cassette vidéo sur la Furka Bergstrecke faite par lui-même en 1994 entre Realp et Furka.

Grâce à ce nouveau matériel, nous avons pu intéresser un nombre beaucoup plus grand de personnes à notre action La Ligne Sommitale de la Furka.

Notre objectif sur le stand comprend 2 actions principales. La première et peut-être la plus importante, est la promotion de la ligne en donnant le plus d'explications et de données sur techniques sur celle-ci et en distribuant les prospectus mis à disposition par le secrétariat central.

La deuxième et l'aspect financier qui concerne la vente de matériel de promotion, soit brochures, plus cartes stylos et autres. Naturellement nous cherchons également à attirer de nouveaux membres pour soutenir la reconstruction et l'entretien de la ligne.

Le dimanche et le lundi de Pentecôte, le temps étant devenu plutôt pluvieux, nous avons installé notre stand à l'intérieur du dépôt, derrière la cantine.

Durant ces 3 jours, l'ambiance malgré la pluie du dimanche et du lundi, fut des plus chaleureuse et des plus animée. La vapeur et l'odeur du charbon était au rendez-vous. Personnellement, je n'ai pas pu me retenir de faire une petite virée à Blonay avec la FO HG 3/4 No. 3. Je garde de ces 3 jours un souvenir enthousiaste et positif.

Et vive le prochain festival. S. Züger

Messieurs S. Züger et J. Fornachon était de service pour la présentation de la ligne au festival Vapeur du Bouveret pendant les deux jours de fête. Première en plus de la télévidéo nous avons un magnifique panneau avec le nom de la ligne en grand qui se voit de loin. Les tables étaient très bien organisées pour pouvoir présenter les produits et ainsi que la ligne bien sûre. Nous avons enfin reçu les horaires en français.

En plus nous avons pu vendre du vin avec l'étiquette sur laquelle est dessinées une des locos vapeur de la ligne. Vin qui a eu du succès de par sa magnifique étiquette qui est un bonne idée pour un cadeau. Beaucoup de monde à passer et a fait connaissance de la ligne et même nous avons fait quelques nouveaux membres. Le temps était splendide l'ambiance très sympathique les gens que nous abordions nous écoutait avec intérêt. Notre présence à ces fêtes est vraiment indispensable pour que le public commence d'avoir l'habitude de voir le nom de notre ligne et pour que les gens se disent il faut qu'on aille la voir fonctionner cette ligne et aussi découvrir son magnifique paysage.

Pour ma part se fut un excellent week-end et une très bonne expérience, et je donne déjà rendez-vous à l'année prochaine.

J. Fornachon
Le président

Prochaines dates à retenir: Sortie annuelle le samedi 9 septembre 1995 visite mine d'asphalte de la Presta et ballade au VVT Vapeur Var de Travers. Possibilité de s'inscrire auprès de la section Vaudoise au plus tard le 26 août 1995.

Sektion NRW
M. Fränsing
D-44229 Dortmund

Sektionstreffen: Am Sonntag, den 30.4.95, fand im Gemeindehaus St. Peter und Paul in Hattingen unser diesjähriges Frühjahrestreffen statt. Etwas über 80 Mitglieder, Aktionäre und Interessenten der Furka-Bergstrecke machten sich auf den Weg dorthin. Bei Kaffee und Kuchen (den Spendern nochmals herzlichen Dank dafür!) berichteten wir in Wort und Bild über Neuigkeiten von unserer Bergstrecke. Dietmar Litterscheid, der leider nicht selbst anwesend sein konnte, stellte uns Dias und Informationen zur Verfügung. Der vertretungsweise von Uwe Bodenstern übernommene Vortrag stiess auf reges Interesse.



Mit unserer Einladung zum Treffen hatten wir um Spenden gebeten und entsprechende Scheine beigefügt. Für das lebhaftes Echo möchten wir uns, auch im Namen der AG und des Zentralvereins, herzlich bedanken. So konnten wir inzwischen einen kleinen Betrag für Lackierungsarbeiten an einer Lok zur Verfügung stellen. Zusätzlich konnten wir anlässlich der Generalversammlung der DFB AG in Turbenthal am 20.5.95 die runde Summe von Fr. 2 000.- für das "Baukonto Gletsch" (Tunnelsicherung und Bauarbeiten Wallis) überreichen.

Für jegliche Unterstützung, die das Hattinger Treffen wieder zu einem Erfolg werden liess, möchten wir uns bei allen Beteiligten nochmals bedanken. Unser nächstes Treffen findet am 19.11.95 im Thomas Morus-Haus in Neuss statt.

Stammtische: Wegen kurzfristiger Aufgabe unseres Stammlokals in Essen mussten wir uns um einen Ersatz bemühen. Wir wurden fündig mit der Gaststätte "Keglerklause" in Dortmund-Oespel, Oespeler Dorfstrasse 6. Das Lokal ist gut mit der S-Bahn zu erreichen (Haltepunkt DO-Oespel links). Autofahrer benutzen die B1, Abfahrt DO-Dorstfeld/Universität. Richtung Oespel, Wittener Strasse ca. 2 km, an der abknickenden Vorfahrt rechts in Ewald-Görshop-Str., dann links.

Die Termine in Dortmund: 1.9./6.10./3.11 und 1.12.95 jeweils um 19.00 Uhr.

Die Stammtische in Köln finden weiterhin in der Gaststätte "Alt Köln", Trankgasse 7, am Hauptbahnhof, statt. 8.9./13.10/10.11 und 8.12.95 jeweils um 19.00 Uhr.

Ausstellungen: Vom 29.3.-2.4.1995 fand in den Dortmunder Westfalenhallen die "Intermodellbau 95" statt. Dort waren wir mit einem 72 qm grossen Stand vertreten. Erstmals wurde die Trägerschaft der Messe von dem neu gegründeten "Modellbahnverband Deutschland" (MOBA) übernommen, welcher sich vom BDEF abspaltete. Für die Unterstützung und die gute Organisation möchten wir uns bei den Verantwortlichen des MOBA herzlich bedanken.

Neben unserer Info-Ecke präsentierten wir wieder unsere "Furka-Module" im Massstab HOm, welche aneinandergereiht eine Länge von etwa 15 m erreichten.

Auch in diesem Jahr staunten wir über unseren hohen Bekanntheitsgrad beim Publikum, was sich auch in der grossen Zahl von Stammbesuchern an unserem Stand ausdrückte. Die Werbekontakte und der Souvenirverkauf waren sehr erfreulich. Der Veranstalter konnte dann abschliessend erwartungsgemäss einen neuen Besucherrekord mit 106 000 Gästen melden. Seriöse Hochrechnungen, basierend auf zeitweisen Zählungen unsererseits, ergaben, dass ca. 20 000 Besucher den Furkastand betreten haben. Hoffen wir auf eine nachhaltige Wirkung!

Mitglieder/Aktionärswerbung: Auch in diesem Winterhalbjahr konnten wir wieder Prospektmaterial bei verschiedenen Modellbahngeschäften und Reisebüros auslegen. Erfreulich war das Echo bei einer Dortmunder Bank, wo die Prospekte und Zeichnungsscheine schon nach kurzer Zeit vergriffen waren und wir nochmals Nachschub deponieren durften. Auch ein Besuch beim DER-Reisebüro im Dortmund war erfolgreich. Dankend nahm man unsere Prospekte entgegen. Die Nachfrage nach Glacier-Express-Reisen und auch nach der Furka-Bergstrecke sei sehr lebhaft. Grund dafür sei auch die Veröffentlichung im AMEROPA-KATALOG.

Martin Fränsing

Regionalgruppe Rhein-Main
Joachim Ziegler
Siegfriedstrasse 69

D-61389 Oberreifenberg

Unsere Furka-Treffs /Stammtisch-Abende finden weiterhin statt an jedem zweiten Freitag im Monat ab 19.00 Uhr im Gasthaus "Vater Jahn" (Heimchenweg 29, Frankfurt-Unterliederbach, 069 307437.

Wegen Betreiber-Wechsel und Renovierung kann es zu kurzfristigen Verlagerungen in die Gasstätte "Zum alten Fritz" (Königsteinerstrasse 65, Frankfurt-Unterliederbach, 069 303463) kommen.

Bitte bei J. Ziegler nachfragen.

Die Termine und Themen der weiteren Treffen 95 sind: 10.11. Neue Videos, 8.12. u.a. Wahlen RG-Vorstand; um zahlreiches Erscheinen und Nutzung des aktiven und passiven Wahlrechts wird gebeten. 12.1.96

erneut die beliebte Tauschbörse.

Ausnahmen dieser Freitagsregelung sind im September und Oktober: Am Sonntag den 9.9.95 findet unsere diesjährige Exkursion statt. Es geht ab Mainz 7.57 bzw. Wiesbaden 8.37 nach Düren zur dortigen Kreisbahn, mit Anmeldungen über Gerd Kroh (Uelversheimer Weg 14, 55278 Eimsheim, 06249 - 7473).

Am Samstag, den 14.10.95, findet ab 14.00 Uhr unser diesjähriges Jahrestreffen statt in Solms-Uberbiel (bei Wetzlar). Zu den zahlreichen Programmpunkten (Berichte, Vorträge, Vorführungen) "Fortuna" und Besichtigung und Fahrten im Feld- und Grubenbahnmuseum. Weitere Mitgestaltung erwünscht! Inforamtionen über J. Ziegler.

Bei unserer zweiten diesjährigen Gruppenreise (im Salonwagen zur Furka; Details siehe letztes Rundschreiben) vom 6. bis 8. Oktober 95 sind noch einige Plätze frei. Anmeldungen an J. Ziegler.



Ein Bauzug, gestossen von einer Dampflokomotive

Sektion Schwaben
Bernd Hillemeyr
Galgenberg 22

D-86381 Krumbach

Aufbau eines Bildarchivs: Wie bereits mehrmals bei unseren Stammtischen angesprochen, möchten wir ein kleines Bildarchiv zusammenstellen, das unsere Sektionsaktivitäten dokumentiert.

Wer also Fotos oder Dias von Bauwochen, Ausflügen oder sonstigen Veranstaltungen der Regionalgruppe/Sektion Schwaben hat und uns Dias, bzw. Abzüge davon zur Verfügung stellen möchte, soll diese bitte dem Obmann Bernd Hillemeyr zukommen lassen.

Vielen Dank für die Unterstützung.

Stammtisch: Unser monatlicher Stammtisch findet am 1. Donnerstag im Monat, ab ca. 20.00 Uhr in der Gaststätte "Herrenkeller" in Ulm statt. Wir freuen uns über jeden, der kommt.

Sektion Neederland
F. de Jong
Mozartstrasse 35

NL-2324 XR-Leiden

Seit dem 12. Mai 1990 besteht die Sektion Neederland fünf Jahre. Deswegen trafen wir uns, so wie 1990, in Hoorn und zwar am 10. Juni. Wie damals haben wir eine Dampffahrt zwischen Hoorn und Medemblik zurückgelegt. Die kurvenreiche Fahrt in der typischen nordholländischen Landschaft ist auch für uns interessant. Ein Besuch in Medemblik fasziniert vor allem bei schönem Wetter.

Am 23. September trifft sich unsere Sektion wieder im Lokal "De Dierenriem" (Nähe Bahnhof) in Bilthoven. Wir nehmen an, dass nach den Ferien viele Mitglieder aus eigener Erfahrung sowohl erzählen als auch Video oder Fotos zeigen werden.

Leider können wir dieses Jahr als Sektion nicht bei der für uns interessanten Ausstellung mitmachen. Anfangs dieses Jahres hat ein Mitglied des VFB, das uns seit einigen Jahren einen Stand zur Verfügung gestellt hat, diesen für eigenen Gebrauch angefordert. Also unser "Panoramawagen" fährt nicht mehr. Die sektionseigenen Finanzen sind beschränkt und damit sind wir nicht in der Lage, selbst einen Stand anzuschaffen. Sponsoren sind momentan nicht interessiert für VFB-Zwecke. Wir hoffen, dass viele von uns in den Ferien Energie auftanken, um weitere neue Mitglieder zu werben.

F. de Jong

Inserate im Mitteilungsblatt
bringen auch Ihnen Erfolg.

Anzeigentarif:

1/1 Seite Fr. 750.-

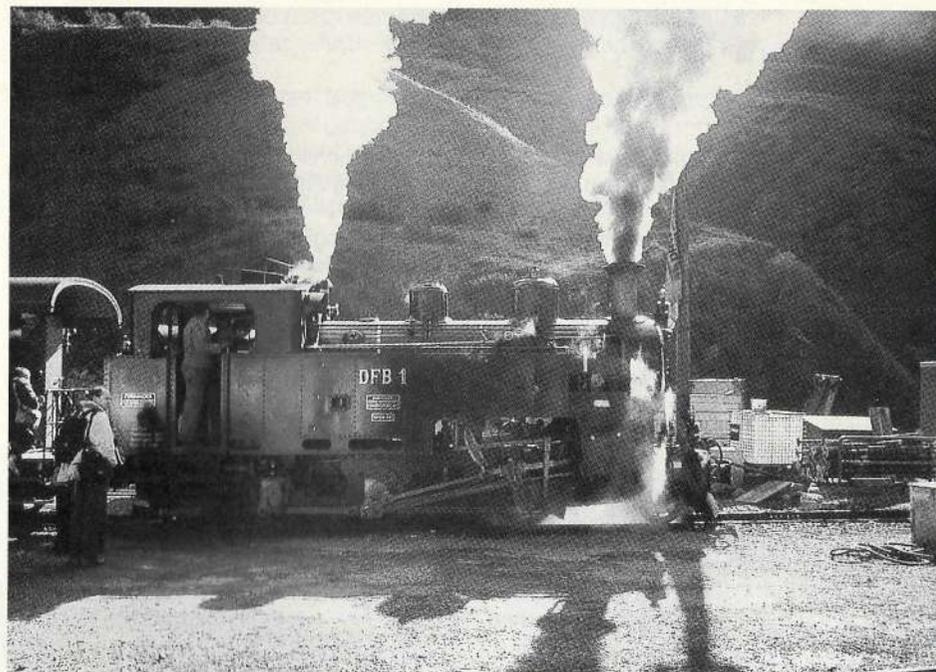
1/2 Seite Fr. 400.-

1/4 Seite Fr. 200.-

1/8 Seite Fr. 150.-

Auf Wunsch kann auch
farbig gedruckt werden.
Preise können bei der Redak-
tion angefragt werden.

Beilagen können auch
zum Versand gebracht
werden.



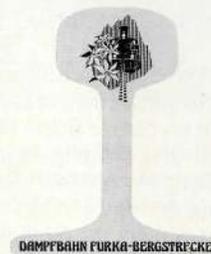
Neu!

Briefbeschwerer aus Original-Furka-Schienen
(1912/1919)

Gravur (Signet und Schrift) mit Laserstrahl!

2 Ausführungen: roh, lackiert Fr. 18.-
geschliffen, lackiert Fr. 23.-
(+ Versandkosten)

Bestellungen an:
Souvenir-Shop DFB, Postfach 3468, 4002 Basel



Der Trägerverein des Frankfurter Feldbahn-Museums feierte dieses Jahr sein 20jähriges Bestehen.

Das frühlingsliche Feldbahnfest bekam als Jubiläumsgabe eine rollende Sonderausstellung mit sechs Dampfloks, mehreren Dieselloks, einer Akkulok, Kipplorenzug, Waldbahnzug, Untertagebahn, Torfbahn, Militärzug, Güterbahnwaggon und Draisine bis hin zum Schienenfahrrad.

Die Personenzüge verkehrten durch den Frankfurter Rebstockpark. Dass alles herausgeputzt war, versteht sich. Und ein wenig Stolz mag auch dabei gewesen sein. Zu recht!

Dieser Stolz klang auch bei der Jubiläumsfeier tags zuvor. Der Vereinsvorsitzende schilderte die Entwicklung des Museums aus seinen Anfängen bis zum heutigen Stand sowie die Perspektiven und Wünsche für die Zukunft.

Gerade diese wurden aufgegriffen von zahlreichen Vertretern aus Politik und den Behörden, die unter den Geladenen waren. Mehrfach betonten der amtierende Frankfurter Oberbürgermeister, die Bürgermeisterkandidatin, Stadträte und Stadtverordnete und Mitglieder zuständiger Gremien, wie gern man einem Verein behilflich sei, der Öffentlichkeit so viel bietet und so wenig auf der Tasche liege. Die Aussichten für Genehmigung und Bau eines neuen Lokschuppens und einer weiteren Ausstellungshalle kann man nach dieser Jubiläumsfeier sicherlich optimistischer sehen.

Das Engagement des Vereins würdigten auch der Vertreter des Hessischen Museumsverbandes und der ehemalige Direktor der Lokomotivkonstruktionsfirma Henschel, Lokbau in Kassel.

Schliesslich überbrachten die gelandenen Eisenbahn-Vereine aus Deutschland, der Schweiz und Holland ihre Gratulationen und Geschenke. In kurzen Grussworten betonten die Vereinsvertreter nicht nur die Bedeutung all dieser ehrenamtlichen Tuns,

sondern auch ihr gedeihliches und freundschaftliches Zusammenwirken untereinander.

Auch die Regionalgruppe Rhein-Main des VFB war geladen und konnte sich bedanken für die schon mehrfach erlebte Gastfreundschaft des Feldbahn-Museums, das uns, wie andere Eisenbahnvereine und -Museen der Rhein-Main-Region auch, die Teilnahme an ihren Veranstaltungen ermöglicht, so dass wir dort mit unserem Stand Werbung für die Furka-Bergstrecke machen konnten.

Am 25. und 26. November 1995 werden wir ein weiteres Jubiläum mitfeiern dürfen; die Interessengemeinschaft Eisenbahn Bad Homburg v.d.H. feiert mit ihrer 10. Ausstellung zugleich das 100jährige Bestehen der Strecke Bad Homburg - Ussingen. Unser Stand dort wird gegenüber den Vorjahren jubiläumshalber vergrössert und ergänzt durch die Furka-Modul-Anlage aus München.

Buffets, Rundfahrten und eine familiäre Atmosphäre machten diese Jubiläumsfeier des Feldbahn-Museums zu einer schönen und erfolgreichen Veranstaltung.

Soweit die Frankfurter Feldbahner und ihr Jubiläum. Doch wozu diese ausführliche Schilderung? Auch die DFB AG hat dieses Jahr einen runden Geburtstag. Gibt es dazu eine Feier?

Hat die Gesellschaft keinen Grund, mit einigem Stolz auf das Erreichte zurückzuschauen? Liesse sich nicht an dieser Stelle vielfältiger Dank sagen an alle, die mitgeholfen haben? Wäre das nicht ein Anlass, einen vorsichtigen oder mutigen Blick in die Zukunft zu tun? Wäre das nicht die Gelegenheit, Sponsoren und Vertretern aus Politik und Behörden die Projekte der DFB vorzustellen und sie darauf "einzustimmen"? Könnte man dabei nicht auch den einen oder anderen Förderer gewinnen, sich durch Aktienzeichnung, Vereinsbeitritt oder Spende zu beteiligen? Liesse sich der Kreis

ähnlicher Bahngesellschaften zusammenführen und weiter freundschaftlich verbinden?

Braucht es eigentlich all diese "Begründungen" für eine Feier? Kann eine Bahngesellschaft und ein Bahnverein nicht einmal einen Tag in der Routine innehalten und ihn fröhlich, ausgelassen, besinnlich oder wie auch immer begehen?

Also: Feiern!

Oder mit den Worten von "unserem" Goethe:

Tages Arbeit! Abends Gäste!
Saure Wochen! Frohe Feste!
Sei dein künftige Zauberwort.

(aus "Der Schatzgräber")

Wenn einer eine Reise tut..



Erneut hatte Bruno Rütli eine aus 32 Personen bestehende Reisegruppe an die Furka begleitet. Mit der zufriedenen Schar erreichte er die Station Furka, wo sich die Reisenden verpflegen konnten. Erstaunt über die erbrachten Leistungen aller Beteiligten, die sich in uneigennützig Art für die Furka-Bergstrecke einsetzen, fand eine angeregte Diskussion statt.

Wir hoffen natürlich, dass sein Aufruf "Ohne Kohle kein Dampf" entsprechendes Echo finden wird. Für uns alle kann man diesen Aufruf auch etwas umformulieren, indem gesagt wird: "Ohne Aufträge keine Kohle", wobei hier der Geldbeutel gemeint ist. Wer kann, sollte vermehrt Vereinsmitglieder oder Aktionäre bei der Auftragsvergabe berücksichtigen.

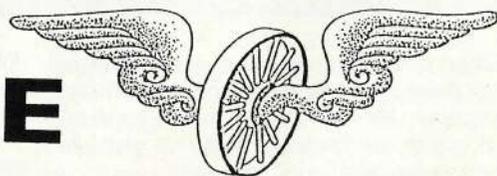
Hans-Rudolf Lüthy
Guldiweg 1
5036 Oberentfelden



üschtige bitte!

VERSE

**rund
um d' Isebahn**



Preis Fr. 5.-

Bahnhoffest in Bergün 3. September 1995

Der auf 1373 m gelegene Kurort Bergün im oberen Albulatal hat seit dem 20. August 1994 ein neues Denkmal erhalten. Diesmal handelt es sich nicht um einen Bewohner, der sich um das Bergdorf oder seiner Umgebung verdient gemacht hat, sondern um eine Lokomotive der RhB, das legendäre "Krokodil", das während der Betriebszeit manchen Gast ins schöne Albulatal hinaufgebracht hat. Am 20. Juli 1922 ist die Ge 6/6, 407, als 7. Einheit der sogenannten Winterthurer-Schrägstangenantriebslokomotivserie in den Betrieb genommen worden. Die 66 t schwere Maschine mit einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h und einer Leistung von 1076 PS wurde in den Werkstätten der Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) mechanischer Teil sowie von der Maschinenfabrik Oerlikon (MFO) und Brown Boverie & Cie. Baden (BBC) elektrischer Teil, konstruiert. Bis zu ihrer Pensionierung im Jahre 1986 legte sie auf dem bündnerischen Schmalspurnetz der RhB insgesamt 4 038 971 km zurück. Die "alte Dame" ging nicht etwa den Weg des alten Eisens, nein sie kam durch Beziehungen zur Schweizerischen Bankgesellschaft (SBG), wo sie neben dem Verwaltungsgebäude in Zürich-Altstetten aufgestellt wurde. Als sie ihren Aufenthalt im Unterland beenden musste, konnte die braune Lok durch Beziehungen mit dem ehemaligen Chef der Zugförderung und Werkstättendienst, Franz Skvor, wieder den Weg zurück in den Kanton Graubünden antreten, allerdings nicht mehr mit eigener Kraft. Der Albula-Bahn-Club Bergün hatte sich darum bemüht und erhielt die Lok samt Transport auf den Denkmalsockel in Bergün als Geschenk der SBG. Unterhalb der Bahnstation RhB, auf einem Grundstück des EMD, fand die Lok 407 ihren verdienten Ruheplatz. Damit die Unterhaltsarbeiten, die an einer im Freien stehenden Loko-

omotive bekanntlich recht aufwendig sind, auch in Zukunft gewährleistet sind, werden vom Albula-Bahn-Club Bergün Lokanteilscheine zu je Fr. 100.- verkauft.

Anlässlich des Bahnhoffestes vom 3. September möchte man zusätzlich dafür sammeln, um dem Denkmal ein Schutzdach in Form eines Wintergartens mit Glasfenstern beschaffen zu können. Damit ist es möglich, unseren Nachkommen das legendäre "RhB-Krokodil" stets noch zeigen zu können.

Unter dem Titel "listige bitte" veröffentlicht H.R. Lüthy-Pavan aus Oberentfelden, selbst ein Mitglied des Albula-Bahnclubs eine kleines Büchlein unter dem Titel "Verse rund um d' Isebahn", im Eigenverlag. Die auf einfachste Weise hergestellte Broschüre mit 34 verschiedenen Versen und kleinen Skizzen kommt anlässlich des Bahnhoffestes am 3.9.95 erstmals zum Verkauf. Die Fr. 5.- (Broschürenpreis) geht vollumfänglich zu Gunsten der Erhaltung der Lok 407, zu der Autor eine spezielle Beziehung hat.

"ich bin die Lok 407"

Ich bin das Krokodil 407 trotz der Ausrangierung erhalten geblieben und stehe nun ohne grossen Protest seit kurzer Zeit in Bergün auf einem Schienenpodest.

H.R. Lüthy-Pavan
Oberentfelden

Adressliste Verwaltungsrat DFB AG

| Funktion | Name | Adresse | Telefon / Fax |
|----------------------------|------------------|---------------------------------------|--|
| Präsident | Gysin Alfred | Postfach 3468 4002 Basel | G 061 332 18 18 Fax 061 332 16 00 |
| Vizepräsident (VS Goms) | Heinzer Peter | Haus de Vios 3984 Fiesch | G 028 71 27 00 Fax 028 71 32 42 |
| Mitglieder: | | | |
| VFB | Albisser Josef | Arisdörferstrasse 12 4410 Liestal | P 061 921 53 40 |
| Korp. Ursern | Christen Hans | Gotthardstrasse 6493 Hospental | P 044 6 79 69 |
| Kleinaktionäre | Schletti Jürg | Blumenbergstr. 50/52 3013 Bern | P 031 332 77 20 |
| D/NL | Schmidt Wolfgang | Sonnenhalde 22 D-72488 Sigmaringen | P +49 7571 52030 F +49 7571 50604 |
| Mitarbeiter | Willi Walter | im Acher 6a 6440 Brunnen | P 043 31 40 92 Fax 043 31 40 92 N 077 42 73 04 |
| Protokoll | Zenkhusen Pascal | Oberwalderhof B 3999 Oberwald | G 044 6 70 42 Fax 044 6 86 42 |
| Korrespondenzadresse: | | Postfach 35 3999 Oberwald | |

Adressliste Geschäftsleitung DFB AG

| Funktion | Name | Adresse | Telefon / Fax |
|-----------------------|------------------|---|---|
| Vorsitz | Willi Walter | im Acher 6a 6440 Brunnen | P 043 31 4092 Fax 043 31 4092 N 077 42 7304 |
| Stv Vorsitz | Albisser Josef | Arisdörferstr. 12 4410 Liestal | P 061 921 5340 |
| Betrieb | Zenkhusen Pascal | Oberwalderhof B 3999 Oberwald | G 044 6 7042 F 044 6 8642 |
| ZfW | Metzger Otto | Rüttistrasse 6 3052 Zollikofen | P 031 911 3316 N 077 43 3990 |
| Bau/Logistik | Willi Walter | im Acher 6a 6440 Brunnen | P 043 31 4092 F 043 31 4092 N 077 42 7304 |
| Ing./Planung | Müller Fritz | Rufisbergweg 26 6006 Luzern | P 041 36 2300 |
| Finanzdienst | Albisser Josef | Arisdörferstrasse 12 44109 Liestal | P 061 921 5340 |
| Marketing/PR | Wespi Hans | Rittinen (Touristik Serv.) 3924 St. Niklausen | G 028 56 3722 Fax 028 56 3725 |
| Protokoll | Brehm Reto | Sternegg 6 6005 Luzern | P 041 43 1268 |
| Korrespondenzadresse: | | Postfach 35 3999 Oberwald während der Betr. Zeit: Postfach 6491 Realp | |

