



Verein Furka-Bergstrecke

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG





DFB-Aktien

Derzeit sind noch alle vier Nennwerte von DFB-Aktien aus dem Besitz des Vereins Furka-Bergstrecke verfügbar. Wer die 100er-, 200er-, 300er- oder 500er-Aktien noch nicht besitzt, sollte aber jetzt zugreifen! Es hat solange Vorrat! Die Verkaufsbedingungen entsprechen denjenigen der letztjährigen Kapitalerhöhung der DFB (d.h. Kauf zum Nominalwert für Besitzer von 500er-Aktien bzw. beim gleichzeitigen Kauf von niedrigeren Nennwerten und 500er-Aktien; andernfalls wird ein Aufpreis verlangt).

Anfragen/Bestellungen von Aktien an:
DFB-Sekretariat, Postfach 3468, CH-4002 Basel
Telefon bis 20.10.92: 061/46 91 91, nachher 061/411 91 91
Telefax bis 20.10.92: 061/46 90 20, nachher 061/411 90 20

Mitteilungsblatt / Bulletin
Verein Furka-Bergstrecke
3999 Oberwald

Ausgabe / Edition 3/1992
DFB, Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
3999 Oberwald

Impressum

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

Redaktionsteam / Rédacteurs:
Hans Hofmann, Bruno Albisser,
Beat Schweizer, Georg Seiler
Mitarbeiter: A. Heinimann, Hr. Haefelfinger

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

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

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

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

Redaktionsschluss für Nr. 4/1992/
Clôture de rédaction du n° 4/1992:
13. Oktober 1992 / 13 octobre 1992

Erscheinungsdatum: Woche 47
Date de parution: semaine 47

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

Inhalt / Sommaire

Aus dem Zentralvorstand

Vor zehn Jahren,
Aktivitäten in Gletsch

Il y a dix ans, des choses
se sont passées à Gletsch

B² 2028 gestern ...

Eröffnung der Strecke
Realp-Tiefenbach

Fotowettbewerb

Sektionsnachrichten

Auch der weiteste Weg lohnt sich ...



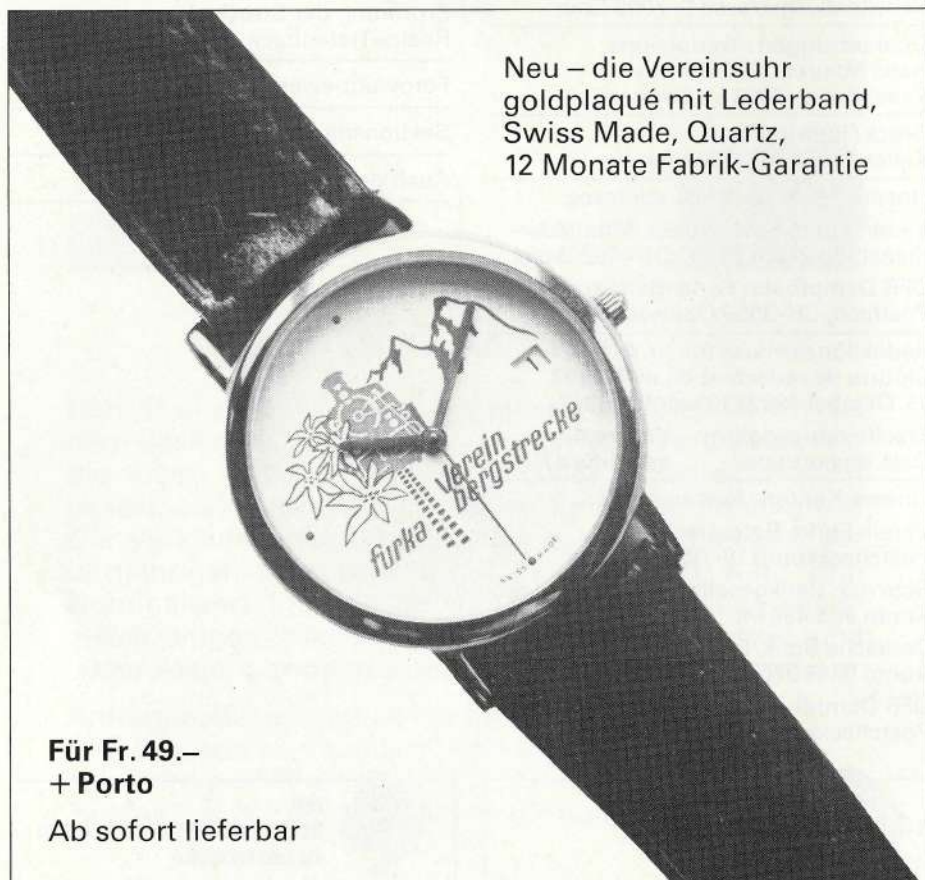
DFB
DAMPFBAHN FURKA-BERGSTRECKE AG
CH-3999 OBERWALD

Aus dem Zentralvorstand

vfb/alb – Statutengemäss konstituierte sich der Zentralvorstand an seiner ersten Sitzung nach der Wahl-GV in Nottwil. Die neue Ressort-Zuteilung entnehmen man dem Adressenverzeichnis im Mitteilungsblatt 2/1992 auf Seite 2. Auf vielseitigen Wunsch führen wir noch einmal alle anerkannten Sektionen des VFB auf. Es sind dies: Aargau, Bern, Genf, Graubünden, Innerschweiz, Nordwestschweiz, Ostschweiz, Solo-

thurn, Waadt, Wallis und Zürich in der Schweiz; Hamburg, München/Oberbayern, Nordrhein-Westfalen, Rhein-Main, Rhein-Neckar, Schwaben und Stuttgart in Deutschland sowie die Sektion Nederland.

Die Materialkommission brachte fünf «Pin-Sujets» in den Verkauf. Ebenso kann künftig gegen Vorweisen des Mitgliederausweises auf diversen Artikeln ein Rabatt gewährt werden.



Neu – die Vereinsuhr
goldplaqué mit Lederband,
Swiss Made, Quartz,
12 Monate Fabrik-Garantie

Für Fr. 49.–
+ Porto

Ab sofort lieferbar

Vor zehn Jahren, Aktivitäten in Gletsch

In diesem Spätsommer werden es 10 Jahre her sein, seitdem in Gletsch eine Protestaktion durchgeführt worden war, die sich gegen den geplanten Abbruch der Furka-Bergstrecke auflehnte. Damals glaubte noch kaum jemand daran, dass mit diesem Manifest der Weg für eine neue Epoche geebnet war, denn der Schienenweg an der Furka erforderte stets grosse Aufwendungen.

Als am 12. Dezember 1983 in Bern der Verein Furka-Bergstrecke ins Leben gerufen wurde, bestand eine Organisation, die das Ziel verfolgte, die Bergstrecke vor dem Abbruch zu retten und der Nachwelt zu erhalten. Der Verein begann damals ohne auch nur über ein

schienengängiges Rad verfügt zu haben, und somit kann es nicht erstaunen, dass die Retter der Bergstrecke in den Augen der Skeptiker anfänglich als Phantasten gestempelt worden waren. Aus der lockeren Verbindung, die zur Gründungszeit herrschte, entwickelte sich nach und nach eine Organisation, die vereinsrechtlich begründet ist. Die Tatsache, dass Begeisterung allein nicht der Weg zum Ziel sein konnte, mussten einige Begeisterte erkennen, und die Folge davon waren personelle Veränderungen.

Ein markantes Ereignis ist zweifellos der 11. Juli 1992, als die erste Etappe der Bergstrecke bis Tiefenbach in Betrieb genommen werden konnte.

Il y a dix ans, des choses se sont passées à Gletsch

A la fin de cet été, il y aura dix ans qu'une manifestation se déroulait à Gletsch, pour protester contre la démolition de la ligne de chemin de fer Furka montagne. Personne de ceux qui se sont cabrés à cette occasion ne s'imaginait sans doute qu'une nouvelle époque allait sortir de cet événement; la section sommitale de la ligne de la-Furka causait constamment de gros frais.

Toutefois, les choses commencèrent à se concrétiser le 12 novembre 1983, lorsque se fonda à Berne l'Association pour la ligne Furka montagne dans le but de sauver ce tronçon de la démolition et de le conserver pour l'avenir. L'association se mit au travail sans

qu'elle possédait aucun essieu roulant sur rails et il n'est pas étonnant que les premiers protagonistes fassent à l'époque figure de chasseurs de chimères. Mais l'association, de purement idéale qu'elle était au début, prit peu à peu de l'ampleur et reçut finalement un statut juridique. En cours de route, plusieurs idéalistes avaient fait l'expérience que l'enthousiasme seul ne suffisait pas pour arriver au but; il y eut des mutations.

Maintenant, l'événement qui fera date s'est passé le 11 juillet 1992: Ouverture à l'exploitation du premier tronçon restauré de la ligne, jusqu'à Tiefenbach.

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 Berghotelier wird zum Erlebnis.



Familie Nanzer Telefon 028/73 11 44 Fax 73 25 57

**HOTEL RESTAURANT
GRIMSELBLICK
KRISTALLGROTTE**

Murmeltierpark Fam. Stefan Gemmet
3864 Grimselpass VS
Telefon 036/73 11 26
Touristenlager

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



Pension Furka ooo

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, Fax 028/73 27 51

1370 m u. M.
sport-hotel
SCHWEIZ / SUISSE / SWITZERLAND

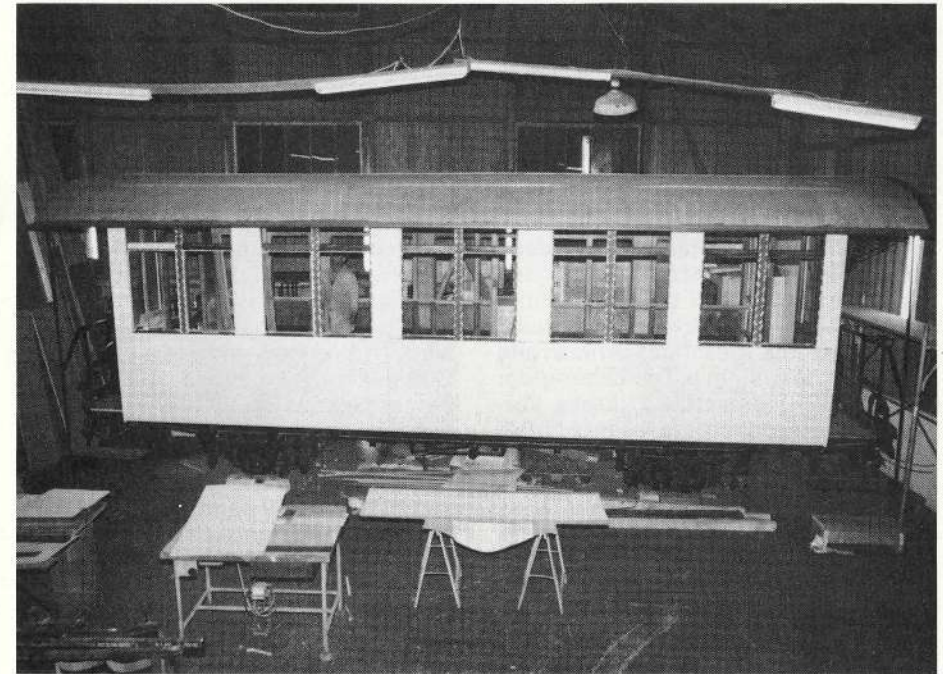
Alle Zimmer mit Dusche, WC, Radio/TV, Telefon,
Minibar, und teilweise mit Balkon.
Familie Erich Hischier-Mutter CH-3999 Oberwald (VS)
Telefon 028/73 21 41 Fax 028/73 13 35

Fr. 24.-

Bei der Materialstelle
erhältlich



B² 2028 gestern ...



Chronologie
von Peter Grünig, Sektion Bern

Die Rhätische Bahn (RhB) hat den zweiachsigen Personenwagen B² 2028 im Jahre 1970 aus ihrem Rollmaterialpark ausrangiert. Der Oldtimerwagen passte nicht mehr in das moderne, auf die Zukunft ausgerichtete Unternehmen. Gefragt waren unterhaltsfreundliche, moderne Massentransportmittel. In der Tourismusbranche waren die Nostalgie-Dampzüge zu dieser Zeit noch kein Thema.

Der Wagen entging durch glückliche Umstände dem drohenden Abbruch, bis 1972 die EUROVAPOR ihr Interesse

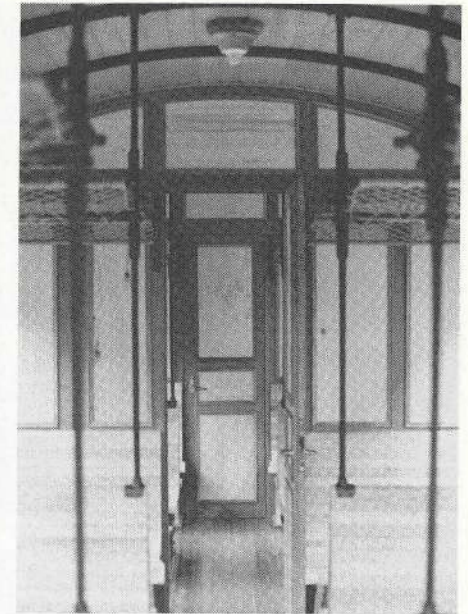
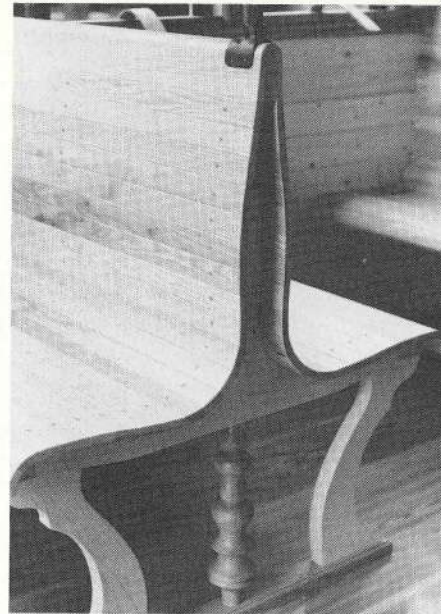
für den heruntergekommenen Veteranen anmeldete. Schon bald darauf wechselte der Wagen für Fr. 500.- seinen Standort von Graubünden nach Ittigen bei Bern.

Der Wagen war vorgesehen für Einsätze im Nostalgie-Dampzug der EUROVAPOR auf der Strecke der SZB/VBW (heute RBS) im Raume Bern. Nach einer gründlichen Renovation sollte der Oldtimer bald im Gespanne mit dem «Feurigen ELIAS» Dienst leisten.

Zusammen mit einem Wagen der «Sernftal-Bahn» stand er längere Zeit auf einem Abstellgeleise in Ittigen BE. Nur notdürftig mit einer Schutzblache gedeckt, harrete er der Dinge, die da

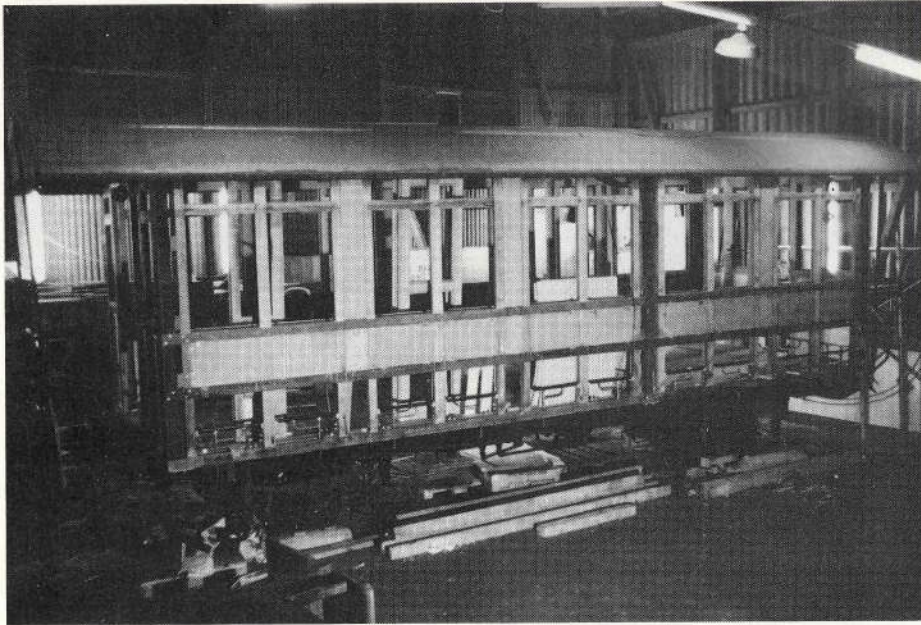
kommen sollten. In dieser Periode wurde das Wagendach saniert und mit viel Eifer und Elan das Wageninnere (Sitzbänke, Gepäckträger, Fenster, Türen) demontiert und diese Teile in einem nahegelegenen Gebäude eingelagert. Die Verantwortlichen hofften auf eine rasche, unproblematische Renovation. Alle Beteiligten waren motiviert und zahlreich zu den ersten Arbeitseinsätzen erschienen. Zu Inspektionszwecken entfernte man die Verblechung an der einen Wagenseite. An der Holzkonstruktion (tragende Elemente) wurden schwerwiegende Schäden festgestellt. Die Zapfen der Holzpfosten in den Grundrahmen waren durch Feuchtigkeit teilweise zerstört. Holzfachleute empfahlen die gesamte Erneuerung dieser wichtigen Teile. Die Leitung der EUROVAPOR unterstützte dieses Vorhaben. Die Arbeiten erwiesen sich als heikel und sehr anspruchsvoll. Das Interesse an der Renovierung (zur Zeit nur Arbeiten für Holzfachleute) sank bald auf den Nullpunkt. Im Jahre 1975 diskutierte man sogar über den Abbruch der Arbeiten (Verschrottung) unter den gegebenen schlechten Arbeitsbedingungen (Freiluftbühne). Mit Mühe überstand der ausgeschlachtete Wagen die Zeit bis zum Winter 1978/79. In einem Depot der SZB in Worblaufen (Wollenhof) erhalten die Unentwegten für ihr Fahrzeug Unterschlupf. Eine kleine Werkstatt ist vorhanden, und der Raum ist sogar heizbar. Die Pfosten fertigt man aus Zeit- und Kostengründen mit tropischem Irokoholz. Die Eichenrahmen (Länge total 7,2 m) sind auch zu erneuern. Die Arbeiten am neuen Ort machen nur kleine Fortschritte, da die meisten Beteiligten nicht aus der Region stammen. Die weiten Anreisedistanzen sind für das Projekt hinderlich. Im Sommer 1983 wird der Wagen nach Langnau verlegt, in den Werkhof der Baufirma Stämpfli (21.7.83). Damit wechselt der Wagen an den Wohnort der aktivsten Mitglieder. Das Langnauer Team, darunter der Schreiner Bernhard Fankhauser, ist der festen Überzeugung,

das Werk zu vollbringen und will den Wagen nach langen Jahren fertigstellen. Viel gute Arbeit wird in der Freizeit geleistet, aber zu wenig, um ein so anspruchsvolles Projekt in nützlicher Frist zu realisieren. Schlussendlich sinkt die Motivation, im zwischenzeitlich zum Einmannbetrieb geschrumpften Team auf Null! 1988 wirft man endgültig das «Handtuch». Der belegte Arbeitsplatz wird vom Unternehmer selbst beansprucht. Der unfertige Wagen mit vielen Einzelteilen wird der DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke zum Kauf angeboten. Für den Betrag von Fr. 4000.– wird dieser erworben und der Sektion Bern zur Restaurierung anvertraut. Am 2.12.88 trifft der Wagen in Deisswil ein und wird im Werkhof der Firma Bächler + Güttiger vorübergehend deponiert. Die Berner Sektion ist zu dieser Zeit noch mit der Fertigstellung des FO-Güterwagens Gkv 4416 in einem offenen Hallenteil der Karton Deisswil AG beschäftigt. Im Frühjahr 1989 sandstrahlte eine externe Firma vorsorglich alle Metallteile des 2028 (vor allem das Fahrwerk und Plattformteile), der mit einer Blache gedeckt im Freien steht. Die alten Holzteile leiden sehr unter dem Quarzsandstrahl der gutgemeinten Vorsorgebehandlung! Die beiden Achsen speditiert man im August 1989 zur Aufarbeitung nach Landquart, gleichzeitig mit der Ablieferung des Güterwagens Gkv 4416. Ab September 1989 ist der neue Arbeitsplatz in der offenen, ungeheizten Halle der Karton Deisswil AG bezugsbereit, der 2028 wird erneut gezügelt. Das grosse Abenteuer kann beginnen! Die «Planung» sieht vor, im Winter Kleinarbeiten privat zu verrichten, im Sommer in Deisswil am eigentlichen Wagenkasten zu arbeiten und die aufbereiteten Teile einzubauen. «Unser Schreiner» wird sich um die «Holzarbeiten» kümmern. Die aus dem süddeutschen Raum nach Deisswil übergeführten (verschiedenen) Sitzbänke werden vorläufig zur Seite gestellt. Das Untergestell wird vom Wagenkasten getrennt und soll in Landquart (RhB)



mit einem Bremszahnrad und verschiedenen Anpassungen versehen werden. Ein grosser Brocken Arbeit wird uns dadurch erspart. Im Winter 89/90 können die vielen Metallteile (Profile, Deck- und Ausgleichsleisten, Gestänge, Haltestangen, Lamellen, Bleche usw.) in einer geheizten Werkstatt bei Rudolf Weber (Köniz) vorbereitet werden (entrostet, richten, grundieren). Solange die Temperaturen es zulassen, wird auch am übrigen Wagen gearbeitet. Im Sommer 1990 verlegt man den neuen Wagenboden mit Lärchenholzbrettern, die sichtbaren Innenflächen der Wagenkonstruktion werden mit Eichentäfer belegt. Massive Verstärkungswinkel werden im Bodenrahmen und im Anschluss zu den Seitenpfosten montiert. Auch die Stirnwände erhalten zusätzliche Verstärkungsbügel. In der Schreinerei Muralt in Zollbrück fertigt Bernhard die neuen Schiebefenster, und es wird Holz vorbereitet für die Innenver-

kleidung. Man beschliesst, die Sitzbänke neu anzufertigen, weil die vorhandenen unterschiedlich, unvollständig und in schlechtem Zustand sind. Die sechs Türen werden auf dem alten Grundmaterial aufgebaut und erneuert. Das vorgefertigte Material nimmt einen respektablen Lagerplatz in Anspruch. Das Deckentäfer im Wagen und auf den Plattformen wird angeschlagen. Die morschen Dachendbogen werden durch verleimte ersetzt. Verstärkungen in Form von Schichtholzbrettern werden in die Ausfachungen der Wagenholzkonstruktion eingepasst und verleimt (Lamello). Unter der Fensterkonstruktion wird je ein Tropfwasserkännel mit Ablauf montiert, damit das möglicherweise eindringende Wasser ohne Schaden anzurichten durch die Holzkonstruktion unter dem Wagenboden ins Freie gelangen kann. Die Dachhaut ist vorbereitet für einen neuen Schutzanstrich.

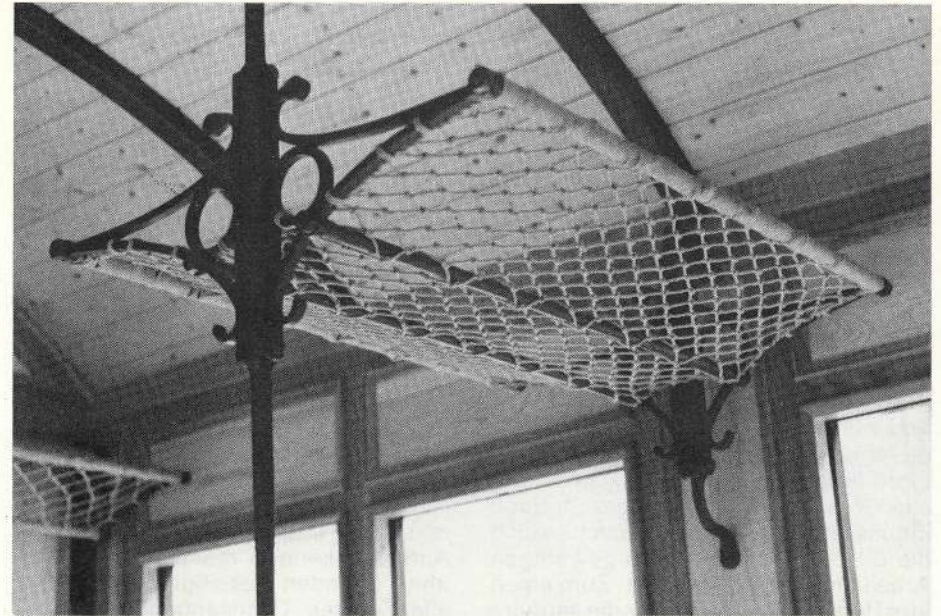


Am 9. August 1990 wird anstelle des Originaluntergestells ein neuwertig aufgearbeitetes Fahrwerk eines ex Appenzellerbahn-Wagens nach Bern geliefert. Auch neue, aus Vierkantstahlprofilen gefertigte Plattformgeländereinheiten sind dabei. Diese legen wir zur Seite, da die alten Originalgeländer bereits in Aufarbeitung sind.

Sogleich wird das Gerippe des Wagenkastens mit dem Untergestell ausgerichtet und verankert. Neu angefertigt werden die Trittbretter und Plattformböden. Frau Kiener (Bern) knüpft neue Gepäckträgeretze, gleichzeitig unterziehen sich die 90jährigen Gepäckträger einer Verjüngungskur bei Theo Wenger (Thun).

Kurzfristig wird von der Projektleitung der nachträgliche Einbau einer Dampfheizung gewünscht mit weiteren kleinen Detailverbesserungen an Ausrüstungen, wie z. B. 24-V-Beleuchtung (Wechselbe-

trieb mit Batterie/Generator), Lautsprecheranlage, Schutzbelag über Lärchenboden usw. Klare Anweisungen (technische Details) darüber sowie Kabel- und Rohrleitungsquerschnitte, Auslegung der Notbremse, Typ der Beleuchtungsarmaturen usw. sind aber keine zu erfahren, weil inzwischen der Rollmaterialchef fehlt und der Betriebsleiter noch nicht eingestellt ist. In der «Wintersaison» ist nur noch ein kleiner harter Kern an den Arbeiten beteiligt. Wir fühlen uns im Stich gelassen, die Motivation fehlt. Leim- und Farbarbeiten können bei Minustemperaturen nicht mehr ausgeführt werden. Das Einpassen und Montieren der überwiegend alten Aussenverblechung mit den vielen Schutz- und Deckleisten steht heute unmittelbar bevor. Der Einbau der Sitzbänke, Zierleisten, Wandzierfüllungen, Gepäckträger und der vielen kleinen Hilfseinrichtungen ist in einer konzentrierten Aktion am Schluss geplant.



Die Zeit drängt, bald ist Frühling. Der Personenwagen muss bis Anfang Mai 1991 fertiggestellt sein. Das wäre unser Beitrag, der Sektion Bern, im Jubiläumsjahr der Eidgenossenschaft an die Dampfbahn Furka-Bergstrecke! Manches kam anders! Bei der Vorbereitung der Verblechung stellte man fest, dass mehrere Bleche im Randbereich stark verrostet und viele Befestigungslöcher ausgerissen waren. Einige kleine Blechstreifen waren unauffindbar. Beim Ausblechen riss man vielen Messingschrauben die Köpfe ab, so dass nun der Rest der Schrauben in den Eckpfosten steckte. Mit viel Aufwand wurden diese entfernt und das entstandene Loch durch unzählige Dübel geschlossen. Die Lüftungslamellen über den Fenstern waren bisher in seitliche Schlitze der Pfosten eingelassen. Wir verwarfen diese Konstruktion, damit durch Wasser und Feuchtigkeit diese Holzpartien nicht geschwächt werden. Mit zwei seitlichen Führungsblechen

verschweisst, konnten die drei Lamellen als Ganzes montiert werden. Durch die Umgestaltung der Eingangstüren (BAV) wurde die Blecheinteilung geringfügig verändert. Einige genügten in der Abmessung nicht mehr. Die alten Bleche wiesen aber auch an den Randpartien dünne Stellen auf. Wir stoppten die Aktion und beschlossen, teilweise neue Bleche zu beschaffen und aus den verbleibenden die guten Stellen weiterzuverwenden. Dadurch konnte auch die Anzahl der einzelnen Bleche und die Länge der Deckprofile reduziert werden. Die Hauptfelder der Seitenwände konnten durch die gleiche Massnahme von elf auf drei Felder verringert werden. In die neuen Bleche mussten aber wieder einige hundert Löcher durch Emil Müller und Hans Schluop gebohrt werden! Wir waren stolz, als der Wagenkasten mit den grundierten Blechen fertig montiert war. Unverzüglich machte man sich hinter die provisorische Montage und Kennzeichnung der Deckpro-

file (Blechstösse). Aber auch hier eine Überraschung. In den vergangenen 20 Jahren hatte sich offenbar ein kleiner Fehler in der «Planung» eingeschlichen. Die Fensterpartie (Strecke Dachkante/Fensterbank) hatte sich aus unerfindlichen Gründen um einen Zentimeter vergrössert. Alle Fensterdeckprofile (40 Stück) waren um 10 mm zu kurz. Sofort wurde durch Hans Möschler (in Orpund) die benötigte Rohrmenge in Längsrichtung aufgefräst (das Profil ist im Handel nicht mehr erhältlich). In Bern wurden diese auf die richtige Länge geschnitten, die Enden auf die gewünschte Form getrimmt.

Inzwischen hat Bernhard Fankhauser die Innentäferung vollendet und die Zierrahmenelemente (über 70 individuelle Grössen) montiert. Viele Stunden Einpassarbeit sind verstrichen. Auch die Sitzbänke haben einen gewaltigen Arbeitsaufwand verursacht: Zum einen ihre Herstellung und später die saubere Montage im Wagen. Jede Bank musste auf drei Seiten angepasst werden!

Die Aussenverblechung musste nun noch sorgfältig gespachtelt und geschliffen werden. Viel Schleifstaub entstand, wenn Max Fluri und Beat Scheuter am Werk waren. Alles war mit einer feinen, weissen Schicht überzogen. Nachdem die Grundierung einwandfrei aufgebracht war (Mai 1992), wagte man sich hinter den ersten blauen «Grundsprutz». Die ganze «Mannschaft» musste den Wagen, was nicht blau werden sollte, mit Zeitungen und Plastikfolien abdecken und einpacken. Das Untergestell konnte durch eine Plastikschürze abgeschirmt werden. Alle Fensterkanten, Türstirnseiten, Plattformgeländer, die Täferuntersicht, das gesamte Wagendach wurden mit Hilfe von Zeitungen, Plastik und Malerband «grosszügig» abgeklebt. In die Öffnungen der Lüftungslamellen wurden Kartons eingepasst. Parallel zu diesen zeitraubenden Arbeiten halfen die «Aktiven» Leitungen einziehen, Deckprofile vorstreichen, Blechstösse mit Silikon ausfugen und immer wieder die Werkstatte säubern. Die erste blaue Farbauftragung

gelingt perfekt. Bernhard erscheint die Aushärtungszeit der Farbschicht aber sonderbar lange. Ein klärendes Telefongespräch mit einem Fachmann der Firma Mäder, das Problem ist gelöst; der Härter ist zu alt. Die Berner Firma Kuhnen AG bringt eine 1-kg-Dose mit neuem Härter am nächsten Morgen nach Deisswil. Nach erneutem leichtem Anschleifen der grossen Flächen und der Endmontage aller Deckleisten wird die zweite Farbschicht aufgespritzt. Auch diese gelingt einwandfrei, obwohl in einer offenen Halle gearbeitet werden muss. Der Wagen kann nun wieder ausgepackt werden. Dabei zeigt sich die eine Sorte von Malerband besonders widerspenstig. Sie reisst rasch und hinterlässt Leimspuren. Schwierig ablösbar ist das lange Zeit angebrachte Band. Es ist spröde und ausgetrocknet. Mit viel Aufwand können die Leimrückstände ohne Schaden beseitigt werden. Nun alle Fenster, Griffstangen montieren. Theo Wenger (Thun) hat die Gepäckträger aufgearbeitet und montiert diese zusammen mit Bernhard. Der definitive Sicherungskasten wird montiert und nach Schema verdrahtet. Rolf Lehmann hat noch alle Hände voll zu tun, um alle Schutzrohre und Leitungen unter dem Wagenboden verlegen und anschliessen zu können.

Jetzt geht es Schlag auf Schlag! Der neu konzipierte Batteriekasten wird durch die DFB-Delegation Gysin/Schweizer am 18. Juni anlässlich der offiziellen Wagenübergabe zum Einbau von der Werkstätte Liestal mitgebracht. Die Beschriftung und das «gelbe Filet» werden in einer Nachtübung von Herrn und Frau Fiechter am 19. Juni aufgetragen.

Am 20. Juni laden wir zum Wagenfest. Mit der Einladung von Ralph Schorno als Gastreferent über das «neue Vietnamprojekt» erhoffen wir uns eine grössere Besucherzahl. Der Erfolg hält sich aber in Grenzen. Der Wagen ist für das Fest optisch fertig, die elektrischen Installationen sind aber noch unvollständig.



Noch ist die Beleuchtung zu installieren. Die Familie Bollinger hilft unter anderem beim Drahteinzug in die engen abgewinkelten Flexrohre, hilft da und dort, überall wo Hilfe nötig ist. In der hektischen Zeit besorgen sie für uns sogar einen Imbiss. Bei den Fenstern ergeben sich noch kleine (nicht vorgesehene) Anpassungsarbeiten. Auf Donnerstag, 2. Juli, ist der Besuch des neuen Betriebsleiters, Herr Kreuzmann, angesagt. Noch einmal werden alle mobilisiert. Der Batteriekasten wird von Peter Richard noch schnell mit schwarzer Farbe gestrichen und der Deckel zum Sicherungskasten montiert.

Der DFB-Betriebsleiter ist am Besuchsabend überrascht von der geleisteten Arbeit. Er würdigt und dankt das Werk. Er wünscht sich weitere solche Wagen für den Betrieb im nächsten Jahr mit eventuell drei einsatzfähigen Dampflok an der Furka ...

Am Montag, 6. Juli, wurde der Wagen in Deisswil mit unseren Hebeböcken

zum Nulltarif auf einen Sattelschlepper verladen.

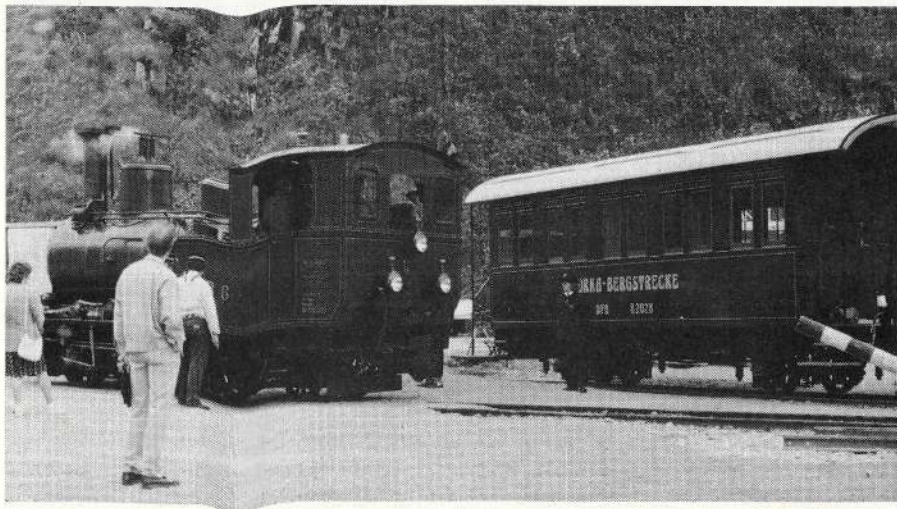
Anderntags reisten Bernhard, Emil und der Schreibende nach Realp. Im Gepäck (u. a.) den Batteriekasten und eine Liste mit Arbeiten, welche wegen Materialmangels noch nicht ausgeführt werden konnten. In Realp waren wir rechtzeitig zur Stelle, um das Ablademanöver gleich selbst an die Hand zu nehmen unter der Leitung des Rollmaterialchefs ...

Samstag, 11. Juli 1992: von der Furkaspasstrasse ist der «Weisshorn-Zug» mit den zwei Aussichtswagen und unserem neuen «2028» auszumachen. Rasch wird das Auto bei den Zeughäusern parkiert und das Wegstück zum Depot zurückgelegt. Hinten im Tal ist eine feine, weisse sich auflösende Dampfwolke erkennbar ...

Der Zug war soeben weggefahren zum ersten Ausflug in den Tiefenbach. Bei der zweiten Fahrt liessen wir uns (Rolf Lehmann, Theo Bögeholz mit Tochter Svenja) im schmucken 2028 nieder ...

Technische Daten (bisher):

Fahrzeug-Typ	Personenwagen, zweiachsig
Typen-Bezeichnung	C 228 bzw. B ² 2028
Baujahr	1903 nach Konstruktionsplänen vom 28. Februar 1901
Herstellerfirma	Schweizerische Aufzüge- und Waggonfabrik, Schlieren (SWS)
Bauserien-Nummern	2028...2056
Wagenklasse	III. (Holzbänke)
Bahnverwaltung	Rhätische Bahn RhB
Ausrangiert	1970 (1972 an EUROVAPOR)
Passagierplätze	40 (24 Raucher/16 Nichtraucher)
Gewicht	ca. 7,8 t
Geschwindigkeit V_{max}	55 km/h
Brems-Ausrüstung	Automatische Einkammer-Druckluft-Bremse, Handspindelbremse
Einsatzgebiet	1903–1943 Stammnetz 1943–1970 Bellinzona–Mesocco
Heizung	keine
Aussenanstrich	dunkelgrün
Länge über Puffer	9500 mm
Höhe (ab SOK)	3400 mm
Kastenlänge	7200 mm
Rahmenlänge	8600 mm
Breite	2600/2700 mm
Achsabstand	5000 mm
Raddurchmesser	740 mm
Dachlänge	8660 mm



Eröffnung der Strecke Realp–Tiefenbach

Dampf an der Furka!

Unter obigem Titel stand die Einladung an die Presse, am 8. Juli bei einer Fahrt dabei zusehen und darüber in den Medien zu berichten.

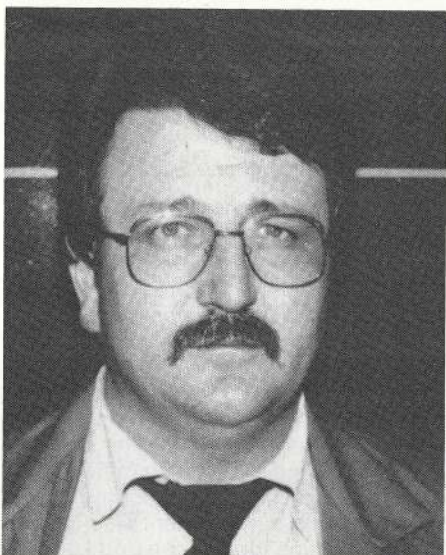
Weit über hundert Briefe waren an die Redaktionen der unterschiedlichsten Zeitungen und Radiostationen abgeschickt worden, doch nur eine relativ kleine Schar von Medienleuten fand sich am Pressetag in Realp ein. Immerhin hatte der kurze Fernsehbeitrag über den Bau der Steffenbachbrücke, der in der Sendung «DRS aktuell» zu sehen gewesen war, einige Nachmeldungen zur Folge, so dass eine erwartungsvolle Gruppe von Journalisten und Journalistinnen morgens um halb elf den Zug nach Tiefenbach bestieg. Auf dem frisch gekiesten Platz waren als neueste Attraktionen übrigens die frisch eingetroffenen Wagen aus Bern (geschlossener Personenwagen B² 2028 mit wunderbarem Interieur) und Liestal (Kioskwagen Y 701) zu bestaunen, wozu sich im Laufe des Tages noch der DFB-eigene Berna-Lastwagen mit einer Ladung Bricketts gesellte.

Das Wetter war uns netterweise auch wohlgesinnt, was für das erste Juli-Drittel bekanntlich nicht selbstverständlich war. Eine Feststellung über die Presseleute war bald zu machen: Ihr Verhalten war in direkter Proportion zur Seriosität des vertretenen Mediums. So wurde aus einer Ecke lautstark nach einer angeblich fotogeneren Zugszusammensetzung verlangt (die «Weisshorn» schob die Wagen die Strecke hoch, die auflagenstärkste Zeitung der Schweiz wollte einen «klassischen»,

gezogenen Zug), andere Journalisten übten sich in vornehmer Zurückhaltung und genossen still die Fahrt, während dritte zusätzliche Scheinanfahrten und Fotohalte wollten. Das Zuggpersonal setzte sich und das geplante Programm allerdings souverän durch; ein herzlicher Dank an den DVZO, der diese Saison seine erfahrenen Leute stellt!

Nachdem die besten Fotos aus den unmöglichsten Winkeln geschossen und zum x-ten Male erklärt worden war, dass die «Weisshorn» nicht aus Vietnam stammt, nach einem tüchtigen Rauchbad im Tunnel III und einer reichlich nahen Begegnung mit der Draisine trafen alle wieder glücklich in Realp ein, wo Lehrlinge der Firma Schindler mit einem Apéro aufwarteten. Das Mittagessen war eine logistische und kulinarische Meisterleistung der Aargauer Sektion unter Hansjakob Müller, nach der die zweite Gruppe Journalisten auf die Fahrt ging. Unterdessen wurden einige Radiostationen telefonisch mit Interviews bedient und das Ausbleiben eines grossen Teils der deutschen (Fach-)Presse bedauert. Die Abwesenden hatten wie gewohnt unrecht, was sich auch an der anschliessenden Medienkonferenz zeigte, wo über Zukunftspläne, Finanzen und dergleichen Auskunft gegeben wurde. Alles in allem ein erfolgreicher Tag mit einem schönen Echo im schweizerischen Blätter- und Radiowald. Für das miese Wetter am darauffolgenden Wochenende, an dem der Sturm des Publikums auf unsere Bahn hätte einsetzen sollen, können wir nichts. Mehr darüber im Interview mit unserem Betriebsleiter.

A. Heinimann



Die Bahnbetriebskonzession verlangt einen Berufsmann als Leiter, der somit in unserem Heer von Amateuren den ersten Vollprofi darstellt. Er wurde in der Person des 38jährigen *Jörg Kreuzmann* gefunden, der sich hier freundlicherweise unseren Fragen stellt.

Wie wird man Betriebsleiter bei der DFB?

Nach KV und Verkaufslehre wurde ich bei den SBB zum Kondukteur und Zugführer ausgebildet und war in dieser Funktion 1973–90 tätig. Zusätzlich arbeitete ich als Fachlehrer in der Aus- und Weiterbildung des Personals. Erfahrung mit einer Schmalspurbahn holte ich mir eine Saison lang bei der RhB. 1990 übernahm ich die Aufgabe eines Sekretärs im Depot Zürich, wo ich in der Disposition des Einsatzes des Lokpersonals tätig war. Zur jetzigen Tätigkeit bei der DFB, übrigens in ihrer Einzigartigkeit ein Traumjob, kam ich

aufgrund eines Inserates im «Eisenbahner».

Ist Ihre Stelle befristet?

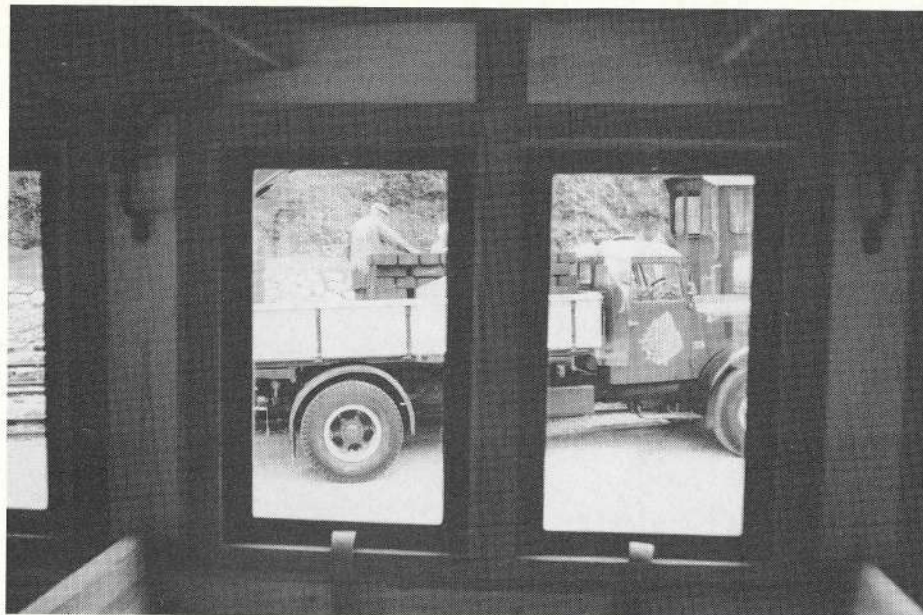
Mein Vertrag läuft bis Ende Oktober dieses Jahres. Dann werde ich wieder bei den SBB zurückerwartet. Ich möchte es nicht unterlassen, mich bei meinen Vorgesetzten zu bedanken für ihr Entgegenkommen, mich für den Sommer für die Tätigkeit bei der DFB freizustellen. Es besteht allerdings die Hoffnung, meine Stelle an der Furka zu verlängern; wenn es nach mir ginge, würde ich gerne z.B. den Winter durch zu 20% bei der DFB und zu 80% bei den SBB arbeiten, mit dem längerfristigen Endziel einer hundertprozentigen Anstellung bei der DFB.

Wo wohnen Sie als saisonaler Betriebsleiter einer «Wochenend-Bahn»?

Ich habe ein Zimmer im Post-Hotel in Realp. Meine Familie, die für meinen Orts- und Stellenwechsel viel Verständnis aufbringt, wohnt immer noch in Spreitenbach, wohin ich unter der Woche auch zurückkehre, wenn es die Arbeit zulässt. Dank Natel bin ich immer überall erreichbar, was bei diesen Ortsveränderungen sehr wichtig ist.

Worin besteht Ihre Tätigkeit?

Ich bin verantwortlich für die vorschriftsgemässe Abwicklung des Bahnbetriebs. Da wir heute (11. Juli) erst den dritten Tag mit Fahrbetrieb haben, sind einige Arbeitsabläufe noch wenig routiniert, verlangen aber punkto Sicherheit und Zuverlässigkeit bereits professionellen Standard. Das bedeutet vorläufig einen 15-Stunden-Tag, von dem ein Teil für den Papierkrieg mit dem Bundesamt für Verkehr gebraucht wird. Hinzu kommt die Schulung des Bahnpersonals, wobei auch die Bauzüge an Publikums-Betriebstagen neuen Vorschriften unterworfen sind.



Blick durch das prächtige Interieur des Berner Wagens auf den Berna-Lastwagen, der Briketts gebracht hat.

Wie sind Sie mit Ihrer bisherigen Tätigkeit bei der DFB zufrieden?

Die Arbeit ist anstrengend, aber in ihrer Vielseitigkeit sehr befriedigend. Ich habe von der DFB-Spitze den nötigen Spielraum für diese entwicklungsfähige Position. Die Zusammenarbeit mit dem Bauchef und dem Rollmaterialchef ist sehr gut, alle Mitarbeiter setzen sich tüchtig ein, und die Begeisterung darüber, dass es an der Furka jetzt endlich mit Regelzügen losgeht, ist deutlich spürbar. Wenn dieser Elan anhält, kann ich mich nur auf die weitere Arbeit freuen. Bisher hatten wir drei erfolgreiche Betriebstage mit Publikumsfahrten: den Pressetag mit zwei Zügen, den Erstfahrer-Tag für frühere Geldgeber mit 140 Passagieren auf drei Nachmittagsfahrten und den ersten Regel-Samstag mit 117 Leuten auf zwei fahrplanmässigen Fahrten. (Am Tag nach dem Interview, dem ersten Sonntag, benützten immerhin 144 Leute bei

nasskalter Witterung die vier angebotenen Fahrten.)

Welches sind die hauptsächlichsten Probleme?

Bis vor kurzem hat eine heillose Unordnung auf dem Platz und im Depot geherrscht. Das hat bereits ein wenig gebessert, aber es bleibt noch viel zu tun. Dazu müssen wir den Leuten, Vereinsmitgliedern wie Aktionären, verständlich machen, dass die Bahnanlagen nicht Tummelplatz und Freizeitgelände sind. Das Betreten des Trassees wird von jetzt an verboten sein, ebenso das Mitfahren auf der Plattform der Wagen. Die Streckentelefone müssen jeden Morgen kontrolliert und die Strecke an jedem Publikums-Fahrtag vor dem ersten Regelzug mit einem Dienstzug (Draisine) abgefahren werden. Jederzeit mögliche Überraschungen in diesem unwirtlichen Gelände können wir uns nicht leisten.



Endstation Tiefenbach. Links wird am neuen Geleise gearbeitet.

Haben Sie Wünsche an uns, für die Gegenwart und für die Zukunft?

Wir fahren bisher mit einer Komposition, bestehend aus der «Weisshorn», zwei offenen Sommerwagen und dem geschlossenen Berner Wagen. Das ist das äusserste Minimum, zudem fast nur schönwettertauglich. Sollen nächstes Jahr die zwei bis dann revidierten Vietnam-Loks eingesetzt werden, brauchen wir dringend mehr Rollmaterial, mindestens drei bis sechs Personenwagen, je nach Anzahl Zügen. Der Streckenbau sollte so schnell wie möglich bis nach Gletsch vorangetrieben werden können, denn erst so ist eine echte, publikumsträchtige Verbindung zu realisieren, mit einer Frequenz, die

auch den Wochenbetrieb rechtfertigt. Bis dann müssen wir auch mehr Zugpersonal haben, das vermehrt auch aus der DFB-eigenen Ausbildung hervorgehen wird, die über den Winter für zukünftige Kondukteure, Zugführer und Stationspraktikanten (Fahrdienstleiter) angeboten werden wird. Schliesslich noch eine Bitte, um dem Postwarr mit Adressen in Basel, Oberwald, Gletsch und Realp ein Ende zu setzen: Ab sofort gilt für betriebliche Korrespondenz die Anschrift DFB Betriebsabteilung, Postfach, 6491 Realp.

Vielen Dank für das informative Gespräch!

A. Heinemann

Fotowettbewerb

Wer hat die schönsten Fotos von der Furka-Bergstrecke?

Diesen Wettbewerb wollen wir im Jahr der Aufnahme unseres Zugbetriebes erstmals starten. Aber es sind auch Motive aus den zurückliegenden Jahren des Wiederaufbaus und der Geschichte der Furka-Bergstrecke seit Baubeginn gefragt. Eine besonders eindrucksvolle, historische Postkarte lassen wir als Eigenfoto gelten.

Es soll sich um Material handeln, über das wir frei verfügen können. Jeder Einsender muss uns dies, d.h. seinen Verzicht auf Rücksendung zusammen mit Angabe des Foto-Datums, bestätigen.

Es gibt auch etwas zu gewinnen, und zwar für die Einsendungen 1993.

1. Preis

Für zwei Personen Wochenendaufenthalt im Hotel Glacier du Rhône,

Gletsch, mit zwei Übernachtungen und Halbpension.

2. Preis

Für zwei Personen kostenlose Retourbillette ab Realp jeweils für 1993, 1994 und 1995 (übertragbar).

3.–5. Preis

Für zwei Personen kostenloses Retourbillett ab Realp für 1993.

Die Gewinner werden von uns schriftlich benachrichtigt. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Einsendeschluss ist jedes Jahr zum 31. Dezember, d.h. erstmals zum 31. 12. 92.

Das Fotomaterial, und zwar Farbabzug (dreifach), im Format 10×15 oder 13×18 wird erbeten an: Verein Furka-Bergstrecke, «Fotowettbewerb», Postfach 3468, CH-4002 Basel.

Wir sind sehr gespannt, welches Echo wir erhalten.

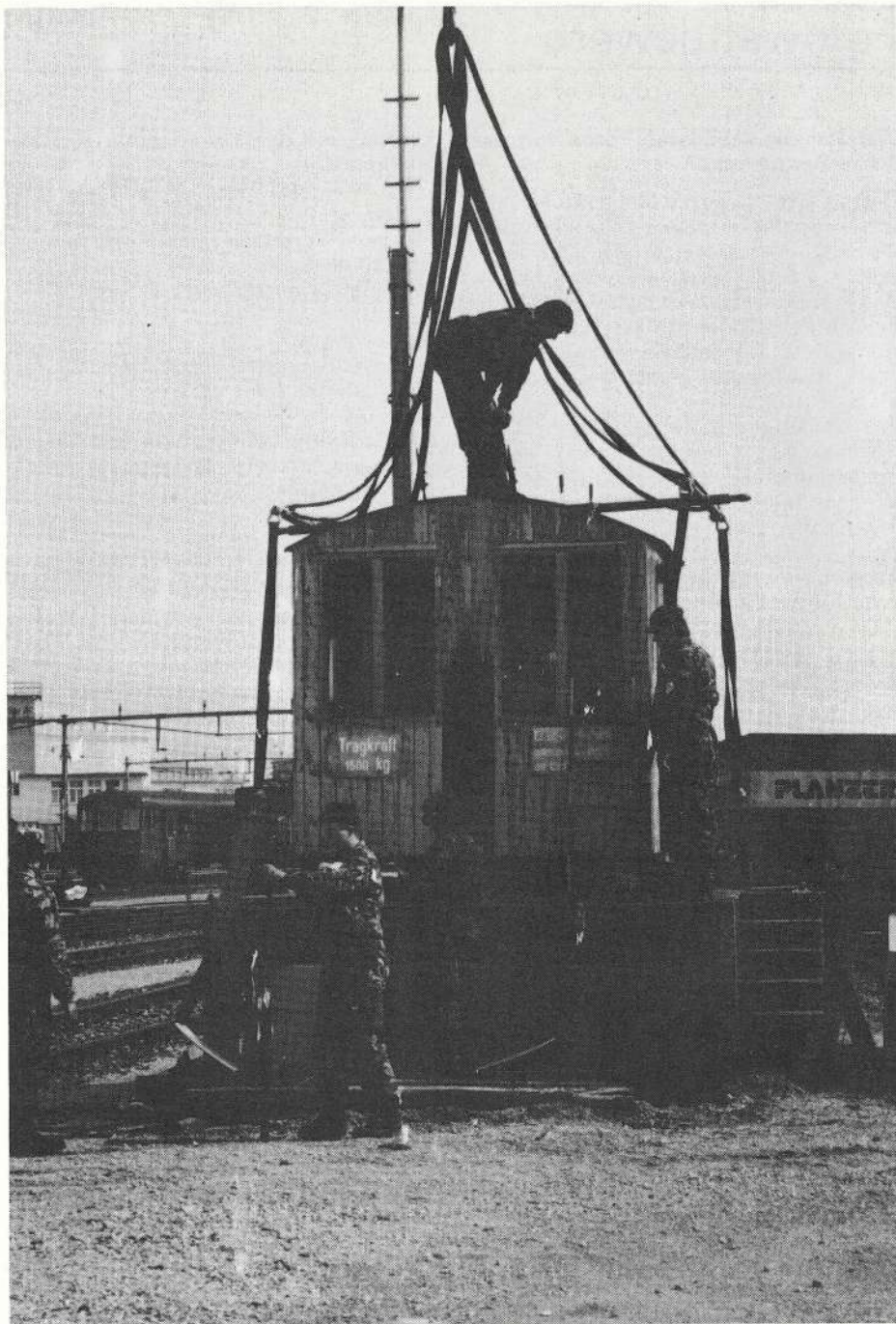
Aus dem Verwaltungsrat der DFB ++

Am 17. Juli 1992 ist die «provisorische» Betriebsbewilligung für den Abschnitt Realp–Tiefenbach eingetroffen. Die Bewilligung hat «provisorischen» Charakter, weil die DFB im Spätherbst jeweils den Betrieb einstellt. Zudem muss im kommenden Jahr für die Erweiterung bis Furka um eine neue Betriebsbewilligung nachgesucht werden.

Am 29. Juli 1992 ist das RAW Meinigen mit der Revision der Lokomotiven HG 3/4 Nr. 1 und 2 beauftragt worden.

Aufgearbeitet werden die beiden Loks im Frühjahr 1993 in der Schweiz zur Prüfung und Inbetriebsetzung zurück erwartet.

Der aus dem Jahre 1959 stammende, in Liestal aufgearbeitete Berna-Lastwagen hat in Memmingen den 3. Preis errungen. Dieser Lastwagen wird für Kohletransporte eingesetzt. Erstmals Transport von Briketts von Brienz (Geschenk der Brienz–Rothorn-Bahn) via Grimsel–Furka nach Realp.



Sektionsnachrichten



Sektion Aargau
Telefon 064 51 15 38
5000 Aarau



Sektion Innerschweiz
Postfach 4922
6002 Luzern

Abbau des Aarauer SBB-Kohlekrans durch Luftschutztruppe

Am Donnerstag, 19. März 1992, begannen die Wehrmänner der Stabs-Kp des LS-Rgt 22 unter der Leitung von Hptm Jean-Pierre Conod mit dem Abbau des Kohlekrans, mit welchem seit der Jahrhundertwende bis in die späten 50er Jahre beim Lok-Depot in Aarau die Tender der SBB-Dampflok gefüllt wurden. Zuerst wurde der Ausleger abmontiert. Damit das Kranhäuschen mitsamt dem Krangetriebe abgehoben werden konnte, mussten die eingerosteten Schraubenköpfe des Drehkranzes mit dem Schweißbrenner abgebrannt werden. Nach einigem «Hauruck» mit dem grossen Kranwagen der Armee waren auch die Elektrokabel, die aus der Kransäule herauskamen, abgeschert, und der Kohlekran schwebte über unseren Köpfen. Mit dem hartnäckigen Widerstand der einbetonierten Kransäule hatte man nicht gerechnet. Es mussten einige Kameraden von der LS-Kp 3/20 mit Kompressoren und Abbauhämmern beigezogen werden, damit auch die Kransäule mit dem massiven Fundamentskreuz abgehoben und verladen werden konnte. Nun ruht der Kran in einer Kiesgrube in Erlinsbach und träumt von einem Comback irgendwo an der Furka-Bergstrecke. Der Schweizer Armee sei an dieser Stelle für ihren Einsatz herzlich gedankt.

Benno Schmid, Aarau

Generalversammlung 1992

Zur diesjährigen Generalversammlung der Sektion Innerschweiz am 10. April 1992 im Hotel Anker zu Luzern konnte Sektionspräsident Roland Mühlethaler rund 50 Mitglieder, einige Gäste sowie Vertreter der Tagespresse begrüßen. Mit der Beteiligung war der Sektionsvorstand zufrieden, hatte doch kurz zuvor die Generalversammlung des Zentralvereins ebenfalls auf dem Gebiet der Sektion, nämlich im Paraplegikerzentrum zu Nottwil, stattgefunden. Die statutarischen Geschäfte wurden speditiv in guter Stimmung abgewickelt; obwohl das Budget kurzfristig geändert werden musste, um finanzielle Mittel für eine grössere Anschaffung zugunsten der Bergstrecke freizustellen, gab es dank der präzisen Ausführungen des Kassiers keinerlei Fragen oder Diskussionen.

So blieb nach der Pause noch genügend Zeit, um in einem Diavortrag mit der meterspurigen Peloponnes-Bahn in Griechenland zu reisen. In Piräus nahm die Fahrt ihren Anfang und führte über die Grossstadt Athen zur Steilküste zwischen Eleusis und Megara. Nach der Überquerung des Isthmos war Korinth die nächste Station; weiter ging es an den historischen Stätten Mykene und Argos vorbei zum verlassenem Dampflokdepot von Mili. Nun folgte eine phantastische Hochgebirgsstrecke, und bald war der Endpunkt der Strecke, Kalamata, erreicht. Hier konnte der Eisenbahnpark mit gut restaurierten Dampflok begeistern. Die Rückfahrt erfolgte am Meer entlang mit Abstechern nach Olympia und Katakolon. In

Piräus konnte die letzte einsatzbereite Dampflok bewundert werden. Und den Abschluss der Fahrt bildete die Bergstrecke von Diakopton nach Kalavrita, die von einer Zahnradbahn des Systems Abt und einer Spurbreite von 75 cm befahren wird.

Hans-Bernhard Schönborn

Arbeitstage in Realp

Am Samstag, 23. Mai 1992, konnte Jakob Hartmann mit seinem Kleinbus vier arbeitswillige Helfer nach Realp mitnehmen. Das waren dann schon alle, welche sich für diesen Tag zur Verfügung gestellt haben aus unserer Sektion. Ich hatte fast ein wenig Hemmungen, eine so kleine Gruppe Walter Willi vorzustellen.

Trotzdem konnten mit grossem Einsatz in und um die Remise einige wichtige Arbeiten ausgeführt werden. Am Mittag sind alle mit einem vorzüglichen Menü satt geworden. Auch der Kaffee fehlte nicht. Diese gute Küche sollte jedes Vereinsmitglied einmal im Jahr ausprobieren. Bei so guter Kameradschaft ist auch die Arbeit ein Vergnügen. Also wann kommst Du das nächste Mal? Diese Gelegenheit wäre jedes Wochenende oder gemeinsam am 12. September 1992.

Am 2. Arbeitstag vom 20. Juni waren's nur noch drei. Diese haben für sechs Personen gearbeitet. Vielleicht beim nächsten Arbeitstag «darf's es bizeli me si»!

Roland Mühlethaler

Wer hilft mit, dass unsere Furka-Bahn bald wieder bis zum Scheiteltunnel dampft?

Arbeitstag der Sektion Innerschweiz:
12. September 1992

Mitfahrgelegenheit kann organisiert werden.

Auskunft: Roland Mühlethaler,
Telefon 041 / 37 23 50.



Sektion Bern
Postfach 129
3098 Köniz

Wagenfest am 20.6.92 des Vereins Furka-Bergstrecke, Areal Karton Deisswil AG

Ein rundum erfreulicher Anlass war die Feier der Sektion Bern anlässlich der Fertigstellung des Personenwagens B² 2028. Nachdem am Donnerstagabend die erbrachten Leistungen von VFB/DFB-Präsident Alfred Gysin gewürdigt und als vortrefflich gelungenes Werk bezeichnet haben, konnte Beat Schweizer in Vertretung des Rollmaterialchefs Probst befriedigt feststellen: der Wagen sei fertiggestellt, bis auf Teile der elektrischen Anlage – die allerdings erst wenige Tage zuvor in Bern eingetroffen waren. Den Batteriekasten hat er sogar selbst überbringen müssen.

Fleissig gearbeitet wurde am Vorabend: Um das Fest auszurichten, galt es die Werkstatt «salonfähig» herzurichten und für die vielen Besucher informativ zu gestalten. Eine hübsche Informationswand zeigte in 25 grossformatigen Bildern den Werdegang der aufwendigen Renovation. Die nächste Tafel sagte Dank und gab Aufschluss über alle Sponsoren, die uns im Kleinen und im Grossen ihre Unterstützung zukommen liessen, ohne die das Werk nicht zu vollenden gewesen wäre.

Im Zentrum stand natürlich das Werk selbst: Der 40plätzigige Zweiachser, ex RhB B² 2028. Die innere und äussere Schönheit blendet uns dermassen, dass er sich mit Worten nicht richtig beschreiben lässt. Das Beste ist, sich diesen Wagen auf der Strecke selbst anzusehen, was ja ab Mitte Juli 1992 möglich sein sollte.

Über hundert Gäste nahmen die Gelegenheit wahr, sich am Ort der Renovation zu orientieren: verschiedene Persönlichkeiten der Kartonfabrik Deisswil, der RBS, viele VFB-Mitglieder und eine stattliche Zahl von Sympathisanten.

Sie kamen auch in den Genuss des hochinteressanten Vortrages unseres unvergessenen Ralph Schorno. Zu erfahren, wie und mit welchen Mitteln in Vietnam der Bahnbetrieb nach Dat Lat wiederaufgebaut werden soll, wie die Detailplanung aufgebaut ist, dass an Kapazitäten gedacht wird, die die Leistungen unserer BLS um ein Mehrfaches überschreiten, das war Musik für unsere kleinen Eisenbahner-Herzen.

Spannend das Transportkonzept, die geplanten Traktionsmittel, die Finanzierung und last, not least: das Mitwirken der Schweizer Industrie. (Wir wünschen den Vietnamesen und Ralph Schorno gute Realisierung dieses überzeugenden Konzeptes.)

Bei lustigen Wettbewerben und Spielen, einer guten Bratwurst mit Salat, bei Kaffee und Kuchen ging der schöne Anlass fast zu schnell vorbei. Nun wartet der Wagen auf die letzten Handreichungen und seinen Transport nach Realp. Dort sollte er während weiterer 40 bis 50 Jahre anstandslos seine Dienste tun, vorausgesetzt, Kollegen und Fahrgäste wissen etwas sorglich mit diesem Bijou von einem Wagen umzugehen.

POR

Die Meinung des Autors kann – muss aber nicht – den Ansichten der Redaktion entsprechen.



Sektion Nordwestschweiz
Postfach 3468
4002 Basel

Erfolgreicher Tag der offenen Tür

Am Samstag, 20. Juni 1992, gewährte die Sektion Nordwestschweiz dem zahlreich erschienenen Publikum Einblick in die Arbeiten, die in der Wagenwerkstatt Liestal geleistet werden. Optischer Mittelpunkt war der eben fertiggestellte Berna-Lastwagen in den gediegenen Furka-Farben, der dem

Kohletransport dienen wird. Und weil dieser schon mehr als dreissig Jahre in den Achsen hat und somit beinahe als Oldtimer gelten kann, wurden um ihn herum dank der spontanen Mithilfe ihrer Besitzer weitere Fahrzeuge ähnlichen Jahrgangs aufgestellt: Postautos und Lastwagen verschiedenster Bauart.

Wer unter den noch nicht eingeweihten Besuchern bis jetzt nicht das Gefühl hatte, am Tag der offenen Tür einer Eisenbahngesellschaft zu sein, merkte spätestens inmitten all dieser herausgeputzten Strassenfahrzeuge angesichts zweier Güterwagen und einer Schneeschleuder, worum es ging. Der eine Wagen wird zum Kioskwagen für Realp umgebaut (bei Redaktionsschluss fertig!), der andere soll unser Barwagen werden.

Für mehr Wissenswertes zur Furka-Bergstrecke musste man sich unterirdisch bewegen; die Werkstatt liegt nämlich im Untergeschoss eines Fabrikgebäudes, wo es Verköstigung für Leib und Seele bzw. Geist gab: Neben flüssiger und fester Stärkung war ein Souvenirstand aufgebaut, Videos wurden vorgeführt und Fachliteratur zu unserem Unternehmen an der Furka angeboten. Auch wenn das Medien-Echo vor und nach dem Anlass, trotz unserer intensiven Informationstätigkeit, recht bescheiden war, können wir zufrieden sein über den Zustrom an Besuchern und sind sicher, dass wir den Gedanken unseres Vorhabens wieder ein wenig weiterverbreitet haben.

A. Heinimann



Section vaudoise
Case postale 5
1146 Mollens

Attention

Nos réunions se tiendront à l'Hôtel de la Navigation Lausanne-Ouchy. Rail-expo Nyon du 16 au 18 octobre 1992. Pour les 3 jours le bus de l'association

sera stationné à Rail-expo Nyon, nous avons donc besoin de membres disposés à être présents pour une journée ou plus.

Vous pouvez vous annoncer par lettre ou par téléphone auprès du président Fax/Tél. 021/864 5413. Case postale 5, CH-1146 Mollens (VD).

25 ans du Rail-model club Vallorbe. Le 24/25 octobre 1992 on tient un stand.

La rédaction cherche un membre qui pourrait traduire des textes français en italien. Merci d'avance.



Sektion
Nordrhein-Westfalen
(NRW)

Vortragsveranstaltung der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft am 5. Mai 92 in Wuppertal

Am 5. Mai 1992 hatten drei Wuppertaler Bauingenieurstudenten Gelegenheit, in der Bergischen Universität Wuppertal vor der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, Bezirksvereinigung Berg und Mark, über die Furka-Bergstrecke zu referieren. Michael Schleifer, Roland Wirtz und Peter Moik, alle in den Jahren 1990 und 1991 als Fronarbeiter an der Strecke tätig, berichteten vor etwa 30 interessierten Verkehrsfachleuten über den Wiederaufbau an der Furka.

Neben den allgemeinen Daten zur Geschichte und zur Strecke wurde besonders auf die baulichen und witterungsbedingten Problempunkte, die Organisationsstruktur von Verein und Aktiengesellschaft sowie auf die Fronarbeit eingegangen. Hier könnten VFB und DFB zumindest in Teilbereichen Vorbild für den Erhalt anderer (touristischer) Bahnstrecken sein. Am Ende der Veranstaltung wurden zahlreiche Fragen beantwortet, überwiegend zur vorgesehenen abschnittswisen Wiederinbetriebnahme der Strecke und den Zukunftsaus-

sichten. Insgesamt konnte den Zuhörern ein durchaus positives Bild der Dampfbahn Furka-Bergstrecke vermittelt werden.

Der gleiche Vortrag wurde drei Tage später auf den Eisenbahnverkehrswochen in Paderborn wiederholt.

Frühjahrestreffen in Hattingen

Am Sonntag, dem 17. Mai, fand im Gemeindezentrum St. Peter und Paul in Hattingen das diesjährige Frühjahrestreffen der Sektion NRW statt.

Erfreulicherweise hatten sich gut 90 Personen eingefunden, um sich bei Kaffee und Kuchen über Neuigkeiten von der Furka-Bergstrecke zu informieren. Wir berichteten über die Generalversammlung des VFB in Nottwil und die Aktionärsversammlung der DFB in Frauenfeld. In einem umfassenden Rückblick zeigte Theo Bruland in einem Diavortrag die Fortschritte an der Bergstrecke von den Anfängen von VFB und DFB bis zum letzten Herbst. Daneben konnten wir noch einen neuen Videofilm präsentieren und starteten einen Aufruf zur Aufarbeitung unserer Dampfschneeschleuder Xrot 9214. Die Modellbauer um Gregor Segschneider hatten einen Teil der «Furka-Modulanlage» aufgebaut, die sich auf der Messe in Dortmund so grossen Zuspruchs erfreute. Auch unser Info-Kiosk war wieder gut besucht.

Wir möchten uns an dieser Stelle nochmals bei allen Organisatoren, speziell bei den diesmal besonders fleissigen Kuchenbäckern, für ihre Unterstützung bei dieser gelungenen Veranstaltung bedanken.

Martin Fränsing

Ostern in Graubünden

Am 17.4.92 machte sich eine kleine Gruppe aus Nordrhein-Westfalen nach Davos auf, um an dem vom dortigen Hotel Stolzenfels angebotenen Erlebniswochenende «Faszination Rhätische Bahn» teilzunehmen. Begleitet von ordentlichem Neuschnee kamen wir am späten Nachmittag in Davos an. Auf

der Hinfahrt hatten wir noch einen Abstecher zu den Appenzeller Bahnen und zur Vereina-Baustelle bei Klosters gemacht.

Im Hotel der Familie Jenny fühlten wir uns sofort wohl. Nach einem hervorragenden Nachtessen im Kreise weiterer Eisenbahnfreunde sahen wir noch einen Videofilm über die RhB an und gingen dann müde und zufrieden ins Bett.

Am Samstag begann nach dem Frühstück das bis dahin weitgehend geheimgehaltene Überraschungsprogramm. Nach einem kurzen Fussmarsch und einer Busfahrt bestiegen wir in Davos Platz einen eigens für uns reservierten Salonwagen der RhB. Die Fahrt führte uns durch die zauberhafte Davoser Winterlandschaft hinunter ins Prättigau bis nach Landquart. Dort wurde unser Salonwagen abgehängt und zur Freude aller, insbesondere der Fotografen, an ein «Krokodil» angekoppelt. Mit diesem fuhren wir dann als Einwagenzug nach Chur. Auf dem Bahnhofsvorplatz erwartete uns ein reservierter Wagen der Chur-Arosa-Bahn. Umsorgt vom netten Personal der SSG «entschwebten» wir dann bei einem Gläschen Wein dem eher herbstlich, regnerisch anmutenden Chur zurück in den Winter von Arosa. Nach einem schmackhaften Mittagessen im Hotel Zentral blieb noch etwas Zeit, um einen Spaziergang und einige Fotos zu machen.

Auf der Rückfahrt hatten wir die Gelegenheit, an mehreren Stellen entlang der Strecke die Rotwildfütterung zu beobachten. Von Chur aus fuhren wir dann als Anhängsel des Glacier-Express über die Albulastrecke via Filisur zurück nach Davos. Dort konnten wir noch den ersten neuen Traktor Tmf 2/2 Nr. 85 der RhB in Augenschein nehmen.

Der Ostersonntag begann mit einem Frühstück an österlich geschmückter Tafel. Gegen Mittag begaben wir uns zum Bahnhof und nahmen am feierlich gedeckten Tisch im Nostalgie-Speisewagen Platz. Am Schluss eines Pendelzuges ging die Fahrt bis Filisur. Dort wurden wir nach umfangreichen Rangiermanövern bei gleichzeitiger Zugs-

kreuzung in einen Schnellzug der Albulalinie eingereiht. Bei kulinarischen Höchstgenüssen schraubten wir uns mit unserem Zug die Kehrschleifen zwischen Bergün und Preda hinauf und erreichten rechtzeitig zum Dessert Samedan. Dort wurden wir nach einigen schnellen Fotos wieder umgehängt und konnten den Kaffee bereits auf der Unterengadiner Linie geniessen. In Zernez endete unsere Fahrt. Bei strahlendem Sonnenschein besichtigten wir das Bahnhofsareal und die dort abgestellten Fahrzeuge. Nach einiger Zeit lief der Gegenzug ein, in dem für uns ein nostalgischer Erstklasswagen bereitgestellt war. Die gemütlichen Plüschsessel blieben die längste Zeit unbenutzt, standen doch die meisten Reisenden lieber am Fenster, um zu filmen und ja nichts von der schönen Landschaft zu verpassen. Zurück in Samedan sichteten wir sogleich einen Furka-Freund, der uns aber trotz heftigen Winkens mit dem VFB-Prospekt, der zu spontanen Mitgliederwerbungsaktionen immer mitgeführt wird, nicht erkannte.

Bei der Rückfahrt hatte sich das Tal der Albula in Regenwolken und Nebel gehüllt, was unserer guten Stimmung aber keinen Abbruch tat. So genossen wir in «vollen Zügen» die letzten Meter bis Davos.

Zum Abschluss dieses ereignisreichen Tages servierte uns die «Stolzenfelsen» Küche ein ausgezeichnetes Menü. Am Abend sahen wir in der gemütlichen Hotelhalle noch einen Eisenbahnfilm und fachsimpelten noch lange bei einem kühlen Glas Bier oder Wein.

Die Ostertage 1992 werden uns noch lange in guter Erinnerung bleiben, nicht zuletzt dank der perfekten Organisation und der freundlichen Aufnahme durch die Familie Jenny. Interessenten können wir die Teilnahme an solchen Erlebnistagen nur empfehlen.

Furka-Stammtische in NRW

In Essen und Köln finden regelmässige Stammtische statt, wo sich Freunde der

Furka-Bergstrecke zu einem gemütlichen Beisammensein mit Austausch neuester Informationen und gelegentlichen Vorführungen von Bildern und Filmen treffen.

Hier die Termine für das zweite Halbjahr 1992: *Essen*: Gaststätte Zum Sternentaler, Wiesenstrasse 27, Nähe Hauptbahnhof/Sternbrauerei. Treffen jeden ersten Freitag im Monat um 19 Uhr, also am 4.9., 2.10., 6.11. und 4.12.

Köln: Gaststätte Alt Köln, Trankgasse 7, Nähe Hauptbahnhof/Dom. Treffen jeden zweiten Freitag im Monat um 19.30 Uhr, also am 11.9., 9.10., 13.11. und 11.12.

Martin Fränsing



Sektion
Rhein-Neckar

Nachdem es in den letzten Mitteilungsheften, bedingt durch die starke persönliche Beanspruchung einiger Mitarbeiter des harten Kerns, recht still um die Sektion Rhein-Neckar geworden war, möchten wir mit diesem Artikel kurz über unsere Aktivitäten und Veranstaltungen des Jahres 1991/92 berichten.

Dreh- und Angelpunkt unserer Aktivitäten sind jeweils die halbjährlich stattfindenden Regionaltreffen, welche am 29.6.91 im Landesmuseum für Technik und Arbeit in Mannheim, am 30.11.91 in Karlsruhe sowie am 11.4.92 in Sinsheim stattfanden. Während bei den Regionaltreffen am 29.6. und 30.11. jeweils etwa 45 Vereinsmitglieder, Aktionäre und Interessenten anwesend waren, konnten wir bei unserem Treffen am 11.4.92, bedingt durch das an diesem Tag herrschende schöne Wetter, lediglich 28 Personen begrüßen.

Mit den Regionaltreffen am 29.6.91 in Mannheim und am 30.11.91 in Karls-

ruhe war auch jeweils ein Rahmenprogramm verbunden, das in Mannheim aus der Besichtigung der Eisenbahnteilung des Landesmuseums für Technik und Arbeit sowie in Karlsruhe aus einer zweistündigen Rundfahrt mit dem historischen Strassenbahntriebwagen TW 85 der Karlsruher Strassenbahn bestand.

Ein fester Bestandteil des Jahresprogramms der Sektion Rhein-Neckar ist weiterhin die jährlich stattfindende Bauwoche an der Bergstrecke, an welcher 1991 in der Woche vom 16. bis 21. September 15 Mitglieder unserer Sektion teilnahmen. Nachdem sich für die in diesem Jahr vom 21. bis 26. September stattfindende Bauwoche 22 Sektionsmitglieder anmeldeten, werden wir 1993 zwei Bauwochen durchführen, wobei die eine zum bereits traditionellen Termin im September und die andere anfangs der Bausaison stattfinden wird.

Über das Vorhaben von VFB und DFB informierten wir 1991 anlässlich verschiedener Modellbahnmärkte in Eppelheim und Plankstadt sowie am 21.3.92 beim 10. Internationalen Kraichgauer Modellbahntag.

Durch den Einsatz unseres transportablen Infostandes, verschiedener Videoaufnahmen, eines Modells der Steffenbachbrücke sowie des Installationsplatzes wurden die Besucher dieser Veranstaltungen über die bereits geleisteten Arbeiten an der Bergstrecke sowie die in diesem Jahr bevorstehende Betriebsaufnahme informiert. Obwohl anlässlich dieser Aktionen niemand spontan

zum Vereinsbeitritt oder zur Aktienzeichnung bereit war, konnten wir doch viele kleine Erfolge verzeichnen.

Trotz all dieser Veranstaltungen kommt bei uns aber auch das Gesellige nicht zu kurz, neben den Sektionsausflügen, die uns 1991 nach Luzern zur Besichtigung der Vietnamloks ins Verkehrshaus sowie 1992 ins französische Eisenbahnmuseum Mulhouse und zur Brienzer Rothornbahn führten, fand am 3. Juli 1992 auch erstmals ein Grillfest statt, anlässlich welchem bei Würstchen, Steaks und Bier bereits die nächsten Aktivitäten geplant wurden.

Falls Sie im Einzugsgebiet Rhein-Neckar wohnen und bei einer unserer nächsten Veranstaltungen oder Aktivitäten dabei sein möchten, so wenden Sie sich bitte an eine der im folgenden genannten Adressen, oder kommen Sie einfach zu einem unserer an jedem ersten Freitag eines Monats stattfindenden Furka-Stammtische. Treffpunkt ist um 20 Uhr das Flugplatzrestaurant Looping in Mannheim-Neuostheim.

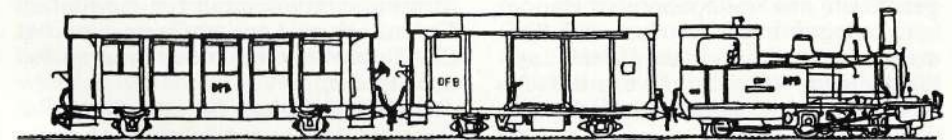
Der Vorstand der Sektion Rhein-Neckar: *Obmann*: Alexander Ehrhard, Baden-Badener-Strasse 1, 6900 Heidelberg, Telefon 06221/30 25 23.

Schriftführer: Wolfgang Martin, Leibnizstrasse 6, 6800 Mannheim 1, Telefon 0621/41 58 70.

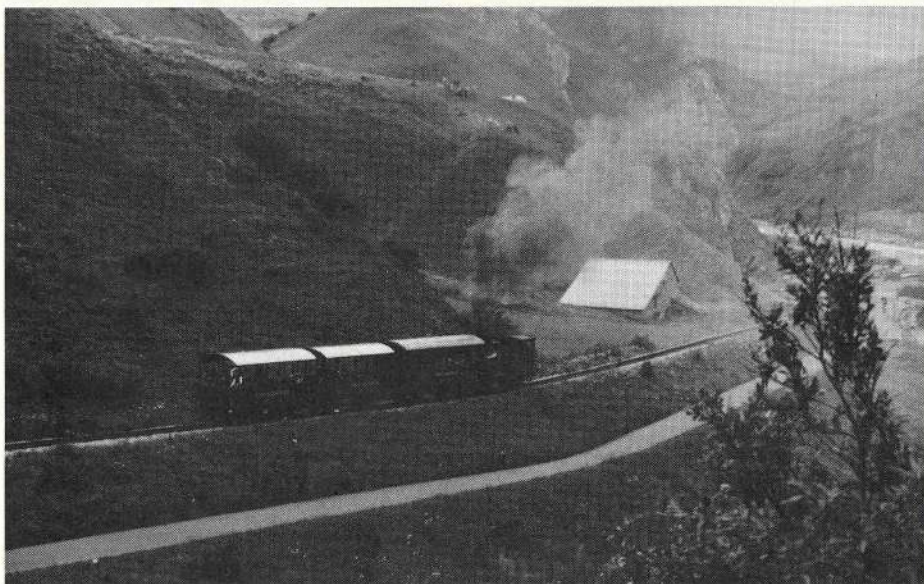
Kasse: Martin Miller, Lessingstrasse 20, 6904 Eppelheim, Telefon 06221/76 56 43.

Adressenverwaltung: Thomas Kreidermacher, Falkenstrasse 1, 6800 Mannheim 31, Telefon 0621/77 38 87.

Alexander Ehrhard



Auch der weiteste Weg lohnt sich ...



... zum Dampfbetrieb an der Furka!

Anfänglich hatten wir – die DFB-Freunde aus dem Raum Hannover – nur den bekannten kleinen Fahrplanzettel mit dem Termin: Fahrplanbetrieb ab 11. Juli. Grund genug, sehr ernsthaft zu diskutieren, wie es möglich wäre, dabeizusein. Nach Jahren des Aufbaus, für die einen in Form von unmittelbarer Arbeit vor Ort, für andere wohlwollende Unterstützung in jedweder Form, nun der erste fahrplanmässige Zug – das musste sein.

Fast alle Urlaubstage verplant, blieb uns nur das Wochenende. Abfahrt gegen 23 Uhr am Freitagabend in Hannover. Es lagen immerhin fast 900 Kilometer vor uns. An einem Urlaubszeit-Wochenende liess der unvermeidliche Stau auf der Autobahn dann auch nicht lange auf sich warten.

So lagen nach dieser durchfahrenen Nacht fast alle Arten von Strassen als Umwege hinter uns.

Doch das Ziel war erreicht. 10 Uhr am Samstagmorgen, zur Begrüssung erhob sich am Ortsausgang von Realp eine Dampfwolke, unsere «Weisshorn» fuhr. Es war zu diesem Zeitpunkt einer der ungezählten Arbeitszüge, doch das steigerte nur noch die Vorfreude auf den ersten fahrplanmässigen Personenzug um 14.10 Uhr. Nach dem Quartierbezug wurden die Foto- und Filmaufgaben verteilt, bei vier Freunden, die wissen, worum es geht, kein Problem. Ein Team übernahm den oberen Teil der Strecke und die Einfahrt in die Station Tiefenbach, das andere Team zunächst die Mitfahrt und dann den unteren Teil der Strecke.

Je näher die Zeiger der Uhr an der Remise auf 14 Uhr rückten, um so mehr



füllte sich unser DFB-Gelände mit Fahrgästen. Schon lange bevor der blaue Zug zum Einsteigen bereitgestellt wurde, hatten ihn und die prächtig herausgeputzte «Weisshorn», die Freunde unserer Bahn schon hundertfach fotografiert und gefilmt. Um 14.10 Uhr war es dann soweit. Alle drei Wagen gut besetzt, auch das Fernsehen stieg noch zu, ein Pfiff, das Abfahrtsignal mit dem Befehlsstab und unser erster fahrplanmässiger Personenzug machte sich auf den Weg nach Tiefenbach.

Entlang der Strecke auf jedem nur denkbaren Fotostandpunkt erfreute Gesichter. Das Wetter liess uns auch noch eine trockene Zeit, nur bei der Ankunft in Tiefenbach regnete es.

Wie wenig jedoch ein Wetter auszurichten vermag, wenn die Freude über die Ankunft unseres Dampfzuges überwiegt, erlebten wir zusammen mit den dort wartenden Freunden in Tiefenbach.

Rund um die dann Wasser nehmende «Weisshorn» wurde auch an diesem Tage in der Station gearbeitet. Doch das war genau das Bild, was unsere Bahn so geprägt hat, wie sie ist: Viel Arbeit, sehr viel Arbeit, mit dem Ziel und der Freude des Eisenbahnfahrens in dieser herrlichen Landschaft.

Um etwa 3 Uhr am Nachmittag hatten wir dann wieder Realp erreicht. Auch der zweite Zug an diesem Tage wurde noch einmal ausgiebig fotografiert und gefilmt.

Nachdem sich alle Beteiligten unserer kleinen Reisegruppe, mit dem Auto von den Fotostandpunkten wieder abgeholt, zwar leicht durchnässt, aber zufrieden auch in Realp eingefunden hatten, konnten wir noch das abendliche Geschehen des Wagenreinigens und der Lokpflege erleben. Vor allem unsere «Weisshorn» konnte sich der anerkennenden Blicke aller Umstehenden sicher sein.

