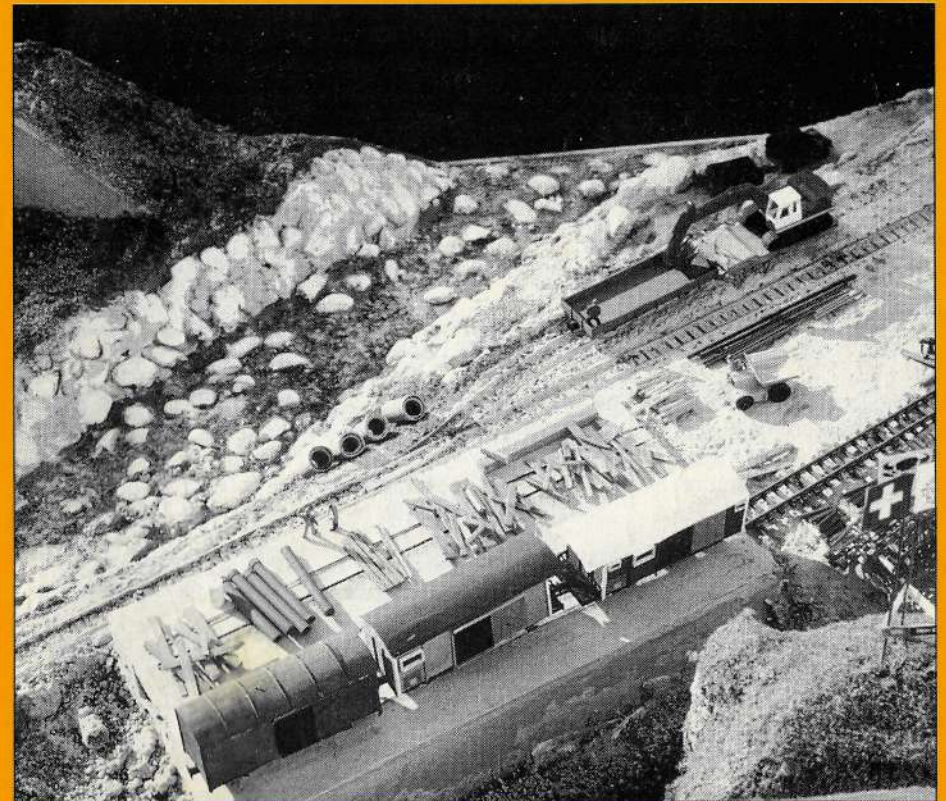




2/96

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 35	CH-3999 Oberwald	028 / 73 33 75	
			Fax 028 / 73 33 74	
Realp DFB	Bahnhof / Depot	CH-6491 Realp	041 / 887 10 42	
Gletsch DFB	Bahnhof / Station	CH-3999 Gletsch	028 / 73 22 33	

Adressliste Zentralvorstand (ab 1.4.96)

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	Carlyle Christopher	Neufeldstrasse 23 CH-5430 Wettingen	P 056 / 427 34 07
Sekretär	Schläpfer René	Dammweg 11 E CH-3904 Naters	P 028 / 24 39 60 Fax 028 / 24 39 80
Werbung	Abegg Alice	Krummfeld 11 CH-6423 Seewen	P 041 / 811 22 93
Neumitglieder	Weber Hans	Birkenweg 12 CH-5603 Staufen	P 062 / 891 15 38
Info CH	Hofmann Hans	Schellenbergstrasse 5 CH-7000 Chur	P 081 / 353 42 68 Fax 081 / 353 42 68
Info D / NL	Hoeningk Isolde	Winfriedstrasse 14 D-80639 München	P 0049 / 89 178 31 51 Fax 0049 / 89 17831 51
Info D / NL	Maier Kurt	Bahnhofstrasse 9 D-71397 Leutenbach	P 0049 / 71 95920813 Fax 0049 / 7195920813
DFB / VR / GL	Albisser Joseph	Arisdörferstrasse 12 CH-4410 Liestal	P 061 921 53 40 Fax 061 921 53 34

Mitteilungsblatt / Bulletin

VFB, Verein Furka-Bergstrecke
CH-3999 Oberwald

Ausgabe / Edition 2/96

DFB, Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
CH-3999 Oberwald

Impressum:

13. Jahrgang Auflage 9 000 Ex.
13. année Tirage 9 000 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. 3/96:
Clôture de rédaction du no. 3/96 20. Juli
1996 / 20, juillet 1996:
Erscheinungsdatum: Woche 33
Date de parution: semaine 33

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

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

BRD: VFB 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

Zur Generalversammlung in Zürich	4
Jahresbericht des Präsidenten	6
Treffen der Lokführer und Heizer	10
Hallo Furkabahn-Freunde	12
Zentralkassier, Zentralkasse	14
DFB-Wagen ABD 4540	16
Modelleisenbahner als Touristen	20
Andere Bahnen	21
Sektionsmitteilungen	24
Ein alter Wagen erzählt... C 204	34
Projekt Personenwagen B.F.D. C 204	36
Beschäftigungsprogramm f. Arbeitslose	41
Mit blauem Auge davongekommen...	42

Zum Titelbild:
Die Furka-Bergstrecke, Vorbild für Modell-
bauer. Foto: Erhard

DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Sekretariat, Postfach 35
CH-3999 Oberwald

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

Zur Generalversammlung in Zürich

Hans Hofmann

Am 16. März 1996 fand in Zürich die 12. ordentliche Generversammlung statt, die wie üblich von einer grossen Anzahl Vereinsmitgliedern besucht wurde.

Die Firma Philips AG stellte dem Verein ihre Räumlichkeiten in der Manegg zur Verfügung, die mit der S-Bahn ab Hauptbahnhof Zürich ideal zu erreichen waren. Wir benützen hier die Gelegenheit, uns dafür recht herzlich zu bedanken.

Die lange Traktandenliste konnte zügig durchgegangen werden, trotzdem dauerte die Versammlung bis 17.30 Uhr. Folgende Mutationen sind im Zentralvorstand zu verzeichnen: Anstelle des zurückgetretenen

Kassiers Urs Joder wurde neu gewählt Christopher Carlyle aus Wettingen. Auf Antrag aus der Versammlung ist der entschuldigt abwesende Hans Gobet abgewählt worden. Er hatte wesentlich dazu beigetragen, den Kontenplan im VFB mit dem der DFB AG zu harmonisieren und abzustimmen. Den beiden ausscheidenden danken wir an dieser Stelle für die geleisteten Dienste mit einem herzlichen Dankeschön. Die übrigen ZV-Mitglieder wurden in ihren Ämtern bestätigt.

Die Versammlung liess sich durch Delegationen der DFB AG über verschiedene Projekte und Vorhaben orientieren.

Agenda (wichtige Termine von VFB und DFB)

Hans Hofmann

Datum	Organ	Anlass	Ort	Zeit	Bemerkung
11.05.	ZV	Sitzung 3/96	Olten	14.00	
01.06.	ZV/SK	Präsidenten-Konferenz 2/96	Olten	14.00	neue Vorstände?
14.-20.6.	DFB/VFB	Wagenunterhaltsarbeiten	Realp		Reparaturen
22.06.	DFB	Generalversammlung	Rigi		Spez.-Angebote
22.06.	DFB	Eröffnung Dampf-Saison	Realp	10.20	
13.07.	ZV	Sitzung 4/96	Olten	14.00	
17.08.	DFB/ZV	Gipfel-Treffen (Sitzung)	Realp		Begehungen
28.-30.07.	DFB/VFB	Dankeschön-Wochenende	Andermatt		Volksfest
14.09.	ZV	Sitzung 5/96	Olten	14.00	
06.10.	DFB	Schluss Dampf-Saison	Realp	16.35	
26.10.	ZV/SK	Präsidenten-Konferenz 3/96	Olten	14.00	
16.11.	ZV	Sitzung 6/96	Olten	14.00	
xx.11.	ZV/DFB	Regionaltreffen BRD / NL	Darmstadt		

Hier könnten auch wichtige überregionale Termine der Sektionen / Regionalgruppen stehen, wie z.B. INFO-Bus-Einsätze, Beteiligungen an Messen und Ausstellungen. Ein zusätzlicher Besuch eines VFB/DFB-Mitgliedes wird es ihnen danken!

Strukturen Organisationseinheit	Verein	Aktiengesellschaft
Bezeichnung	VFB Verein Furka-Bergstrecke	DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Auskünfte Anschrift PLZ / Ort Postkonto Telefon Fax Auftrag	Sekretariat Postfach 20 CH-3428 Wiler 19-11643-1 (Sion) 065 45 11 24 065 45 11 24 Förderverein	Sekretariat Postfach 35 CH-3999 Oberwald 19-5011-3 (Sion) 028 73 33 75 028 73 33 74 Betriebsgesellschaft
Sinn und Zweck	<i>Wiederinbetriebnahme der Furka-Bergstrecke von Realp nach Oberwald, mit Dampfzugbetrieb in den Sommermonaten</i>	
Organe Führungsorgane Aufgaben	Sektionen, Regionalgruppen Zentralvorstand Sektions-/Regio-Gr.-Vorstände z.B. Bau, Revisionen, PR	Aktionäre Geschäftsleitung Verwaltungsrat Betriebsleitung, Konzepte

Aktienverkauf

Der Verein Furka-Bergstrecke ist in der Lage, aus einer Finanztransaktion grössere Mengen DFB-Aktien aller Werte kurzfristig zu verkaufen. Speziellen Käuferwünschen kann solange Vorrat entsprochen werden.



Ich bestelle folgende DFB-Aktien:

[.....] à Fr. 100.– [.....] à Fr. 200.– [.....] à Fr. 250.–
[.....] à Fr. 300.– [.....] à Fr. 400.– [.....] à Fr. 500.–

Name Vorname

Strasse PLZ Ort

Telefon-Nummer für eventuelle Rückfragen

Ort / Datum Unterschrift:

Bitte kein Geld einzahlen! Sie werden einen Einzahlungsschein erhalten, mit der Aufforderung, nun die Zahlung zu leisten. Die Mittel werden umgehend für DFB-Projekte eingesetzt.

Jahresbericht des Präsidenten

Liebe Mitglieder

Bereits ist es wieder an der Zeit, Rückschau auf ein weiteres Vereinsjahr zu nehmen. Erlauben Sie mir, dass ich nicht ins Detail gehe, sondern nur die wichtigsten Geschäfte und Begebenheiten aufführe.

Zentralvorstand

An den sechs Sitzungen im vergangenen Vereinsjahr wurden die begonnenen Arbeiten des Vorjahres (Altlasten, Restrukturierung) fortgesetzt. Nachdem seit längerer Zeit über ein mögliches Zentralinkasso gesprochen wurde, jedoch jahrelang nichts in dieser Angelegenheit geschah, wagte der Zentralvorstand einen Versuch. Mit dem «Schulungs- und Wohnheime Rossfeld Bern» konnte ein Vertrag abgeschlossen werden, in dem alle Wünsche des Zentralvorstandes berücksichtigt waren. Leider konnten die hohen Erwartungen (Qualität / Quantität) nicht erfüllt werden, so dass eine Vertragsauflösung unausweichlich wurde.

Ein Dauerthema, - obschon nicht mehr unter VFB-Obhut, war das Souvenirwesen, das bei der DFB einfach nicht funktionierte, und deshalb öfters Thema von gehässigen Telefongesprächen war. Auch in diesem Bereich wird eine neue Lösung gefunden werden müssen, wobei der VFB seine Mithilfe anbietet.

Finanzen

Der VEREIN FURKA-BERGSTRECKE investierte bar gegen Fr. 400'000.- in die Bergstrecke. So wurde die gesamte Logistik in Realp durch den VFB finanziert. Eine beträchtliche Summe übewies man zudem im Namen der DFB an das RAW Meinigen, um eine überfällige Altlast teilweise zu tilgen. Erfreulicherweise konnte der Bürgschaftskredit bei der Schweizerischen Volksbank SVB in Frauenfeld, von Fr. 150'000.- zuzüglich Zinsen abgetragen und die Solidarbürgen entlastet wer-

den. Dadurch konnten auch eine grosse Menge hinterlegter Aktien (als Sicherheit deponiert) reaktiviert werden. Erneut unbefriedigend war der Finanzfluss zwischen gewissen Sektionen und der Zentralkasse. Mit einem neuen Kassenreglement mit klar formulierten Richtlinien tritt der Zentralvorstand diesem Problem entgegen.

Sektionen

Dreimal konnte der Zentralvorstand die Sektionen zu einer «Präsidentenkonferenz» einladen. Nach dem Motto, «wo drückt der Schuh», wurde versucht, die dringendsten Probleme herauszukristallisieren. Aktuelle Wünsche und Anregungen wurden entgegengenommen, und wenn möglich und sinnvoll sofort umgesetzt. Ein uraltes Übel konnten wir leider nicht ausmerzen. Der INFORMATIONSFLUSS zwischen den Sektionen und dem Zentralvorstand ist noch immer nicht zufriedenstellend. Fairerweise müssen sich aber alle Stellen/Gremien betroffen fühlen und sich ins Handbuch schreiben lassen: «Besserung dringend erwünscht und zwar sofort!» Erfreulicherweise darf jedoch erwähnt werden, dass künftig ein Vertreter der Geschäftsleitung der DFB an den ZV-Sitzungen teilnehmen wird, was vom Zentralvorstand und den Sektionsdelegationen sehr begrüsst wird. Im Gegenzug wird künftig auch ein ZV-Mitglied in der GL der DFB teilnehmen.

Werbung / Info-Bus

Rechtzeitig auf Saisonbeginn wurde ein neuer Mitgliederprospekt gedruckt, und so die Voraussetzung für ein aktuelles einfaches Werbemittel geschaffen. Eine Vielzahl von Ideen wurde zusammengetragen. Bereits auf die kommende Fahrsaison dürften neue Werbemittel zum Kauf bereit sein.

Ein eher düsteres Thema ist der Infobus. Obschon zu einigen Anlässen angefordert, steht dieses praktische (unüberseh-

bare) Werbemittel zu lange ungenutzt herum. Bei einem Aufwand (musste total überholt werden) von Fr. 34'000.- konnte auf der Gegenseite nur ein Ertrag von Fr. 7'400.- verbucht werden. Im Laufe des Jahres 1996 wird der Zentralvorstand entscheiden müssen, ob ein Weiterführen des Info-Bus sinnvoll und finanziell noch tragbar ist. Je öfter der Infobus also «In Betrieb» ist, um so leichter wird uns der Entscheid fallen ... !

Dass es auch anders geht, beweist Alice Abegg. Sie hat den aus technischen Gründen stillgelegten Barwagen in Realp intensiv «Bewirtschaftet» und damit einen erklecklichen Gewinn erwirtschaften können. Damit konnte wiederum die Aktion «Schuler-Weine» gestartet und vorfinanziert werden.

Mitgliederwesen

Wie schon erwähnt, entstanden mit dem «Umzug» der Mitgliederkartei zum «Schulungs- und Wohnheime Rossfeld» einige unvorhersehbare Probleme, die auch mit intensiven Gesprächen nicht behoben werden konnten. Die Mitgliederzahl per 31.12.1995 ist bedeutend tiefer, was dadurch zu erklären ist, als alle Gratisempfänger des Mitteilungsblattes bis anhin als Mitglieder gezählt wurden, jedoch jetzt herausgestrichen wurden. Selbstverständlich erhalten die unseren Unternehmen wohlgesinnten Institutionen und Organe unsere Zeitschrift weiterhin zugestellt. Dass unter diesen Voraussetzungen eine genaue Angabe der Mitgliederzahl kaum möglich ist, versteht sich wohl von selbst.

Ausblick / Schlussfolgerungen

Wenn die Zusammenarbeit zwischen VFB und DFB gegenüber dem Vorjahr verbessert werden konnte, so ist dies dem Umstand zuzuschreiben, dass die Entscheidungsgremien auf DFB-Seite personell wesentlich verändert wurden, was sich letztlich für die gemeinsame Zielsetzung positiv auswirkte. So trafen sich im August erstmals seit bestehen der beiden Institutionen alle drei Gremien (VFB = Zentralvorstand, DFB = Verwaltungsrat und Ge-

schäftsleitung) zu einer gemeinsamen Sitzung in Realp, und am selben Nachmittag zu einer freien Aussprache der wichtigsten Probleme im Muttbach. Im Zentralvorstand wurden die gewonnenen Erkenntnisse dieser Tagung dazu genutzt, die Verbindungen des VFB zur DFB zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen. So ist dem Zentralvorstand klar, dass es vorerst keinen generellen Zusammenarbeitsvertrag mehr geben wird, sondern nur noch punktuelle Vereinbarungen für spezifische Objekte (Budget/Offerte). Der vom VFB erwartete erste Personenzug bis zur Station Muttbach, als Saisonziel 1995, konnte leider aus finanziellen Gründen nicht realisiert werden. Dies sollte für uns alle Ansporn sein, alle zur Verfügung stehenden Kräfte dafür einzusetzen, dass endlich die erste (fahrplanmässige) Zugskomposition Richtung Wallis fährt. Zum 70-jährigen Jubiläum des ersten Dampfzuges Disentis-Gletsch (4. Juli 1926) wird uns dies wohl kaum gelingen. Warten wir's ab.

Abschliessend möchte ich es nicht versäumen, all jenen zu danken, die sich in irgend einer Art für «die Furka-Bergstrecke» eingesetzt haben, sei es als Aktivferienbezüger an der Strecke, im Innendienst oder unspektakulär und bescheiden im «stillen Kämmerlein». Meinen Kolleginnen und Kollegen im Zentralvorstand danke ich für das aktive Mitdenken und Mittragen der uns übertragenen Verantwortung. Nicht vergessen möchte ich die Angehörigen aller Aktiven, die für unser Engagement - soviel Verständnis haben.

Wiler, im Februar 1996

Bruno Albisser
Zentralpräsident

*Ihr Spezialist
für Mode wie nach Mass
mit der grössten Auswahl
in der Schweiz*

Mode zum Wohlfühlen

Modehaus
beyeler

Am Pelikanplatz, Zürich

Weitere Filialen in Winterthur, Lenzburg und Spreitenbach

GASTSTÄTTEN UND HOTELS

wo Fronarbeiter gemütliche Stunden verbringen

**Hotel Restaurant
Glacier du Rhône**
3999 Gletsch

Telefon 041/ 887 12 72

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



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

041/ 887 12 72
Restaurant
zum
«Bahnhof»
Autoverlad
Furka-Oberalp



J. + W. Blöchlinger
6491 Realp

Familie
E. Infanger-Christen
6491 Realp
Telefon
041/ 887 14 24



Direkt beim Bahnhof Zimmer mit Dusche und WC

**HOTEL-RESTAURANT
TANNENHOF**

Mit höflicher Empfehlung
Fam. O. Hischer-Hauser, 3999 Oberwald
Telefon 028 /73 16 51 Fax 028 /73 27 51

1370 m u. M. Telefon
sport-hotel 028
93 21 41
SCHWEIZ / SUISSE / SWITZERLAND

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



Hotel Galenstock

Ihre Raststätte an der Furkastrasse
Telefon 041/ 887 17 60

Gletscher-Restaurant Belvédère,

2300 m ü. M. direkt am Rhonegletscher.
Ihr Ausgangspunkt für die Besichtigung der
100 m langen Eishöhle.
Tel: 028/ 73 11 96

Beitrag 1997

Anlässlich der Generalversammlung 1996
wurde beschlossen, den Mitgliederbeitrag 1997
nicht zu verändern. Dieser beträgt weiterhin:

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

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

Treffen der Lokführer und Heizer

Am 24. Februar trafen sich Lokführer, Heizer sowie die verantwortlichen Leiter des Fahrdienstes in Chur. Armin Brüngger konnte eine stattliche Anzahl Mitarbeiter begrüßen.

Nachdem Otto Metzger seinen Dank an die Anwesenden übermittelt hatte, konnte mit der Traktandenliste begonnen werden.

Dass die verantwortlichen Ressortleiter stets unter Dampf stehen, kam alsbald zum Ausdruck. Der Einsteigebahnhof in Realp soll so rasch als möglich realisiert werden, um dadurch das Areal beim Depot zu entlasten und dem Fahrgast mehr Annehmlichkeiten zu bieten.

Im Scheiteltunnel sollen die Arbeiten aufgenommen werden, ohne aber den Betrieb gleichzeitig bis Muttbach auszudehnen. Im Bewusstsein der Tatsache, dass Personenzüge in Muttbach ein positives Echo auslösen würden, muss doch bedacht werden, dass die Bauarbeiten am Wochenende unterbrochen werden müssten. Es ist somit angebracht, dass vorerst der Tunnel saniert wird, ehe mit Personen nach Muttbach gefahren wird.

An der Muttbachquerung hat der Kanton Wallis im Sommer 1995 mit den Bauarbeiten begonnen. Talseitig ist eine Stützmauer entstanden, die es ermöglicht, eine Querung mit der Strasse zu bauen, allerdings ohne Zahnstange im Bereich der Strasse. Das Bauprogramm sieht vor, dass sowohl in Muttbach wie auch in Gletsch die Strasse 1996 wieder Schienen im Belag aufweisen wird.

Dadurch wird die Voraussetzung geschaffen, dass auch von Gletsch aus mit thermischen Fahrzeugen Material zur Baustelle transportiert werden kann. Es ist also absehbar, dass sehr bald Leben auf die Schiene zurückkehren wird.

In diese Ausführungen wurden auch die finanziellen Aspekte miteinbezogen. Anstrengungen zur Beschaffung von Finanzen laufen auf Hochtouren und alle sind aufgerufen mitzumachen.

Dem Verein wurde für die laufende Unterstützung gedankt, denn ohne seine Hilfe wäre vieles nicht möglich gewesen.

Die Ausführungen von J. Albisser waren deutlich und liessen zudem deutlich erkennen, wo der Weg in Zukunft verläuft. Die finanzielle Seite der Unternehmung muss stets genau überwacht werden und es darf nur im Rahmen der von der Geschäftsleitung beschlossenen Budget gehandelt werden.

Max Zwald erläuterte, was für den Fahrtrieb von Bedeutung ist, und Jakob Knöpfel, der Lokkenner berichtete über technische Probleme die in der Zwischensaison behoben werden müssen.

Erfreuliche Fortschritte konnte A. Brüngger vom Wagenbau mitteilen. Mit ihm steht der DFB einen Fachmann zur Seite, der kompetent beim Wagenbau, wie auch bei der Beschaffung mitwirkt. Die verschiedenen Werkstätten arbeiten nach Vorgaben, die es ermöglichen, Kosten und Termine einzuhalten.

Als nicht direkt betroffene Person darf von einer guten und aufbauenden Versammlung berichtet werden. Das uneigennützig Wirken dieser Personengruppe für die Furka-Bergstrecke kommt auf erfreuliche Art zum Ausdruck.

Nicht unerwähnt bleiben soll, dass auf dem Gebiet der Rollmaterial-Renovierung / Beschaffung einige sehr interessante Projekte vorliegen, über die zu gegebener Zeit berichtet werden wird.

Hans Hofmann

Achtung Die Uniform der Dampfbahn wird verkauft!

Einmalige Gelegenheit,
sich eine Mütze oder einen Veston zu sichern

Da wir für diesen Sommer eine neue Uniform angeschafft haben, wird die bisherige verkauft. Wer sich eine Uniform oder Mütze aneignen möchte, kann mit der Dampfbahn Furka-Bergstrecke kontakt aufnehmen.

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Betriebsabteilung, Postfach 35, 3999 Oberwald
Tel. 028 / 73 33 73 oder Fax: 028 / 73 33 74

Gesucht Musiker/-in bzw. Ländlerkapellen

Für den Fondue-Steam-Express suchen wir an verschiedenen Daten eine Ländlerkapelle, die bereit ist, auf der Station Furka zwischen 20.00 bis 21.30 Uhr zu spielen

Daten:

Freitag und Samstag

12. und 13. Juli

9. und 10. August

6. und 7. sowie 28. September 1996

Interessenten melden sich bei:

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Reisedienst, Postfach 35, 3999 Oberwald
Tel. 028 / 73 33 73 Fax: 028 / 73 33 74

Hallo Furkabahnfreunde

Furkastrecki, Furkabahn,
passt bestimmt zum Ferieplan.
Jede Summer goht me lieber
eus alli packt's Furkafieber

Refrain:

Eusi Bahn isch wider fit,
d' Furkabahn isch en Hit.
Bergdoruf und bergdorab,
pustet si im flotte Trab.

Das ist die letzte von fünf Stopphen des Furka-Liedes, das am Realper Betriebseröffnungsfest 1992 seine Uraufführung erlebte. Es wurde von einem Lenzburger Jugendchor, begleitet von zwei Lehrern mit Gitarren, mit grossem Erfolg gesungen. Habt Ihr, liebe Furka-Fans, entsprechend dem Schluss dieses Liedes für Euch, eure Familien, Bekannten und Freunde, in anderen Vereinen, in Betrieben, bereits einige Fahrten mit der Dampfbahn geplant? Ist der Fahrplan 1996 überall verfügbar? Wenn nicht, kann er bei mir bezogen werden. Neben den Regelzügen finden einige Spezialaktivitäten statt. Nochmals wird darauf hingewiesen werden, dass unsere Züge möglichst gut besetzt sein sollten, um eine erfolgreiche Saison zu erreichen. Die Endstation unserer DFB-Strecke heisst nach wie vor «Furka-Station» und ist der höchste Punkt der einmaligen mit Dampf betriebenen Zahnradbahn. Selbstverständlich ist das gemütliche Restaurant auf 2160 m Höhe auch wieder für die Fahrgäste bereit. Im Gebiet der Endstation Furka können auch einige der vielen Bemühungen für die Inbetriebnahme des Schienenweges Richtung Wallis beobachtet werden.

Gletsch soll so rasch als möglich erreicht werden.

Ja, diese nächste Streckenverlängerung hat es in sich: Darüber wurde schon sehr viel gesprochen, geschrieben, und geplant. Die Vorbereitungen zur Verwirklichung dafür sind abgeschlossen. Nun wird aber ernsthaft «in die Hände gespuckt» und die sehr wichtige Etappe in Angriff genommen. Wie immer bei uns braucht es aber weiterhin grösster Anstrengungen in Form von Arbeit, Material und Finanzen.

Das betriebsmässig äusserst wichtige Ziel Gletsch erträgt nur sehr schlecht weitere Verzögerungen. Darum: Wir hoffen weiter auf die Mithilfe unserer Freunde. Tage- oder wochenweise können Einsätze wertvoll sein, aber auch bei der Materialbeschaffung ist Mithilfe erwünscht.

Sehr willkommen sind auch finanzielle Zuwendungen in Form von Aktienkäufen, Spenden für bestimmte Zwecke oder der Werbung neuer Mitglieder.

Es ist naheliegend: Die Dampfbahn möchte nach den bisherigen Anstrengungen ein weiteres Ziel zu erreichen: Gletsch.

Aus diesem Grunde ist es nach wie vor wichtig, dass wir neue Mitglieder werben. Wie wäre es, wenn wir den Versuch wagen, dass jedes Mitglied im laufenden Jahr ein Neu-Mitglied bringt.

Übrigens: Wer für die bereits erwähnte musikalische Würdigung unserer Dampfbahn Interesse hat, kann bei mir eine Kasette bestellen. Gesungen wird das Lied von einem Duo mit Gitarrenbegleitung und ist gut verständlich.

Hans Weber

Und nun liebe Furka-Freunde: Ich hindere Euch nicht länger daran, unverzüglich Aktivitäten zu starten. Dafür danke ich im voraus. Erneut nenne ich meine Adresse so wie Tel. Nummer:

Hans Weber, Birkenweg 12,
CH-5603 Staufen. Tel. 062 891 15 38

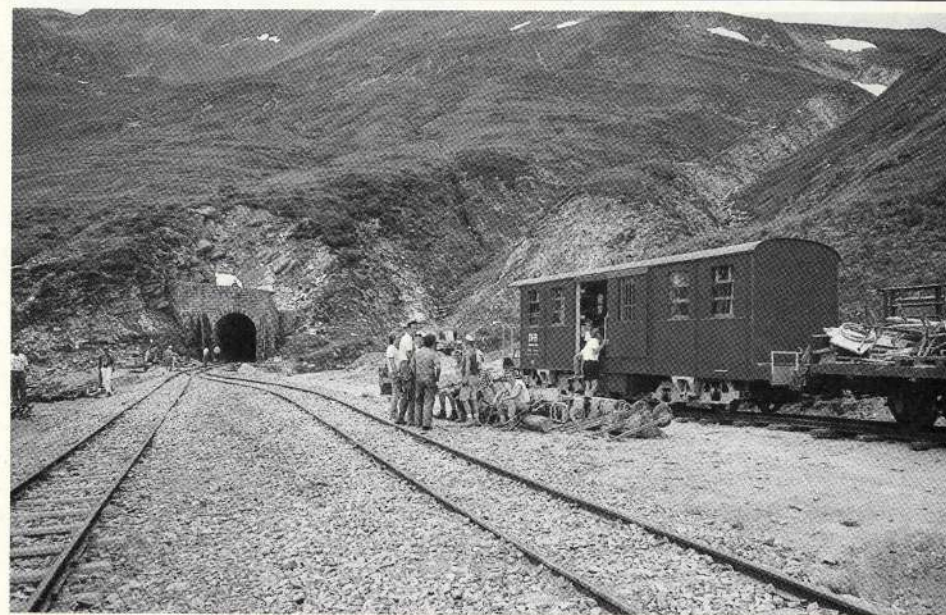
Einen schönen Sommer und weiterhin viel Freude an der Bahn an der Furka wünscht allen Hans Weber, Staufen. Für Auskünfte und Unterlagen stehe ich jederzeit gerne zur Verfügung.

Gesucht: Kinderbetreuerinnen

Für die Kinder-Dampfparty suchen wir an einigen Daten Kinderbetreuerinnen, die bereit sind, auf der Station Furka mit den Kindern verschiedene Spiele durchzuführen.

Daten 1996: Mittwoch 17. Juli, Mittwoch 24. Juli, Mittwoch 31. August
Dienstag 6. August, Mittwoch 14. August

Auskünfte bei: Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Reisedienst, Herr P. Zenklusen,
Postfach 35, 3999 Oberwald. Tel. 028 / 73 33 73 Fax: 028 / 73 33 74.



Nach getaner Arbeit auf der Station Furka

Foto: P. Frauenfelder

Zentralkassier, Zentralkasse

Sehr geehrte Mitglieder,

Zuerst einmal möchte ich mich bei all denen bedanken, die den Mitgliederbeitrag bereits bezahlt haben. Diese Beiträge haben es uns ermöglicht, bereits einige Aufgaben anzupacken, die wir uns für das Jahr 1996 vorgenommen haben. Einen ganz besonderen Dank gilt auch allen Spendern, welche einen zusätzlichen Beitrag zu unserem grossen Ziel beisteuern.

Gleichzeitig möchte ich neu die Sektionen Wallis, Solothurn und Aargau beim Zentralinkasso willkommen heissen.

Ich darf an dieser Stelle auch daran erinnern, dass alle Ausflüge auf die Furka Bergstrecke ebenfalls mithelfen, unsere Bahn am Dampfen zu halten.

Unterstützen Sie uns in den Bemühungen und helfen Sie uns, neue Mitglieder für unsere Sache zu gewinnen. Es braucht nicht ein spezielles Anmeldeformular, eine Postkarte genügt. Wie Sie sicher wissen, sind die Zeiten nicht sehr rosig. Manch einer unserer Kameraden ist aus wirtschaftlichen Gründen gezwungen, die Mitgliedschaft zu kündigen. Jedoch sei auch diesen gedankt, da es für Sie umso schmerzlicher war, sich den Beitrag zu ersparen.

Wir wollen jedoch zuversichtlich in die Zukunft blicken. Grosse Aufgaben stehen noch

an, aber vereint können diese bewältigt werden.

Zum Schluss noch etwas administratives: Adressänderungen, Mitteilungen an den Zentralvorstand oder Fragen zu Themen, richten Sie bitte nur an das Postfach 20, in CH-3428 Wiler b.U. Damit werden unnötige Umtriebe mit doppelten Mutationen und Postwege vermieden.

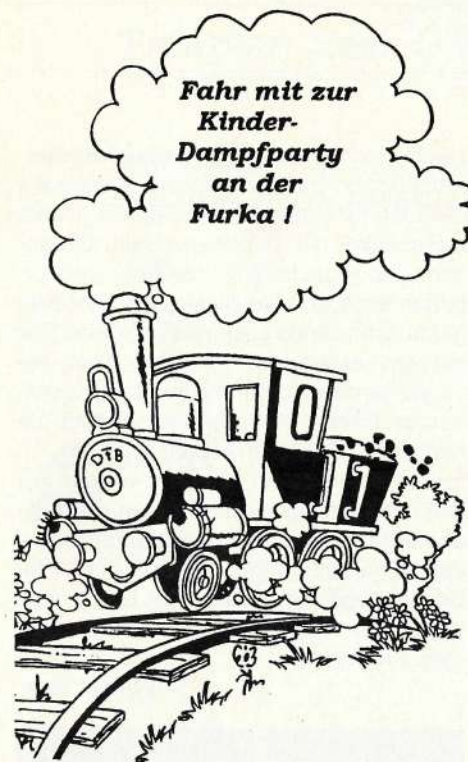
Ein Wort an alle Mitglieder, die nicht in der Schweiz, Holland oder Deutschland wohnen. Ihren Mitgliederbeitrag können Sie nun auch mit einem Verrechnungsscheck, ausgestellt in Schweizer Franken, begleichen. Den Check senden Sie bitte an die Adresse in CH-3428 Wiler.

Diejenigen, welche Aktien der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG erwerben möchten, wenden sich bitte an die Adresse in Wiler. Zum Schluss wünsche ich Ihnen einen schönen Sommer und hoffe auf eine gute Zusammenarbeit.

Der Zentralkassier Christopf A. Carlyle

Achtung:
Die Tel.- und Fax Nummer der Redaktion hat am 16. April eine Änderung erfahren.

Neu: 081 353 42 68



Einmaliges Erlebnis für alle Kinder und auch für die Eltern!

Termine: Mittwoch, 17. Juli 1996
Mittwoch, 24. Juli 1996
Mittwoch, 31. Juli 1996
Dienstag, 06. August 1996
Mittwoch, 14. August 1996

Programm: Anreise mit der Furka-Oberalp-Bahn nach Realp (siehe Fahrplan auf der Rückseite). Bereits auf der Furka-Oberalp-Bahn werden die Kinder durch erfahrene Personen in einem reservierten Abteil betreut (siehe Anschrift). Jedes Kind erhält ein Geschenk, Fahrt nach Furka mit der Dampfbahn, Tische und Bänke sind aufgestellt. Die Party kann beginnen. Spiel und Plausch stehen im Vordergrund, wie Märli-Kabine, Spielschloss, malen, Verkleidungskiste usw. Zum Mittagessen gibt es echte original DFB-Teigwaren und grillierte Würste.

Anmeldung und Bezahlung bei folgenden Verkehrsbüros: Brig, Riederalp, Bettmeralp, Fiesch, Ernen, Bellwald, Reckingen, Münster, Ulrichen, Obergesteln, Oberwald, Andermatt, Sedrun und Disentis oder direkt an unten aufgeführte Adresse!

Gewünschtes Datum: _____

Name: _____ Vorname: _____

Adresse: _____

PLZ: _____ Ort: _____ Jahrgang: _____

Telefon: _____ Einstelgebahnhof: _____

Anzahl Kinder: _____ Anzahl Eltern/Begleitpersonen: _____

Kosten sFr. 20.00 pro Kind inkl. Fahrt mit der Furka-Oberalp-Bahn, Dampfbahn Furka-Bergstrecke, Mittagessen, Getränke (Tee), Überraschungsgeschenk, Teilnahme an der Kinderdampfparty, Kinderbetreuung ab Brig, Andermatt und Disentis. Der Betrag von sFr. 20.00 ist direkt am Schalter des Verkehrsbüros zu bezahlen oder direkt an unten aufgeführte Adresse zu senden. Anschliessend erhält jedes Kind direkt am Schalter des Verkehrsbüros die Teilnahmekarte für die Kinderdampfparty oder sie wird per Post zugeschickt. Achtung: Eltern bzw. Begleitpersonen müssen den normalen Fahrpreis auf der Furka-Oberalp-Bahn bezahlen. Die Fahrkarte nach Realp kann am Bahnschalter der FO Stationen bezogen werden. Der Gütschein für die Dampfbahn Furka-Bergstrecke zum Spezialpreis von sFr. 27.00 statt sFr. 34.00 beziehen sie direkt über die unten aufgeführte Adresse oder am Schalter der oben aufgeführten Verkehrsbüros! Keine weiteren Ermässigungen!

Dampfbahn Furka-Bergstrecke, Reisedienst, Postfach 35, 3999 Oberwald, Tel.: 028 / 73 33 73 Fax: 028 / 73 33 74

DFB-Wagen ABD 4540

In der Werkstatt Aarau hat sich viel Sichtbares ereignet. Alles konzentriert sich nun auf den Brünigwagen. Noch im Dezember haben unsere Mitglieder begonnen, die Aussenhaut des Wagens zu entfernen und zu markieren. Sämtliche Teile der Innenverkleidung wurden entfernt und die Fenster mit Sonnenstoren ausgebaut. Die Eingangs-türen und die Verkleidung der Wagenstirnseiten wurden ebenfalls demontiert. Der Wagen präsentiert sich heute als leeres Gerippe mit Schutzdach. Wie gehofft und erwartet, befinden sich die Holzteile in gutem Zustand, nur vereinzelt Teile müssen ersetzt werden. Noch während der Demontage wurde bereits begonnen, Teile, die unverändert wieder eingebaut werden, aufzuarbeiten. Das betrifft die hölzernen Fensterrahmen, die Aussentüren, die Sonnenstoren, Fensterscheren, und die in Messing gefassten Fenster. Die Holzbankequippe nimmt sich seit geraumer Zeit den aus dem SGA-Wagen gewonnenen Holz-bänken an. Die vorhandenen Kunststoff-überzüge wurden entfernt, die Bankgestelle gerichtet und neu verleimt. Die Bänke werden mit neuen Eschenholzplatten versehen. Die vielen Hundert Latten, die an zwei Samstagen zugeschnitten sowie gehobelt wurden, werden von den Mitgliedern geschliffen und für den Einbau vorbereitet. Anschliessend folgt die Montage der Latten auf dem Gestell.

Der Einbau der Gepäckkore, der Abteilwände, die 1. Klassbänke und die Gepäcknetze sind noch in Planung. Wir werden zwei, vormalig in Liestal gelagerte Alu-Gepäckkore abändern, und am Wagen anpassen. Weitere Planungsobjekte sind die Dampfheizung, die elektrische Leitungsführung, der Bereich Plattform mit Trittbrettern und die Sanierung des Daches.

Heute zeichnet sich ab, dass durch ausserordentlichen Einsatz einzelner Mitglieder, die Lieferung des Holzes für die Zweitklassbänke, die Zwischenwände, die gesamte hölzerne Innenverkleidung und Vorbehandlung und Neulackierung aller Wagenaussenwände kostenlos sein wird! Damit kommen wir unserem Sektionsziel, diese Wagenrevision mit minimalsten Kosten durchzuführen, einen grossen Schritt näher. Vielen Dank den Initianten. In den kommenden Monaten werden wir die Detailplanungen abschliessen, die Geld- und Materialbeschaffung weiterführen und den Wiederaufbau des Kastens Schritt für Schritt beginnen. Unser Ziel ist es, den Wagen im Sommer 1997 in Betrieb nehmen zu können.

Werner Beer



An der Arbeit...

Foto W. Beer

Fahrplan 1996



DFB DAMPFBahn FURKA-BERGSTRECKE

Vorsaison Nachsaison

22. Juni bis 4. Juli 1996

26. August bis 6. Oktober 1996

<i>Brig</i>	ab:	8.32			11.14			12.17
<i>Realp FO</i>	an:	10.05			13.00			14.00
<i>Göschenen</i>	ab:	9.14	9.59	11.57				13.53
<i>Andermatt</i>	ab:	9.37	10.30	12.32				14.05
<i>Realp FO</i>	an:	9.48	10.42	12.44				14.18
		A		B	A		B	E
Realp DFB	ab:	10.20		11.25	13.10		14.35	19.10
Tiefenbach	an:	10.40		11.45	13.30		14.55	
Furka DFB	an:	11.10		12.15	14.00		15.25	
		A		B	B	C	B	
Furka DFB	ab:	11.25		13.10	14.35	15.15	15.55	
Tiefenbach	ab:	11.45		13.30	14.55	15.35	16.15	
Realp DFB	an:	12.05		13.50	15.15	15.55	16.35	
<i>Realp FO</i>	ab:	13.00		14.00	16.08	16.08	17.08	
<i>Andermatt</i>	an:	13.13		14.14	16.21	16.21	17.21	
<i>Göschenen</i>	an:	13.45		14.45	16.45	16.45	17.45	
<i>RealpFO</i>	ab:	12.44		14.18	15.36	16.44	16.44	
<i>Brig</i>	an:	14.29		15.54	17.20	18.32	18.32	



Hauptsaison 5. Juli bis 25. August 1996

Anschlüsse von Brig und von Göschenen-Andermatt sind unverändert (siehe obere Felder in Kursivschrift)

		Täglich	F	B	Täglich		A	E
Realp DFB	ab:	10.20	11.00	11.25	13.10		14.35	19.10
Tiefenbach	an:	10.40		11.45	13.30		14.55	
Furka DFB	an:	11.10		12.15	14.00		15.25	
		Täglich		B	A	D	A	
Furka DFB	ab:	11.25		13.10	14.35	15.15	15.55	
Tiefenbach	ab:	11.45		13.30	14.55	15.35	16.15	
Realp DFB	an:	12.05		13.50	15.15	15.55	16.35	

Anschlüsse nach Göschenen-Andermatt und nach Brig sind unverändert (siehe obere Felder in Kursivschrift)



- A Zug verkehrt nur Freitag, Samstag und Sonntag sowie 1. und 15. August
- B Zug verkehrt nur Samstag und Sonntag sowie 1. und 15. August
- C Zug verkehrt nur Freitag in der Vor- und Nachsaison
- D Zug verkehrt nur Montag bis Donnerstag in der Hauptsaison
- E siehe Rückseite unter Fondue Steam Express
- F siehe Rückseite unter Picture Steam Express



Preise 1996

(inkl. 6.5 % MWST)



DFB DAMPFBahn FURKA-BERGSTRECKE

Einzelpersonen	2. Kl.		1. Kl.	
	einfach	retour	einfach	retour
Realp DFB – Tiefenbach	12.—	20.—	18.—	30.—
Realp DFB – Furka DFB	22.—	34.—	33.—	51.—
Tiefenbach – Furka DFB	11.—	17.—	17.—	26.—

Gesellschaften nur 2. Klasse	10. – 24. Pers.		25 und mehr Pers.	
	einfach	retour	einfach	retour
Realp DFB – Tiefenbach	9.60	16.—	8.40	14.—
Realp DFB – Furka DFB	17.60	27.20	15.40	23.80
Tiefenbach – Furka DFB	8.80	13.60	7.70	11.90

Schulen/Jugendgruppen nur 2. Klasse	bis 16 Jahren		16 – 25 Jahre	
	einfach	retour	einfach	retour
Realp DFB – Tiefenbach	4.20	7.—	8.40	14.—
Realp DFB – Furka DFB	7.70	11.90	15.40	23.80
Tiefenbach – Furka DFB	3.90	6.—	7.70	11.90

Familienkarte DFB nur 2. Klasse sFr. 20.— und nur am Ausgabetag gültig

Sonderzüge	bis 100 Personen	100–140 Personen
Realp DFB – Tiefenbach – Realp DFB	sFr. 2.400.—	sFr. 2.800.—
Realp DFB – Furka DFB – Realp DFB	sFr. 3.400.—	sFr. 4.800.—

Reservation Die Platzreservation für Gruppen ab 10 Personen ist unerlässlich.

Picture Steam Express Fahrpreis pro Person sFr. 47.—

Dampfzug mit attraktiver Komposition für Fotofreunde: Ein Überraschungsprogramm bietet unseren Gästen die Gelegenheit, viele schöne Erinnerungsaufnahmen zu realisieren. Die Teilnehmer/innen können ohne Aufpreis am DFB-Fotowettbewerb teilnehmen. Reservation notwendig.

Freitag in der Hauptsaison
Juli 5. / 12. / 19. / 26. Mittagsfahrt mit Abfahrt in Realp DFB um 11.00 Uhr
August 2. / 9. / 16. / 23. Rückkehr um ca. 13.50 Uhr

Fondue Steam Express Fahrpreis pro Person sFr. 59.—

Dampfzug mit attraktiver Komposition für Jedermann. In der Gaststätte «Station Furka» servieren wir unseren Gästen die beliebte Schweizer Käsespezialität Fondue und unterhalten sie mit einheimischer Volksmusik. Reservation notwendig.

Eingeschlossen sind die Bahnfahrt sowie das Käsefondue und die Beilagen (soviel Sie mögen). Die Getränke nach Ihrer Wahl bezahlen Sie am Tisch.

Freitag und Samstag: 12. + 13. Juli, 9. + 10. August, 6. + 7. + 28. September
Abendfahrt ab Realp DFB um 19.10 Uhr, Rückkehr um ca. 22.20 Uhr

Auskunft und Reservation

Dampfbahn Furka-Bergstrecke
 Reisedienst, Postfach 35 Telefon 028/73 33 73
 CH-3999 Oberwald Fax 028/73 33 74



Fahrplan Furka-Oberalp-Bahn und Dampfbahn Furka-Bergstrecke

Hinfahrt

Brig FO	ab: 08.32 Uhr
Naters	ab: 08.34 Uhr
Bitsch	ab: 08.38 Uhr
Mörel	ab: 08.43 Uhr
Betten FO	ab: 08.50 Uhr
Grenglios	ab: 08.54 Uhr
Lax	ab: 09.01 Uhr
Fiesch	ab: 09.08 Uhr
Fürgangen-B.	ab: 09.15 Uhr
Niedervald	ab: 09.20 Uhr
Blitzingen	ab: 09.23 Uhr
Biel (Goms)	ab: 09.26 Uhr
Gluringen	ab: 09.28 Uhr
Reckingen	ab: 09.31 Uhr
Münster VS	ab: 09.35 Uhr
Geschinen	ab: 09.36 Uhr
Ulrichen	ab: 09.41 Uhr
Obergesteln	ab: 09.43 Uhr
Oberwald	ab: 09.47 Uhr
Realp FO	ab: 10.05 Uhr

Disentis/M.	ab: 08.17 Uhr
Sedrun	ab: 08.34 Uhr
Göschenen	ab: 09.14 Uhr
Andermatt	ab: 09.37 Uhr
Realp FO	ab: 09.48 Uhr

Realp DFB ab: 10.20 Uhr
Furka DFB ab: 11.10 Uhr

Rückfahrt

Brig FO	an: 18.31 Uhr
Naters	an: 18.27 Uhr
Bitsch	an: 18.22 Uhr
Mörel	an: 18.18 Uhr
Betten FO	an: 18.11 Uhr
Grenglios	an: 18.06 Uhr
Lax	an: 17.58 Uhr
Fiesch	an: 17.52 Uhr
Fürgangen-B.	an: 17.43 Uhr
Niedervald	an: 17.37 Uhr
Blitzingen	an: 17.34 Uhr
Biel (Goms)	an: 17.31 Uhr
Gluringen	an: 17.29 Uhr
Reckingen	an: 17.27 Uhr
Münster VS	an: 17.22 Uhr
Geschinen	an: 17.19 Uhr
Ulrichen	an: 17.16 Uhr
Obergesteln	an: 17.12 Uhr
Oberwald	an: 17.05 Uhr
Realp FO	ab: 16.44 Uhr

Disentis/M.	an: 17.37 Uhr
Sedrun	an: 17.19 Uhr
Göschenen	an: 16.45 Uhr
Andermatt	an: 16.21 Uhr
Realp FO	ab: 16.08 Uhr

Realp DFB an: 15.55 Uhr
Furka DFB ab: 15.15 Uhr

Modelleisenbahner als Touristen

Die am 30. März 1996 zu Ende gegangene «Internationale Modellbau 96», in Dortmund hatte mit 117000 Besuchern ihr bestes Ergebnis. Die Freunde der Sektion NRW waren auf ihrem Ausstellungsstand völlig unerwartet hauptsächlich als DFB-Reisebüro tätig ob der vielen Fragen nach Fahrplänen, Unterkünften, Wandermöglichkeiten usw. Bisher hatten wir gedacht, dass unser guter Bekanntheitsgrad bei den Modelleisenbahnern die eine Seite ist, die Besucher der Furka-Bergstrecke aber meist andere Leute sind. Aber wir korrigierten unsere Einschätzung gerne, denn wir können gar nicht genug Fahrkartenkäufer haben. Dieses Interesse der Modelleisenbahner am Besuch bei uns, wird auch durch zahlreiche Veröffentlichungen oder Angebote ohne Zutun gefördert und zwar z.B. durch:

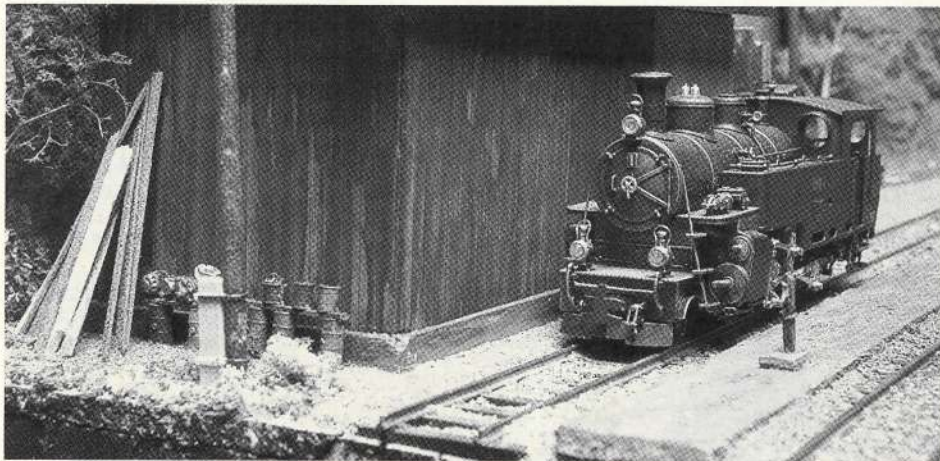
- die hauseigene Modellbahnanlage «Gipfelstürmer», vom «eisenbahn-Mo dellbahn-magazin» Düsseldorf, Auflage

73 000, und deren Beschreibung in 7 Heftfolgen, letztmalig 5/96. Auf dieser Anlage kommt auch unsere «Furka bahn» zum Einsatz.

- Vorschlag zum Bau der Steffenbachbrücke im «N-Bahn-Magazin», Düsseldorf Heft 1/96.
- Modell unserer DFB 1 «Furkahorn» (HOM) zusammen mit unseren Aussichtswagen C 251/252 und dem Güterwagen Gk 2902 im neuen Angebot von Ferro Suisse, CH-9643 Krummenau SG.
- Modell unserer DFB 6 «Weisshorn» (Nm) von Firma Lok 14, D-80337 München

Wir freuen uns über diese zusätzliche Förderung unseres Bekanntheitsgrades und sind sicher, dass dies zur zusätzlichen Auslastung unserer Züge beitragen wird.

Wolfgang Schmidt



Häufig sind Modelle der DFB anzutreffen.

Foto: G. Hendriks

Andere Bahnen

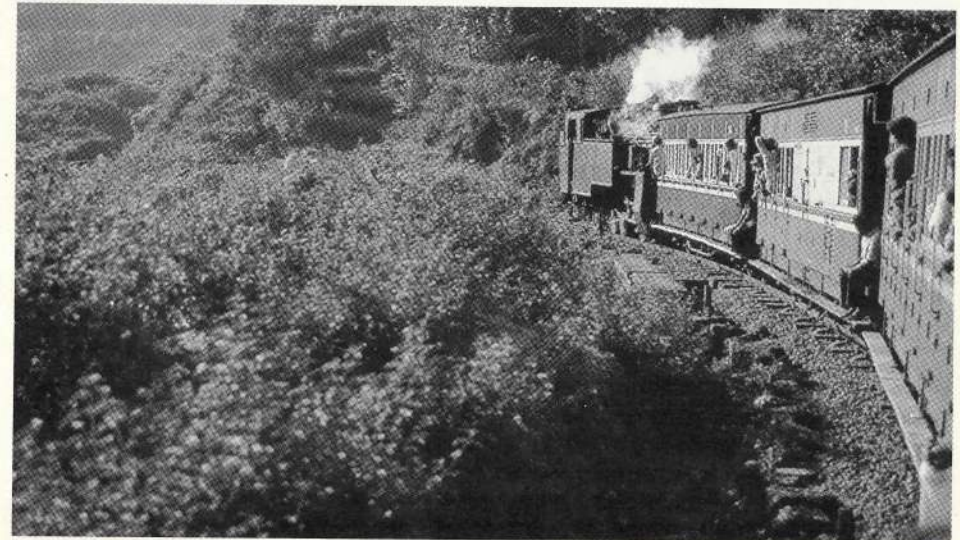
Es ist schon eine Weile her, dass wir über diese Schmalspurbahn berichtet haben. In der «Schwäbischen Zeitung», Leutkirch findet sich unter dem 14. März 1996 ein Reisebericht von Frau Anja Eisele, München, der in vollem Wortlaut gerne beim Verfasser dieser Mitteilung abgerufen werden kann.

Kenner wissen, dass es von Mettupalay am Fusse des Nilgiri-Gebirges im Süden Indiens hinauf zur Königin der Berge, der Stadt Ooty den «Ooty-Express» gibt. Für die 36 km lange Strecke bis auf 2000m Höhe werden viereinhalb Stunden benötigt. Diese Zahnradbahn nach System Abt wurde um 1900 gebaut. Sie hat 28 Brücken und 40 Tunnels. Jedes Jahr richtet der Monsun Schäden an, sodass der Zug oft wochenlang ausfallen muss. Der «Ooty-Express» hat nur einen Wagen 1. Klasse vorne am Zug. Von hier aus genießt man die beste

Sicht auf die Strecke und die umgebende Landschaft. Höchstgeschwindigkeit 10 km/h. Die Lok ist am Ende des Zuges. Es gibt keine Platzreservierung. Also früh da sein. Die besten Plätze finden sich auf der linken Seite in Fahrtrichtung.

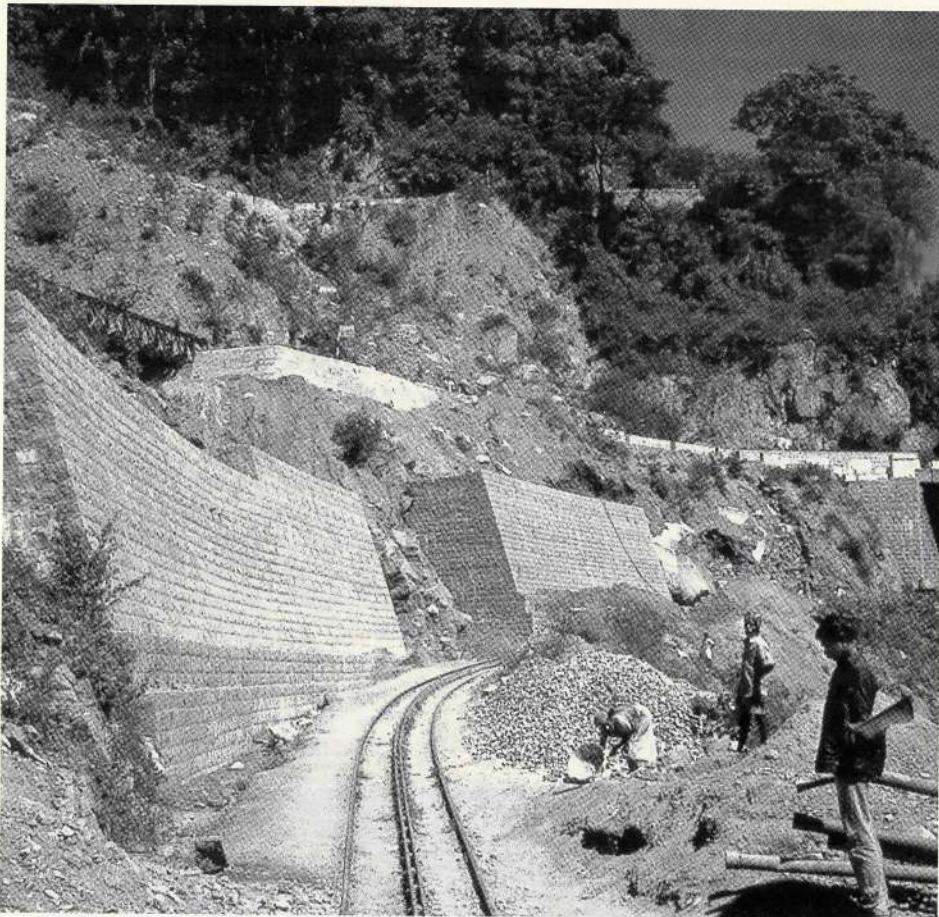
Wer nun Spass hat, diesen Expresszug persönlich zu erleben, der wende sich an das Indische Fremdenverkehrsamt, Baselerstrasse 10, D-60329 Frankfurt/M. Tel. 0049/69/2429490). Die Fahrt mit dem «Ooty-Express» ist ein Teil einer 15tägigen Pauschalreise der Firma Comtour. Beste Reisezeit sind die Monate von November bis April. Das Fotomaterial hat uns Frau Eisele freundlicherweise zur Verfügung gestellt.

Wolfgang Schmidt, Sonnenhalde 22
D-72488 Sigmaringen
Tel. 0049/7571/52030



Bergwärts, mit 10 km, im indischen Dschungel

Foto: A. Eisele



Unterhaltsarbeiten an der Strecke sind auch hier keine Seltenheit. Zwar ist es nicht der Schnee oder das Wasser, die Reparaturen notwendig machen, sondern heftige Regengüsse
Foto A. Eisele

Handel mit DFB-Aktien

Aktien

Ab sofort werden die Aktien der DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke durch den VFB gehandelt. Anfragen betreffend Ankauf / Verkauf / Tausch der Aktien richten Sie bitte an:

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

Der Zentralvorstand VFB
Der Verwaltungsrat DFB

Harzer Schmalspurbahn

Aus der Presseinformation vom 28. Februar 1996 dieser grössten Schmalspurbahn in Deutschland, einige auch für uns interessante Informationen:

Die HSB kann im Beförderungssektor auf ein wirtschaftlich erfolgreiches Jahr 1995 zurückblicken. Sowohl im Personen- wie im Güterverkehr konnten die Umsätze gegenüber dem Vorjahr deutlich gesteigert werden. Im Personenverkehr wurde mit 1.12 Mio. beförderten Fahrgästen ein Umsatz im Regel- und Sonderreisezugverkehr von DM 14,7 Mio. erzielt. Dabei stieg die Zahl der Fahrgäste im Selketal allein um rund 20 %. Rückgänge sind im Bereich Nordhausen zu verzeichnen. Im Güterverkehr konnte mit beförderten 95 000 Tonnen ein Plus von knapp 25% gegenüber 1994 verbucht werden. Dieser ökologische Erfolg ersparte dem Harz knapp 2400 LKW-Fahrten (40 t). Der im Güterverkehr erzielte Umsatz lag bei rund DM 454 000.—.

Wolfgang Schmidt

DFB im «INTERNET»

Kurz vor Redaktionsschluss erhielten wir von unserem Vereinsmitglied Peter Krogloth, Nürnberg die Information, dass er beim «surfen im internet» die DFB gleich zweimal gefunden hat und zwar veranlasst von

Michael Azéma, Paris: in englisch, so mit Hinweisen über die geografische Lage der Furka Bergstrecke und die Hotels Belvédère, Furkablick und Glacier du Rhone.

sowie von

Stefan Dringenberg, Essen: in deutsch, mit Streckenverlauf, allgemeine Daten, Adressen für DFB-Reisedienst und VFB, Geschichte, Technik sowie Betrieb.

Wir sind bemüht, mit den genannten Freunden zusammen deren Angaben zu ergänzen, um mit Hilfe dieses aktuellen Informationsmittels zusätzlich Besucher anzulocken.

Wolfgang Schmidt

DFB-Aquisition in Österreich

In der Mai-Ausgabe von «Schienenverkehr aktuell», Wien, ist ein ausführlicher Bericht über die Furka-Bergstrecke vorgesehen. Ausserdem hat uns dankenswerterweise der Schweiz-Tourismus, Wien vor wenigen Monaten das Adressmaterial von 310 österreichischen Reiseunternehmen zur Verfügung gestellt, die in vielfältiger Weise Reiseziele in der Schweiz im Programm haben. Sie sind inzwischen mit unseren Unterlagen ausgerüstet. Wir hoffen, dass es uns auf diese Weise gelingt, unseren Bekanntheitsgrad in Österreich nachhaltig zu verbessern und wir auch für diese Gruppe von Reiseveranstalter ein attraktives Ziel werden.

Wolfgang Schmidt

Bücherhinweis

Im Mitteilungsblatt 4/95 berichteten wir unter dem Titel «Andere Bahnen» über die heute noch vorhandenen Reste der legendären, schmalspurigen Hedschasbahn. Wen die Geschichte dieser Bahn zwischen Beirut, Damaskus, Haifa und Medina von der Planung bis zur Gegenwart interessiert, dem ist folgendes Buch zu empfehlen:

Dr. Noll / Bickel / von Deuffer
«Die Hedschasbahn - Eine Eisenbahn in der Wüste»

Bestellungen an:
Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V. Kleinsorgenring 14, D-59457 Werl. (Preis DM 59.— plus Versand)

Sektionsmitteilungen

Sektion Aargau
G. Aellen
Juraweidstrasse 26

5023 Biberstein

An der 9. Generalversammlung vom 29. März 1996 wurden alle Traktanden behandelt und alle Anträge gutgeheissen. Die Arbeit des austretenden Vorstandsmitgliedes Ch. Danckwardt wurde verdankt. An seine Stelle wählte die Versammlung H. Ott, vielen bekannt als Wagenelektriker, Konstrukteur der Plattformtüren, Dampflokampfenbauer und sehr aktives Mitglied in unserer Sektion und in der Werkstatt. Im informativen Teil legten unsere Gäste W. Willi und J. Albisser die Bauvorhaben und deren Finanzierung für die Jahre 96/97 mit dem klaren Ziel Gletsch dar. Wir hoffen alle auf deren Realisierung und werden mit unserer Sektion auch unseren Beitrag dazu leisten. Zum Abschluss wurde ein DFB-Video und Dias von Deisswil gezeigt. Ausserdem bestand die Möglichkeit, den Brünigwagen in der Werkstätte zu besichtigen. Werkstattarbeit: Dienstag und Donnerstag ab 18.15 Uhr Industriestrasse 20, Aarau hinter dem Sprecher-Hochhaus. Tel. 062 837 28 68 während den erwähnten Zeiten oder W. Beer, Suhr Tel. 062 / 842 35 66. Wichtige Termine: Sektionsarbeitstage in Realp, Samstag 25.5., Samstag 22.6., Samstag 17.8., Samstag 14.9., Samstag 12.10., und Samstag 9.11.96. Arbeitswoche Montag 9.9 bis Samstag 14.9.96. Anmeldungen an E. Brunschweiler, Dottikon oder in der Werkstatt. Besichtigungen und Ausflüge sind geplant.

Bitte beachten Sie unsere Aargauer/Berner-Nachrichten.
Werner Beer

Sektion
Graubünden
Postfach 48

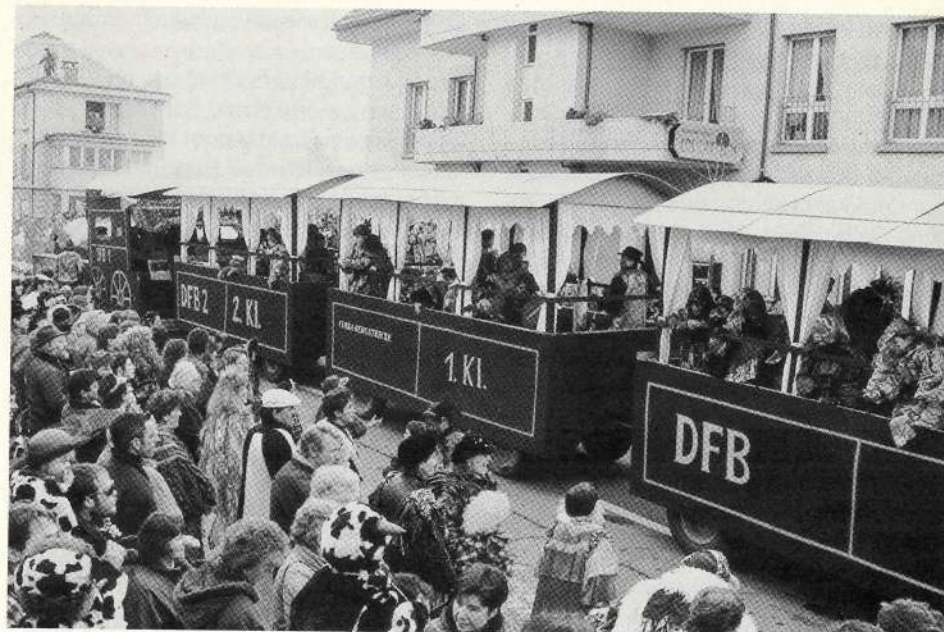
7005 Chur

Am 28. März fand in Landquart die Hauptversammlung statt. Wie üblich konnte die Traktandenliste rasch durchgegangen werden. Unserer Versammlung wohnten zwei Gäste bei, einmal P. Grünig seitens des ZV und Bruno Rütli, der Vorschläge unterbreitete, wie unsere Züge «gefüllt» werden können. Des weiteren zeigte er uns Dias aus Vietnam, die grosse Beachtung fanden. Entsprechend der Einladung wurden Dias von der La Rhone-Bahn in Frankreich gezeigt, die ebenfalls gerne gesehen wurden. Schliesslich stand noch Deisswil im Zentrum der Betrachtungen, denn P. Grünig konnte uns in Wort und Bild über die Explosion in der Papierfabrik informieren, die für die Werkstätte in Deisswil glimpflich ablief.
H. Hofmann

Sektion Innerschweiz
Postfach 4922

6000 Luzern

«Dampfe muess' und rüüche» Eine besondere Art der Werbung für die Furka-Bergstrecke. Anfangs Januar wurde Claude Cornaz, Vorstandsmitglied der Sektion Innerschweiz, in Hildisrieden (LU) zum Zunft-



Ein Zug der DFB an der Fastnacht unterwegs

Foto Rieder, Hochdorf

meister der Götschi-(Fasnachts)zunft für das Jahr 1996 gewählt. Schon lange war bekannt, dass eines seiner Hobbys die DFB ist. Das Fasnachtsmotto hiess darum: «Dampfe muess' und rüüche». An der Schulfasnacht - Claude ist Lehrer - wurden von den Schülerinnen und Schülern verschiedene Nummern dargeboten, die auf sein Hobby Bezug nahmen. Für die Teilnahme an den Fasnachts-Umzügen in Beromünster und Hochdorf wurde von den Zünftlern eine Nummer mit einer fast echten Dampflokomotive und 3 Wagen gebaut. Natürlich wurde alles in den DFB-Farben bemalt und möglichst originalgetreu beschriftet. Als Blickfang stieg aus dem Kamin eine Riesenwolke von schwarzem und grauem Rauch auf: Die DFB-Lokführer wären vor Neid schier erblassen! Ab Tonband erklangen die Dampfpeife und das Dampflokgeräusch. Auf den Wagen fuhren des Zunftmeisters Schülerinnen und Schü-

ler sowie eine grosse Zahl weiterer «Reisender» mit und verteilten bei den Umzügen Süssigkeiten an die Zuschauer, die dem gelungenen Gefährt begeistert Beifall zollten. Verschiedenes Fussvolk, welches immer wieder auf den fahrenden Zug aufsteigen wollte, gab der ganzen Nummer den notwendigen fasnächtlichen Anstrich. Gleichzeitig machte es durch das Verteilen von «Aktien» Reklame für die Furka-Bergstrecke. Sicher wissen nun in der Region Michelsamt und Seetal einige tausend Leute mehr, was die DFB ist, und werden unsere Bahn hoffentlich in nächster Zeit besuchen!

Generalversammlung am 8. März 1996, in Arth-Goldau. Seit etlichen Jahren fand die Generalversammlung wieder einmal an einem Freitagabend statt, um auch den Mitgliedern die Teilnahme zu ermöglichen, die samstags an der Furka-Bergstrecke oder

bei der Baugruppe Goldau ihre Dienste zur Verfügung stellen.

Wie nicht anders zu erwarten, fand das Rahmenprogramm in diesem Jahr selbstverständlich in der Werkstätte der Baugruppe Goldau statt: Vor dem Gebäude war der Wagenkasten des Benzintriebwagens BChm 2/2 21 der Furka-Oberalp-Bahn so aufgebaut und beleuchtet, dass man ihn begehen und von innen besichtigen konnte. Im Innern der Werkstätte standen das Fahrgestell des Triebwagens sowie eine fast fertige Diesellokomotive und Teile einer Zweiten. Es standen mehrere kompetente Gesprächspartner von der Baugruppe Goldau zur Verfügung, so dass sich viel Gelegenheit zum «Fachsimpeln» ergab. Im Freien waren noch mehrere Fahrzeuge zu bewundern, die - hoffentlich - in absehbarer Zeit auf der Furka-Bergstrecke verkehren werden.

Die statuarischen Geschäfte - es standen keine Wahlen an - wurden vom Präsidenten Roland Mühletaler speditiv abgewickelt; beim Budget gab es allerdings Diskussionen, als ein Beitrag von Fr. 6500.— zugunsten der Baugruppe gesprochen und direkt auf das Konto der Baugruppe überwiesen werden sollte. Der Zentralpräsident des VFB intervenierte nämlich nicht gegen den Beitrag, sondern gegen den Weg und wünschte die ordentliche Verbuchung des Beitrages via Zentralkasse. Aufgrund mehrerer engagierter und klarer Voten der Mitglieder entschied die Versammlung einstimmig nicht nur für den Betrag, sondern auch für den kurzen Überweisungsweg vom Sektions- auf das Baugruppenkonto; die Baugruppe verpflichtete sich gegenüber dem Zentralverein zu einer detaillierten Abrechnung. Unter dem Traktandum «Varia» wurde - wieder einmal - auf die Sektionsarbeitstage hingewiesen; sowohl der Zentralpräsident des VFB als auch ein Mitglied der Geschäftsleitung der DFB AG dankten den Mitgliedern der Sektion für ihr

Engagement, wiesen aber auch darauf hin, dass es weiterer, vor allem finanzieller Anstrengungen bedarf, um die hochgesteckten Ziele zu erreichen. Schliesslich kam unter diesem Traktandum eine Spendenaktion zugunsten des Benzintriebwagens ins Laufen, die innert kürzester Zeit rund Fr. 1000.— erbrachte. Einen grösseren Wermutstropfen hatte die GV allerdings auch, da mit Kurt Bieri (Aktuar) und Peter Sicher (Kassier) zwei langjährige, sehr aktive Vorstandsmitglieder zurücktraten.

Arbeitstage 1996, Sektion Innerschweiz:

Samstag, 4. Mai

Samstag, 15. Juni

Samstag, 14. September

Sektion Ostschweiz
Oberer Moosweg 10
Chr. Ammann
8500 Frauenfeld

Die 9. ordentliche Hauptversammlung der Sektion Ostschweiz fand am 2. März 1996 im Cafe Minibahn 2000, in Rorschach statt. Sozusagen trotz des herrlichen Wetters waren 42 Mitglieder anwesend; 13 Mitglieder hatten sich entschuldigt. Als Gäste konnten vom Zentralverein der Präsident Bruno Albisser, die Werbechefin Alice Abegg und der Sekretär René Schläpfer, von der DFB AG der Verwaltungsratspräsident Alfred Gysin, der Bauchef Walter Willi und der Finanzchef Josef Albisser begrüsst werden. Unter dem Vorsitz von Christian Ammann genehmigten die Anwesenden einstimmig das Protokoll der HV vom 4. März 1995, den Jahresbericht des Präsidenten und die Jahresrechnung. Als Nachfolger für den zurücktretenden Werbechef Fredy Strupler wurde Bruno Rütli gewählt. Fritz Pfändler und Martin Rütli wurden neu als Beisitzer in den Vorstand aufgenommen. Anschliessend wurde das neue Jahresprogramm erläutert. Die beiden Bauwochen

sind mit je 15 Teilnehmern bereits ausgebucht. Dringend werden aber vom Gesamtverein Helfer für die Betreuung von Messestand, Kiosk und Barwagen gesucht!

Dieses Jahr wird eine Sektionsreise auf die Furka «zur Alpenrosenzeit» und eine Besichtigung der Festung Hellsberg durchgeführt. Bruno Rütli erläuterte in einem Kurzvortrag seine Ideen für Werbung und Sponsoring. Dann warteten die Vertreter des Zentralvereins und der DFB AG wieder mit interessanten Informationen aus ihren Bereichen auf.

Umfrage?!

Umfragen sind modern. Doch unsere diesjährige Umfrage ist nicht einfach nur Mode: Wir möchten neue Helfer finden und überflüssige Post vermeiden. Bitte beantworten Sie unsere Umfrage und senden Sie den Bogen wieder zurück! Herzlichen Dank.

Jahresprogramm 1996

Sonntag 7. Juli, Sektionsreise zur Furka. Anmeldung bei Bruno Rütli, Wilerstrasse 192, 9230 Flawil.

Freitag 30. August, Vereinsausflug Festung Hellsberg. Anmeldung an Bruno Enzler, Zielweg 5, 8580 Amriswil.

Bauwochen (Wochen 26/39) bereits ausgebucht

4.-8. September, Mobautech in St. Gallen. Wir suchen tageweise Standbetreuer. Auskunft und Anmeldung bei Bruno Rütli.

Ferner organisiert unser Werbechef Bruno Rütli weitere Ausflüge zur Furka (auch mit Car) und am 30. Juni auf die Rigi.

Sektion Solothurn
Postfach 155

2544 Bettlach

Unsere nächsten Ziele:

Alpenrundfahrt im Car und Dampffahrt mit der Furkabahn.

Samstag, 10. August 1996.

Offen für alle, die etwas sehen und erleben möchten. Anmeldungen an: Ed. Allemann, 4715 Herbetswil, Tel. 062 / 394 15 68.

Samstags-Fronarbeit Realp-Gletsch 1996

1. Einsatz: Samstag 18. Mai

2. Einsatz: Samstag 7. September

3. Einsatz: Samstag 2. November

Anmeldungen an: P. Kupper, Postfach 155, 2544 Bettlach. Tel. 062 / 55 29 70

Sektion NRW
Martin Fränsing
Gotthelfstrasse 100

D-44229 Dortmund

Am 27. Februar 1996 durften wir in den Räumen der Auslandsgesellschaft Nordrhein-Westfalen e.V. einen Diavortrag mit dem Thema «Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke» halten. Herr Peter Mc Ewan von der Deutsch-Schweizerischen Gesellschaft hatte uns dankenswerter Weise hierzu eingeladen.

Als Hauptakteur hatte Theo Bruland eine enorme Vorarbeit zu leisten. Es galt nämlich aus hunderten von Dias eine Auswahl zu treffen mit dem Ziel, einen kurzweiligen, interessanten und aussagekräftigen Vortrag zusammenzustellen. Nach vielen Stunden der Recherchen mit anschliessendem Probelauf bei mir zu Hause, woraus sich erneute Korrekturen ergaben, stand der Ablauf schliesslich fest. Die thematische Gliederung lautete wie folgt: Die Strecke von Oberwald bis Realp - Die Bauarbeiten - Fahrzeuge der DFB - Der Dampfbetrieb. Am Abend der Veranstaltung fanden sich in dem kleinen Saal knapp 30 Zuhörer ein. Im Stillen hätten wir uns einige mehr gewünscht, doch der Raum war gut gefüllt und die Anwesenden bekundeten viel Interesse. Im Anschluss an den Diavortrag ergab sich dann noch eine lebhaftige Diskussion, in

der Theo und ich zahlreiche Fragen zu beantworten hatten. Martin Fränsing

Ausstellung Inter-Modellbau '96 in Dortmund.

Vom 27.-31. März 1996 fand in den Westfalenhallen 1-7 wieder die «Inter-Modellbau» statt. Mit einer erneut um eine Halle erweiterten Ausstellungsfläche von 42 000 m² ist die grösste europäische Messe dieser Art. 20 000 Exponate aus den Bereichen Flugzeug-, Schiff-, Fahrzeug- und Eisenbahnmodellbau waren zu bestaunen.

Die Sektion NRW des Vereins Furka-Bergstrecke war als Mitglied des MOBA (Modellbahnverband in Deutschland) mit einem Informationsstand von 70 m² Grösse vertreten. Dort zeigten wir auch unsere erneut verbesserte und erweiterte «Furka-Modul» (Modellbahn) - Anlage im Masstab H0m. Diese stiess auch in diesem Jahr auf grosses Interesse. Unser Hauptziel ist es natürlich, mit Hilfe des Modells für unsere «grosse Bahn» in der Schweiz zu werben. Mancher mag sich fragen, ob man denn mit diesem Anliegen auf einer Modellbau/bahn-Messe richtig aufgehoben ist. Dies können wir nur klar bestätigen. Viele der insgesamt 117 296 Gäste besuchen im Urlaub das Vorbild und beschäftigen sich in der Freizeit mit dem Modell. Die Interessenten, die uns an unserem Stand auf den Glacier-Express, Bernina-Express, die Furka-Bahn und anderes ansprachen, sind kaum mehr zu zählen. Während sich die eine Gruppe unserer Standbesetzung mit dem Betrieb der Modellbahn beschäftigte, war die Arbeit der anderen mit der in einem Reisebüro zu vergleichen. Den ganzen Tag über wurden Beratungsgespräche geführt und Themen behandelt wie: Furka, was und wo ist das? Wie kommt man hin? Kombination mit Glacier-Express-Fahrt? Übernachtungsmöglichkeiten? Planung des Reiseaufenthaltes. Ausflugsmöglichkeiten in der Umgebung.

Aufgrund unserer langjährigen Schweizer Erfahrung konnten wir den meisten Fragenden recht detaillierte Auskünfte geben. Auch einen Busunternehmer konnten wir über den Fahrer mit speziellen schriftlichen Informationen versorgen. Die eingehenden und freundlichen Beratungen wurden uns nicht selten mit einer spontanen Spende in unser Sparschwein gedankt.

Schwierig ist es weiterhin, neue Mitglieder für unseren Verein oder Aktionäre für die AG zu gewinnen. Sehr erfreulich gestaltete sich jedoch der Souvenirverkauf. Obwohl wir uns vorher gut eingedeckt hatten, hätten wir von einigen Artikeln ein vielfaches verkaufen können (natürlich immer die, von welchen man es nicht vermutet). Der Dank gilt unseren Kollegen in München, die uns anlässlich eines Besuches am Samstag mit Nachschub aus ihrem Bestand versorgten. Generell möchten wir uns auch bei Herrn Hasselbecher vom Schweiz-Tourismus in Frankfurt und bei Herrn Wild vom Zentralschweiz-Toursimus in Luzern bedanken, die uns mit allgemeinen und teils mit speziellem Informationsmaterial aus der Region ausstatteten. Dies erleichterte unsere Bemühungen sehr. Unser Dank geht auch an die Firma BEMO, die uns zu Ausstellungszwecken attraktive und somit auch vielbeachtete Eisenbahnmodelle zur Verfügung stellte. Ein Lob gilt auch unserer Standbesetzung, darunter zwei «neue» Kollegen, die sowohl bei der Vorbereitung, als auch während der Messe engagiert und unermüdlich grossen Einsatz zeigten.

Martin Fränsing

BEMO
Vorbild und Modell

Sektion Norddeutschland
Ralf Hamann
Tratzingerstr. 20

D-22043 Hamburg 30

Am 23. Juni 1996 macht die VFB-Sektion Norddeutschland einen Ausflug zur ersten Museums-Eisenbahn in Deutschland, nach Bruckhausen-Vilsen, einer Dampfbahn 1000 mm Spur. Dieser Ort liegt südwestlich von Bremen, Richtung Nienburg/Weser. Wir treffen uns um 13.15 Uhr am Bahnsteigzugang gegenüber dem BW dieser Bahn. Der Dampfzug fährt um 14.00 Uhr nach Asendorf, hat dort ca. 20 Min. Aufenthalt und erreicht dann wieder Bruckhausen-Vilsen, um 15.32 Uhr. Fahrpreise hin und zurück: DM 12.— Kinder bis 4 Jahre 50 % , Familienkarte (2 Erwachsene und Kinder 4-17 Jahre DM 29.—)

Es findet dort ein «Historisches Wochenende» statt. Für uns Eisenbahnfreunde wohl sicher eine interessante Sache!

Alle Furka Freunde, die daran Spass haben, auch Verwandte und Bekannte sind herzlich willkommen.

Ab Bremen z.B. fährt der Zug 09.00 Uhr und Ankunft der Rückfahrt um 17.55 Uhr in Bremen.

Ralf Hamann

Die Zahl der Furka-Freunde, die H0m-Module der Bergstrecke bauen wird in Norddeutschland immer grösser. Etwa 10 Modellbauer haben sich vorgenommen, Bahnhöfe (z.B. Muttbach und Tiefenbach) sowie Streckenteile zu bauen. Gebaut wird nach der Norm, die schon in Nordrhein-Westfalen eine grosse Anhängerschaft hat. Zur Zeit ist ein Streckenmodul fertig und drei weitere sind im Bau. Der Rest befindet sich in der Planungsphase.

Ausschlaggebend für den Aufbau einer Modulanlage nach Schweizer Vorbild war die positive Erfahrung auf der Hamburger Modellbau-Messe ende letzten Jahres (siehe 1/96). Durch diese Anlage konnte das Publikum für die Bergstrecke interessiert werden. Anfang dieses Jahres gestalteten wir für einen Monat in Hamburg-Poppenbüttel ein Schaufenster eines Optikergeschäftes. Poster, Bilder, Faltsblätter und die original Zahnstange stellten zusammen mit einem Modul unsere Bahn vor. Ein Bauzug stellte die Fronarbeit und ein Personenzug das touristische Ziel dar.

Das Modul mit den Fahrzeugen löste grosses Interesse beim Publikum aus. Doch weniger nach dem Modellbau wurde gefragt, sondern nach der grossen Bahn als Urlaubsziel. Wir haben dadurch einen Weg gefunden, Fahrgäste auf unsere Bahn hinzuweisen. Durch das Erweitern unserer Modulanlage sollen interessante Teile der Bergstrecke nachgebaut werden. Neben der Beschäftigung mit der Bahn ausserhalb der Fronarbeit entsteht dadurch ein Werbeträger für die Bergstrecke. Wir planen weitere Aktionen in Schaufenstern, um Fahrgäste zu gewinnen.

Termine der Sektion:

Jeden 3. Mittwoch im Monat ab 18.00 Uhr im Lokal «Liermanns Eck» Georgsplatz/Kurze Mühren, direkt am Hamburger Hauptbahnhof (15.5., 19.6., 17.7., und 21.8.).

Regionalgruppe Berlin
Axel Schiele
Turmstrasse 18
D-10559 Berlin

Termin der Regionalgruppe Berlin-Brandenburg, 1996:

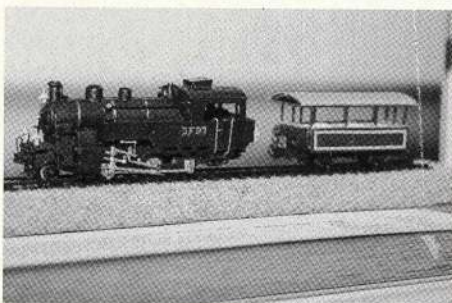
Wir treffen uns jeweils um 19.00 Uhr am 10.5., 6.9., 8.11. in der 6. Grundschule Kastanienallee 118, 12627 Berlin-Hellersdorf.

Sie ist mit dem Tram 6 bis Zossenerstr. / Kastanienallee gut zu erreichen oder vom U-Bahnhof Hellersdorf zu Fuss.

Modelleisenbahnausstellung in Hellersdorf Am 3. und 4. Februar 1996 fand in der 5. Grundschule in Hellersdorf die zweite Modelleisenbahnausstellung der Regionalgruppe Berlin Brandenburg statt. Es wurde eine 15 Meter lange Anlage REMAG mit Motiven der Rheinsberger Eisenbahn, eine Anlage in Spur I und allerhand Modelle von Schweizer Lokomotiven von Spur N bis Spur I gezeigt. Dazu gab es viel Spielanlagen von Spur N bis LGB, die immer dicht umlagert waren.

Neben Informationen über die Furka und Werbung, der Steffenbachbrücke und einem Modell des Bahnhof Tiefenbach haben wir ein 4 m langes Modell der Zahnstange gezeigt, um die Steigungsverhältnisse zu verdeutlichen. Als Vergleich diente ein Original aus Realp. Auch über weitere Schmalspurbahnen in der Schweiz wurde informiert. Über 1 500 Besucher spendeten reichlich für die Furka, zumal wir keinen Eintritt verlangten.

Axel Schiele



Ein Modell Spur H0m. Foto: Reg. Gruppe.

Sektion Wallis
René Schläpfer
Dammweg 11 E
3904 Naters

Bericht der 6. ordentlichen GV der Sektion Wallis vom 12.4.1996, Hotel Elite Visp.

Um 20.08 Uhr eröffnete der interimistische Präsident René Schläpfer, die GV und konnte neben 13 Mitgliedern auch 4 Gäste begrüßen. Unser Zentralpräsident Bruno Albisser, die GL-Mitglieder Walter Willi und Josef Albisser, den Betriebsleiter Pascal Zenklusen. Leider war es Herr Rolf Escher, FO-Direktor wegen einer Erkältung, Herr Peter Heinzer, VR-Vizepräsident wegen anderer Verpflichtungen und Herr Christian Schneeberger von der Sektion Bern nicht möglich, an unserer GV teilzunehmen. Ebenfalls entschuldigen lassen sich die Herren H. Roten, Th. Gygaz und B. Moser. Alle Geschäftsberichte wurden einstimmig angenommen. Unter der Leitung des Tagespräsidenten Peter Burkart wurden folgende Mitglieder einstimmig in den Vorstand der Sektion gewählt oder wiedergewählt: René Schläpfer, Walter Schalch, Norbert Clemenz, Hans Wespi, Georges Dill und Jörg Furrer. Ebenso die Revisoren Peter Burkart und Heinz Clemenz. Hans Wespi erläuterte das Jahresprogramm 1996 und die Anstrengungen im Marketing-Bereich. Der ZV-Präsident Bruno Albisser überbrachte die Grüsse des Zentralvorstandes und dankte dem neuen Vorstand für die bevorstehenden Aufgaben. Walter Willi berichtete über die anstehenden Bauvorhaben auf der Walliserseite und die Verhandlungen mit dem Staat Wallis. Josef Albisser hatte die undankbare Aufgabe, die Finanzlage der DFB AG zu erläutern. Die GV 1996 wurde mit einem von der Familie Berger servierten Imbiss: Gebratene Walliser Hauswurst mit Risotto beendet.

René Schläpfer

Jahresbericht 1995 des Präsidenten ai.

Die Sektion Wallis hatte 1995 vielfältige Aufgaben und Neuerungen zu lösen. Auf meine Initiative und meiner alleiniger Organisation fand am 16. März 1995 die 11. GV des Gesamtvereins in Brig statt. Ein besonderer Dank gilt der Stadtgemeinde Brig-Glis und seinem Präsidenten Rolf Escher für den Ehrenwein, der uns im Rittersaal des Stockalperschlosses serviert wurde. Rolf Escher verwies auf die anfänglichen «Spinner» und auf die Wichtigkeit der Furka-Bergstrecke, mit dem baldigen Beginn der Walliser Seite. An der GV im Pfarreizentrum wurden meine Wenigkeit zum Zentralsekretär gewählt und Alfred Gysin zum Ehrenpräsidenten ernannt. Der Infobus gab nach einer Gesamtauffrischung seine Ehre auf dem Sebastianplatz. Der Präsident, Andreas Cathrein ist im August zurückgetreten und aus dem Verein ausgeschieden. Der Zentralvorstand VFB beauftragte mich mit der interimistischen Führung der Sektion Wallis, mit dem Auftrag, für die GV 1996 den gesamten Vorstand neu zu wählen. Dies im Sinne, dass die Sektion Wallis die Ziele des Gesamtvereins VFB und die Weisungen des Zentralvorstandes (gemäss Statuten Art. 36-42) weiter verfolgt. Der Vorstand ist neu gebildet worden und ist motiviert, mitzuhelfen, das Ziel «Gletsch» so bald als möglich zu erreichen. Drei konstruktive Vorstandssitzungen sind nach dem Ausscheiden des Präsidenten abgehalten worden, die sich auf das übrige Oberwallis verteilt haben. Zum ersten Mal wurde am 10. September ein Ausflug an die Furka-Bergstrecke organisiert. Nach der Begrüssung in Oberwald durch Peter Heinzer, VR-Vizepräsident DFB AG, brachte uns das Postauto mit Zwischenhalten in Gletsch und Belvédère nach Muttbach. Nach dem kurzen Fussmarsch zum Scheiteltunnel wurden die Teilnehmer durch Josef Albisser, GL und Pascal Zenklusen, BL DFB AG und die ZV-Mitglieder Alice Abegg und Kurt

Maier willkommen geheissen. Zur Überraschung wurden wir durch einen Diesel-Traktor mit offenem Panoramawagen abgeholt. Nach der Fahrt durch den Scheiteltunnel, dem Apero mit Hobelkäse und Wüst-Spezialbrot, den gebratenen Würsten aus dem Feuer der Dampflokomotive und dere Dampfahrt nach Realp haben wir den Heimweg angetreten. Wir danken hiermit den Teilnehmern und den Lieferanten für die Kostenbeteiligung und für die Spenden zugunsten des Scheiteltunnels. Die Finanzen der Sektion Wallis erlaubte eine zweckgebundene Spende von Fr. 4 200.— an die Logistik der DFB. Ich danke meinen Kollegen/innen für die Mitarbeit im Vorstand und den Mitgliedern und Spendern für ihre Treue zum Verein Furka-Bergstrecke.

Ausblick 1996: Helfen Sie mit, dass wir unser Ziel «Gletsch» bald erreichen, sei es durch Mitgliederwerbung, Aktienzeichnung, Mithilfe an der Strecke oder im Kiosk Gletsch und Infobus.

Jahresprogramm 1996:

Betriebseröffnung für Dampffahrten, 22. Juni GV der DFB AG auf der Rigi, 23. Juni 1996 Vereinsweekend in Andermatt, 28.-30. Juni Baueinsätze auf der Walliserseite der Furka-Bergstrecke (in Zusammenarbeit mit der Sektion Bern), 27./28. Juli und 3./4. August Familien-Ausflug an die Furka-Bergstrecke, 22. September

Werbe-Veranstaltungen der Sektion:

Im Jumbo Grossmarkt in Visp-Eyholz werden wir neue Mitglieder werben und Geld für die Furka-Bergstrecke sammeln.

Am Bahnhoffest werden wir mit unserem Infobus vertreten sein.

Die genauen Daten werden noch bestimmt. Wir ersuchen alle Freunde der Furka-Bergstrecke, zahlreich teilzunehmen.

René Schläpfer

Section Romande
Jacques Fornachon
Collongnes 12

1004 Lausanne

PROCES-VERBAL DE L'ASSEMBLEE GENERALE 1996

Le 28 mars 1996 à l'Hôtel de la Navigation à Ouchy

La liste de présence circule parmi les membres présents. On note la participation de 17 personnes, dont Monsieur René Schläpfer de Naters, secrétaire central.

Le Président, M. Jacques Fornachon, ouvre la séance et passe tout de suite au premier point de l'ordre du jour. Le procès-verbal de l'année 1995, envoyé à tous les membres de la section, est adopté à l'unanimité. Il présente ensuite son rapport sur les activités de la section, dont on relèvera les points suivants:

Etat de la section

La section comporte actuellement 117 membres, 19 personnes ont été exclues pour non-paiement des cotisations après les rappels d'usage et 16 nouveaux membres sont à signaler. Une campagne de recrutement par lettre personnalisée a permis d'obtenir l'adhésion de 4-5 personnes. Le comité s'est réuni 5 fois durant l'année en plus des 4 séances du comité central à Olten.

Activités 1995

Année riche en activités puisque les membres du comité ont animé le stand de notre section lors de plusieurs manifestations, en particulier 3 jours au Blonay-Chamby pendant Pentecôte, 2 jours au festival du Bouveret les 17 et 18 juin et 3 jours enfin à Rail Expo de Nyon à mi-octobre. Le traditionnel week-end de travail a eu lieu à la Furka les

20 et 21 juillet avec une participation en hausse ! Le 9 septembre notre Président nous avait concocté une superbe sortie dans le Val de Travers, à la découverte de la vapeur et du jambon au goudron...

Informations générales

Le coût de la rénovation du tunnel de faite approche les 400'000.-, alors que la remise en service de la voie de Muttbach à Gletsch dépasse le million. De plus l'investissement pour 2 locomotives supplémentaires et 6 wagons devrait être de 2,5 millions. Comme les cotisations ne rapportent que 10500.- par année, on constate assez rapidement qu'il faut trouver des sources de financement ! L'exploitation depuis Gletsch, prévue pour 1998, permettra d'augmenter l'attractivité de la ligne, en particulier pour les organisateurs de voyages en car, puisqu'il sera possible d'intégrer le parcours en train à vapeur dans un circuit. L'augmentation du nombre de membres reste un objectif à réaliser. La VFB compte actuellement près de 6'500 inscrits.

Du côté de Realp les efforts vont être portés sur l'aménagement de la gare voyageurs, entre l'actuel dépôt DFB et la gare FO. Un changement de direction à la tête de cette compagnie laisse du reste augurer d'une meilleure collaboration !

Rapport du caissier

M. Züger, présente les comptes. Le vérificateur des comptes présente son rapport. Les comptes sont acceptés à l'unanimité et décharge en est donnée au Comité, avec remerciements au caissier.

Le nouveau vérificateur des comptes est M. Alain Kägi, son suppléant M. Schneeberger.

Composition du Comité

Les membres du comité se représentent en bloc, soit:

Président	Jacques Fornachon
Vice-Président	Kurt Speckinger
Secrétaire	Pierre-Yves Pièce
Caissier	Siegfried Züger
Membre	Jean Thuillard

Modification des statuts

Dans le but de regrouper les membres francophones et de favoriser la diffusion d'informations en français, il a été décidé, en accord avec le Comité central, d'élargir le champ d'action de la section vaudoise à tous les cantons romands. La nouvelle section romande regroupera ainsi l'ensemble des membres des cantons de Vaud, Genève, Neuchâtel, Jura et les parties francophones des cantons du Valais, Fribourg et Berne. Cette modification a été approuvée à l'unanimité.

Activités 1996

Le Président donne la liste des manifestations d'ores et déjà prévues pour l'année 1996:

- 10/11/12 mai, bourse de Vallorbe

- 21/22/23 juin, festival international au Swiss Vapeur Parc du Bouveret

- 20/21 juillet, week-end de travail sur la ligne

- 7 septembre, sortie de la section Romande

- octobre, Rail-Expo à Nyon.

Les membres volontaires pour donner un coup de main sur les stands sont les bienvenus !

L'assemblée est levée par le Président à 21h 25.

Le secrétaire
P-Y Pièce

Sektion Bern
Peter Bollinger
Blumenweg 18
3315 Bätterkinden

Die Hauptversammlung vom 15. März 96 in Worblaufen ist mit dem Gastredner Hr. Maurer (Vize Dr. FO) auf grosses Interesse gestossen. In einer kurzen aber informativen Schilderung zeigte er Folien von Begebenheiten wie z.B. modernste Betriebs-Steuerungstechnik via PC, Bahnunfall am Oberalp, ausgelöst durch Sturm Vivian etc. Der zeitliche Rahmen des Abends war zu kurz, um alles erschöpfend zu diskutieren.

Termine:

• SA 4.5.96, Eintreffen des Wagen C 204 in Wagenwerkstatt Deisswil Kartonfabrik.

• SA 8.6.96, 17⁰⁰ Restaurant Tiefenau 3048 Worblaufen: Orientierung Projekt C 204.

• 14. bis 20. Juni: Wagenunterhaltsarbeiten in Realp. Vorwiegend an den Bernerwagen müssen Pendenzen erledigt und Reparaturen vorgenommen werden (z.B. 2228 Fenster und Türen; 4233 Türe/Klemmschutz, Abfallbehälter; 4543 Klemmschutz)

• SA/SO 27./28.7. und SA/SO 3./4.8. Bauwochenend auf der Walliserseite.

• Jeden 1. Donnerstag im Monat ab 18⁰⁰ Treff in der Wagenwerkstatt in Deisswil. Sie erfahren Neuigkeiten in Wort und Bild von DFB und VFB. Speis und Trank stehen zur Verfügung.

• Im Herbst 96 Flohmarkt: Ware wird jeden 1. und 3. Donnerstag in Deisswil mit Dank entgegengenommen.

• Für Info-Bus-Einsätze im Raum Bern werden für Juni bis September Betreuer gesucht, im Zusammenhang mit Projekt C 204. Einsätze nur nachmittags. Für obige Aktivitäten rasche Anmeldungen erwünscht an den Vorstand.

P. Grünig

Einsam stehe ich da neben der zugedeckten Lok 34, die auch nicht mehr fahren kann. Sie wird sicher bald abgebrochen, gebrechlich wie ich - und was wird wohl mit mir geschehen? Viel Zeit habe ich über meine 82 Jahre nachzudenken und da fällt mir noch einiges ein. Das möchte ich doch noch erzählen, bevor auch ich abgebrochen werde. Mit 9 gleichartigen Brüdern wurde ich 1914 zur Brig-Furka-Disentis Bahn gebracht. Am 9. Februar verlies ich das lärmige Fabrikareal der SIG (Schweiz. Industriegesellschaft) in frischem dunklen Rot und der stolzen Anschrift «FURKA-BAHN». Zwar mag ich mich kaum mehr an die Reise ins Wallis erinnern, weiss aber noch, dass ich nicht so oft gebraucht wurde. Die 20 im gleichen Jahr abgelieferten

Vierachser waren beim Reisepublikum halt viel beliebter und zur Furka hinauf fuhr ich selten, trotzdem es auf meinem roten Kleid stolz «FURKABAHN» hiess. Schon bald war Krisenzeit. Im gleichen Jahr noch brach der unsinnige 1. Weltkrieg aus, die Bauarbeiten an der Bergstrecke stockten und an der Einweihungsfeier waren auch nur Vierachser dabei. So blieb ich meistens in einem Abstellgeleise stehen und wartete auf bessere Zeiten. Nun leider kamen diese gar nicht, denn, so erzählte man mir, 1923 sei der Konkurs über die BFD verhängt worden. Was dies zu bedeuten hatte, wurde mir dann allmählich klar, denn nur noch ganz selten durfte ich einmal ins Goms hinauf. 1925 gehörte ich nun zur neugegründeten FO. Ich hoffte, bald wieder öfters fahren zu dürfen. Aber oh weh, die FO schien an uns kleinen Zweiachsern nicht so sehr Freude gehabt zu haben. Wahrscheinlich schüttelten wir die verwöhnten Fahrgäste zu sehr, denn schon ab 1925 wurden daher einige meiner Brüder «operiert». Die beiden Wagen 201 und 207 durften nur noch Päckli befördern oder hie und da ein Kälbchen. Aus den Wagen 202 und 203 wurden einzelne Bänke entfernt und ein Gepäckabteil eingebaut und drei weitere durften nur noch Güter- oder Dienstwagen sein. Ich aber, der Wagen 204, und die beiden 205 und 210 blieben von den Umänderungen verschont, wurden sogar Zweitklasswagen, trotz der Holzbänke und erhielten vierstellige Nummern (4201-4203). Anfangs Vierzigerjahre verschwanden etliche Dampflok, einige reisten sogar weit bis nach Asien und wir drei verbliebenen Zweiachser durften an schönen Sommer- und Wintertagen bei Grossandrang im Lande herumfahren. Hie und da durften wir sogar mit einer der verbliebenen Dampflok frohgemute Eisenbahnfans ausfahren.

Das war schön, nahm aber bald ein Ende, denn so um 1965 erschienen moderne,

stolze Vierachser und da wollte man von uns nichts mehr wissen. Der 205 wurde umgebracht, den 210-er stellte man ab und ich wurde noch kläglicher Werkzeugwagen. Welch ein Abstieg. Bald wurde ich auch nicht mehr gebraucht, während der 210-er doch noch ein neues Kleid erhielt und Rottenküche sein durfte. Ich hingegen roste traurig dahin im Abstellgeleise beim alten Depot mit eingedrücktem Dach und geknickten Wänden. Zuletzt kriegte ich noch nasse Füsse oder besser Räder, als

die Saltina Brig überflutete im September 1993. Doch kurz nach Neujahr 96 erschienen sechs ganz neugierige Männer von der Dampfbahn, betrachteten mich von oben bis unten und einer unter ihnen, er wurde «Peter» genannt, machte viele Bildchen von mir. Was wird wohl mit mir geschehen? Darf ich vielleicht wieder auf die Furka? Das wäre zu schön um wahr zu sein. Peter Grünig berichtet nun auf den nächsten Seiten weiter, was mit dem alten 204er geschehen wird.



Die geknickten C 204-Wagenseitenwände
Foto: P. Grünig

Arbeitseinsätze an der Strecke

Christian Schneeberger

Die Sektion Bern beabsichtigt an zwei Wochenenden, 27./28. Juli und 3./4. August 1996, Arbeiten an der Strecke zwischen Muttbach und Gletsch auszuführen, welche die weitere Zerstörung der Trasse durch Erosion und Witterungseinflüsse aufhalten sollen. Dabei können u.a. Entwässerungsgräben von Schutt und Pflanzen befreit, verstopfte Wasserdurchläufe geöffnet und Rodungsarbeiten durchgeführt werden. Technische und fachliche Kenntnisse sind nicht erforderlich, die Teilneh-

mer werden von fachkundigen Leitern betreut. Wichtig ist einzig die Freude an der Arbeit in der herrlichen Bergwelt, sowie die Genugtuung, den Bahnbetrieb nach Gletsch ein Stücklein näherbringen zu können. An der HV der Sektion Bern vom 15.3.96 meldeten sich noch zu wenig spontane Teilnehmer. Weitere Helfer sind dringend notwendig. Es würde uns freuen, wenn sich auch Mitglieder der Sektion Wallis (oder auch anderer Sektionen) anschliessen könnten.

Anmeldungen sind zu richten an den Sekretär der Sektion Bern:
Christian Schneeberger, Allmendweg 13, 3110 Münsingen, Tel. 031 721 17 26

Anmeldung zum Wochenendeinsatz an der Strecke Muttbach-Gletsch

Name / Vorname

Adresse

PLZ/Ort

Tel.-Nummer G/P

Gewünschte(s) Wochenende ankreuzen:

27./ 28. Juli 1996

3./4. August 1996

Vorgeschichte

Sie haben richtig gelesen, es ist kein Schreibfehler, denn B.F.D. steht für die Abkürzung «Brig-Furka-Disentis-Bahn». Sie war die erste Bahngesellschaft, welche die Alpenquerung in west-östlicher Richtung vom Wallis ins Graubünden vorsah. Am 27. Mai 1910 in Lausanne gegründet, konnte die Teilstrecke von Brig nach Gletsch am 1. Juli 1914 feierlich eröffnet und provisorisch in Betrieb genommen werden. Bauprobleme und Verzögerungen stellten das mehrheitlich durch eine französische Finanzgruppe beherrschte Unternehmen vor grösste Probleme. Vor allem der Scheiteltunnel bescherte grössten Kummer. Im August 1914 bricht der 1. Weltkrieg aus. Verschiedene Streckenteile bis Disentis blieben unfertig. Das Geld aus Paris blieb für die Fertigstellung aus. Mit Bundeszuschüssen wurde ein notdürftiger Betrieb auf den befahrbaren Strecken gewährleistet. Am 2. Dezember 1923 verhängte das Bundesgericht über die B.F.D. den Konkurs.

Die Nachfolgegesellschaft «FO» Furka-Oberalp Bahn übernimmt den ganzen Betrieb im April 1925 und baut die fehlenden Streckenteile fertig. Planmässig wurde die gesamte Strecke Brig-Disentis ab 4. Juli 1926 mit täglich 4 Zugpaaren befahren.

Rollmaterial: Ausgangslage

Ab 1910 beschaffte die B.F.D. (Brig-Furka-Disentis-Bahn) bei der SLM zehn Dampflokomotiven HG 3/4. Einige wurden vorgängig für den Streckenbau auf den Baustellen eingesetzt. Die SIG lieferte 4-achsige Perso-

nenwagen folgender Typen: fünf AB, fünf BC sowie zehn Exemplare des 2-achsigen Personenwagen Typ C (40-plätzig Nummer C 201-210).

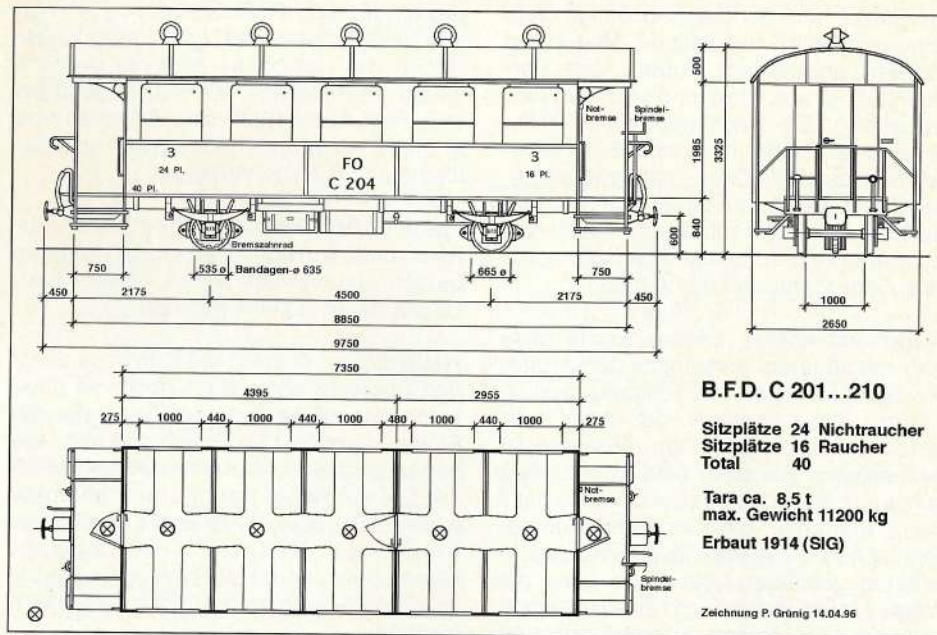
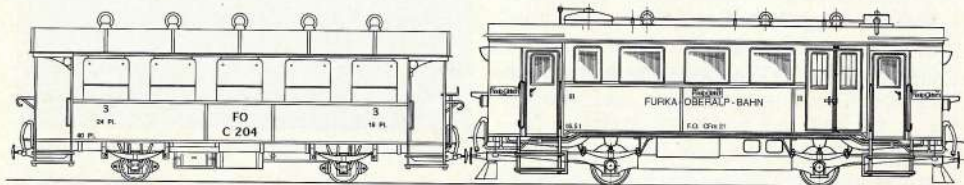
Von diesem 2-achsigen Wagentyp sind bis heute wenige Exemplare erhalten geblieben (degradiert zu Dienstwagen). Bei der Besichtigung am 5. Januar 96 in Brig (siehe Info 1/96) war unser Interesse dem Wagen C 204 gewidmet.

Der mit je fünf rahmenlosen Fenstern (1000 mm) versehene Holzkastenwagen, war unterteilt in 24 Raucher- und 16 Nichtraucherplätze.

Der Wagen C 204, umgezeichnet 1956 in B 204 erhielt 1958 ein Aluminiumdach, ein Jahr danach Umzeichnung in B2 4201. Im Jahre 1967 wird er zum Bahndienstwagen (Brig) X 4918 umfunktioniert. Anfangs der 80er Jahre sollte er ausrangiert werden.

Der Wagen wurde rechtzeitig von den Leuten der Dampflok FO 4 kurz vor der Verschrottung ca. 1980 sichergestellt. Ursprünglich war beabsichtigt, für die Dampflok FO 4 einen ersten eigenen Wagen herzurichten (stilecht / ins Goms gehörend). Die ehemals aus ca. 20 Leuten bestehende lose Gruppe (kein Verein, Dampflok FO 4 ist Eigentum der FO) reduzierte sich mit der Zeit auf heute ca. 6 Aktive. Die zeitlichen und finanziellen Mittel ermöglichen den Wagenumbau nicht. Obwohl noch Holzbänke und Gepäckständer von der RhB beschafft werden konnten, blieb es bei der Idee.

Mindestens zwei weitere Exemplare des gleichen Modells sind noch als Bahn-



dienstwagen vorhanden. Der C 210 X 4919 (Umbau zu Rottenküche 1987) ist mit dem B4 X 4231 in Biel VS abgestellt. Die beiden Wagen haben auch durch Schneelast ihre Dächer unterschiedlich stark geknickt.

Beschreibung

Der Wagen steht zuhinterst auf einem Abstellgleis bei der Drehscheibe. Die Überschwemmungskatastrophe von Brig hat erstaunlich wenige optische Spuren hinterlassen. Vielmehr haben Naturgewalten (Schneedruck) und Rangiermanöver dem Objekt stark zugesetzt.

Allgemeines Auf den ersten Blick macht der Wagen einen vollständigen Eindruck. Bei näherer Betrachtung ist der Wagen aber abbruchreif. Nun der Reihe nach.

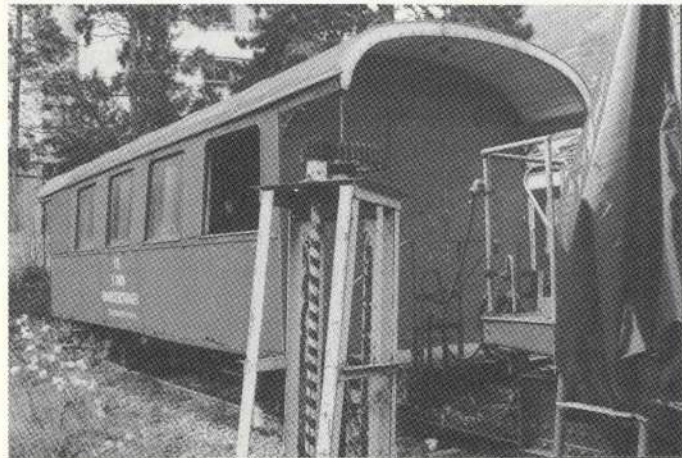
Untergestell Das Chassis ist ausrüstungsmässig komplett. Durch Rangiermanöver ist der Rahmen gravierend beschädigt. Auf der Höhe der Radachsen ist das Rahmenende beidseitig um ca. 6 cm nach unten geknickt. Die beiden Puffer sind von der alten leichten Bauart. Auf der

Handbremsspindelseite ist der Puffer nach oben verbogen. Da die Pufferpartie aber bei einer möglichen Verwendung umgebaut werden müsste, ist dies nicht gravierend. Eine Dampfheizleitung ist unter dem Wagenboden noch montiert (inkl. Armaturen). Die Trittbrettsstützen sind z.T. stark verbogen. Die Bremsanlage ist soweit vollständig. Auf Seite II befindet sich auf der Achse das Bremszahnrad. Der Batteriekasten ist noch Originalzustand. Der Oberflächenschutz auf der Metallkonstruktion ist erstaunlich gut erhalten. Über eine Weiterverwendung des gesamten Chassis kann erst abschliessend befunden werden, wenn der Wagenkasten entfernt ist. Richten und verstärken der Konstruktion ist nach Aussage unseres Spezialisten Rolf Lehmann technisch möglich, wenn auch mit einem gewissen Preis verbunden.

Wagenkasten Dieser ist Schrottreif. Durch Schneelasten sind die beiden Seitenwände auf der Höhe der Fensterlinie um je ca. 15 cm nach aussen geknickt. Dies war möglich, weil sowohl die Trennwand und

die Bänke mit den Gepäckständern entfernt und keine zusätzliche Abstützung (Stüper) angebracht wurden. Die Verblechung ist aus Stahl und verrostet (unbrauchbar). Ein Dachhauptbalken ist im Bereich der Plattform verfault. Es ist anzunehmen, dass alle Dach- und Seitenwandspannten gebrochen sind. Die Wagenkastenkonstruktion müsste man total neu anfertigen und aufbauen. Die Notbremse ist auf der Plattform I vorhanden.

Wagen-Innenraum Dieser wurde ehemals mit anderem Inventar bestückt (offener Schrankkasten bei Eingang, verlust dadurch eines Fensters, nur einige sehr einfache Sitzgelegenheiten). Von den 10 rahmenlosen Fenstern sind zwei Defekt (eines mit Blech von aussen verkleidet / innen Schrank). Die Sonnenstorrenmechaniken sind in einem desolaten Zustand erhalten geblieben. Auf Seite II ist die Wagentür von innen durch eine Holzwand versperrt. Die beiden Aussentüren sind noch vorhanden, Seite II ist ohne Türklinke. Die Lampenstellen sind sowohl innen wie auch auf den Plattformen nicht mehr original vorhanden. Boden, Wände und Decke sind stark verschmutzt / abgenutzt und nicht mehr zu gebrauchen (Restaurierungsaufwand). Sitzbänke und Gepäckständer sind in genügender Anzahl in



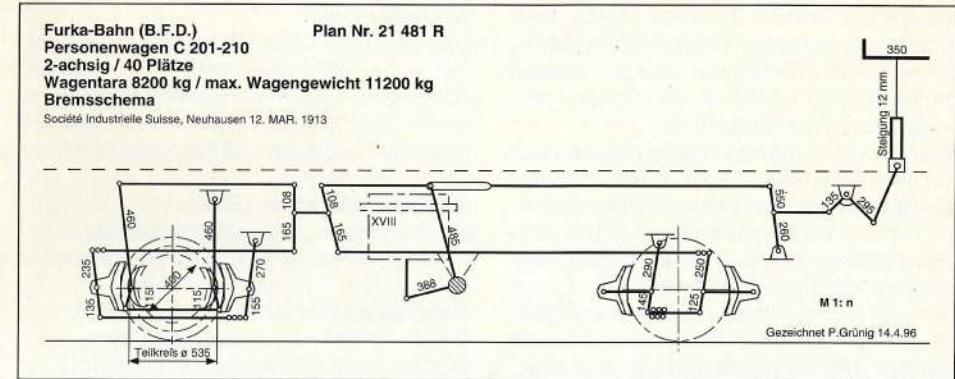
Oldtimer C 204; im Vordergrund ein Hebebock Foto: P. Grünig

passender alter RhB-Ausführung im Wagen wahllos gestapelt. Die Verbindungsstellen der Holzbänke sind mehrheitlich defekt (Leimstellen). Die Holzplattenbänke (aus RhB-Beständen) sind mit roten und grünen Polsterungen (Kunststoff) auf Sitzfläche und Rücken versehen.

Wagendach Dieses besteht aus Alu-Blech und ist mit den Dachgurten und den beiden Dachrinnen weiter verwendbar. Dachlüfter sind keine montiert.

Hebebocke Das FO 4-Team besass vor den Überschwemmungen noch vier elektrisch angetriebene Hebebocke, die mit Folien zugedeckt im Freien standen. Sie benützten diese bei Arbeiten an der Dampflok. Die vier Heber standen auch im Hochwasser. Sie sind ca. 20 cm in den Boden eingesunken. Man hat uns diese auch zur Übernahme zugesagt. Nach einer Revision könnten diese bei der DFB gute Dienste leisten.

Fazit Grundsätzlich sollte der Wagen von der DFB übernommen werden. Wenn nicht eine vollständige Renovation erfolgen kann (Finanzen), müssten mindestens die folgenden Teile entnommen werden: Chassis inkl. Teile, Notbremse, Dach, Türen komplett mit Rahmenprofilen und Tür-einfassungen, Griffmulden, Schalter / Lampenstellen, Fenster / Fensterscheren, Bänke, Gepäckständer, Tür-Beschläge, Sonnen-Rollos mit Führung, Haltegriffe, alle Metallteile der Holzverbindungen, Dachwinkel, Kantenschutzleisten, Dachbleche / Dachgurten, Regenrinnen, Fensterführungen. Vom defekten (Muster-)Material sind Skizzen aufzunehmen (Querschnitte, Profil-/Nutformen).



Bremsanlage des C 204

Adhäsionsbremse

Wagentara	8200 kg
Hardy-Bremszylinder, Hub 220 mm	XVIII
Kolbenkraft	1000 kg
Totaler Bremsdruck	6010 kg
Bremsdruck in % der Tara ca.	73 %
Übersetzungsverhältnis der Handbremse (Steigung 12 mm)	486

Berechnung	Klotzdruck	= 1000 • 6	= 6000 kg
	Bremskraft	= 0,18 • 6000 kg	= 1080 kg

$$\mu = \frac{388}{485} \left[\frac{108}{165} \left[\frac{250}{125} \cdot \frac{435}{290} + \frac{375}{125} \right] \right] + \left[\frac{273}{165} \cdot \frac{108}{273} \left[\frac{235}{135} \cdot \frac{425}{270} + \frac{370}{135} \right] \right] = 6$$

Zahnradbremse

max. Wagengewicht	11200 kg
max. Komponente auf max. Gefälle von 110‰	1230 kg
Totaler Bremsdruck	8000 kg
Bremswirkung in % der Wagenkomponente ca.	145 %
Übersetzungsverhältnis der Handbremse (Steigung 12 mm)	640

Berechnung

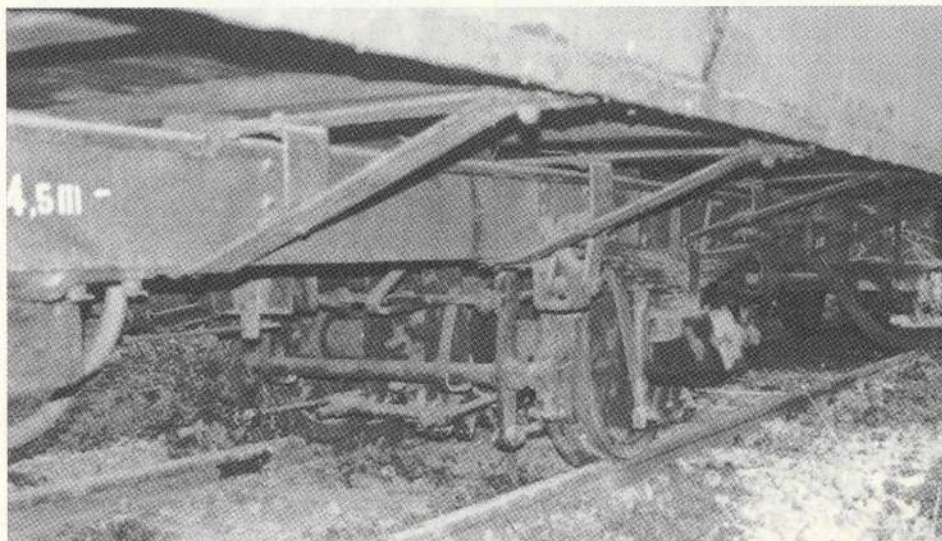
$$\mu = \frac{388}{485} \cdot \frac{273}{165} \cdot \frac{165}{273} \left[\frac{460}{115} \cdot \frac{575}{460} \cdot \frac{575}{115} \right] = 8$$

Klotzdruck	= 1000 • 8	= 8000 kg
Bremskraft	= 0,18 • 8000 kg • √2 • $\frac{400}{535}$	= 1520 kg

Sofern die Sektion Bern das Risiko übernimmt, ein weiteres Wagenbauprojekt zu Gunsten der DFB zu unterstützen, sowohl personell und finanziell, könnte ein interessantes Objekt entstehen.

Transport Im gegenseitigen Austausch mit dem Tunnelbauwagen X 2963 werden wir den Wagen von Brig nach Bern transportieren. Der Abbruch kann durch unsere Leute erfolgen. In Bern könnte das Chassis (Werkstattgrösse ist mit 11 m Länge genügend gross) ohne Zeitdruck (und wenn überhaupt technisch möglich) restauriert werden. Das aufgearbeitete Chassis könnte bis zu einer möglichen Kastenergänzung in Bern gelagert oder durch eine Finanzierungsaktion sogar wieder aufgebaut werden. Originalbaupläne sind teilweise aus dem Archiv vorhanden.

Dabei werden für die Rekonstruktion die beim Abbruch angefertigten Zeichnungen hilfreich sein. Vor allem für eine «neue, verjüngte» Baugruppe müsste dieser «Vorgang» erfolgversprechend sein. An der HV 96 hat die Sektion Bern grundsätzlich dem neuen Wagenbauprojekt zugestimmt, lehnen aber die entstehenden Kosten ab. Sie zählen auf die Solidarität und Unterstützung weiterer Sektionen.



Untergestell C 204 sieht auf Bremszahnrad

Foto: P. Grünig

Abmessungen:

Gewicht ca.	8,8 t	Chassislänge	8850 mm
LüP	9750 mm	Rad-Ø	665 mm
Achsabstand	4500 mm	Pufferhöhe ab SoK	600 mm
Kasten-Länge	7350 mm	Kasten-Breite	2600 mm
Dachhöhe	3325 mm	ab SoK (ohne Dachlüfter)	

Sitzbank-Material: (RhB)

10 Doppel- und 2 Einzel-Sitzbänke
6 Doppel- und 8 Einzel-Gepäckständer

Fahrzeug-Übersicht:

C 202 = X 4911 Fahrleitungswagen (Brig)
C 203 = X 4917 Hilfswagen (Göschenen)
C 204 = X 4918 Personenwagen für FO 4
C 206 = X 4913 Bobinenwagen
C 209 = X 4912 Fahrleitungswagen (Andermatt)
C 210 = X 4919 Rottenküche (ab ca. 1987)

Informations-Nachmittag C 204:

Samstag 8. Juni 1996 um 17.00 Uhr
Restaurant Tiefenau, 3048 Worblaufen
Vorstellung des Projektes C 204 mit Dia,
Plänen, Folien. Zeit- und Arbeitsplan, Probleme. Im Anschluss Diskussion über weitere VFB/DFB-Projekte.
Auskunft bei P. Grünig (Tel.-Nr. Seite 2)

Beschäftigungsprogramm für Arbeitslose

Peter Grünig

In den letzten Jahren sind, bedingt durch die Wirtschaftslage «Arbeits-Beschäftigungs-Programme» entstanden, welchen Langzeit-Arbeitslosen den Wiedereinstieg in einen neuen Job erleichtern helfen.

Solche Projekte waren vom Auftraggeber vorzufinanzieren. Das Abrechnungsprozedere über die Dienststellen konnte mehrere Monate oder bis über ein Jahr dauern. Dadurch gerieten einige Projekte in Schwierigkeiten, weil für die Zwischenfinanzierung teure Darlehen aufgenommen werden mussten.

In Bern findet neu eine Finanzierungspraxis Anwendung, bei welcher die Lohnzahlung für die Beschäftigten direkt durch die Gemeinde erfolgt. Die Gemeinden sind deshalb an interessanten / sinnvollen / längerdauernden Beschäftigungsprogrammen interessiert und übernehmen die vollen Lohnkosten ihrer im Programm (mit einem Arbeitsvertrag) beschäftigten Arbeitslosen. Wir versuchen nun, mit der Renovierung des zweiachsigen Personenwagen C 204 ein Projekt auf die Beine zu stellen, welches allen beteiligten Parteien Nutzen bringt.

Das Projekt C 204

Vorgesehen ist, total drei Leute einzusetzen, zwei aus handwerklichen und einer aus dem zeichnerischen Bereich. Wenn sich ein Mechaniker/Schlosser und ein Schreiner finden würde, könnte das Projekt sicher in kürzerer Zeit abgewickelt werden. Die Leute leisten pro Woche 42h, dürfen aber max. 6 Monate beschäftigt werden (Wiedererlangung der Bezugsberechtigung). Mit dem Wagenbau betreten sie Neuland. Sie werden sich auf intensive Instruktionen und klare Anleitungen stützen müssen. Arbeitsprogramme, unterteilt in Monats-, Wochen- und Tageszielprogramme, werden wir uns den erreichten Zielen immer wieder neu anpassen müssen. Auch für Sie eine Herausforderung! Vorausgesetzt, dass die folgenden Pen-

denzen umgehend gelöst sind, kann bald gestartet werden.

1. Startkapital für Materialbeschaffung und externe Arbeiten Fr. 40000.–
2. Rekrutierung von Betreuern, welche nicht mehr berufstätig sind (Wochen/Tagesjob)
3. Zeitplan

Der Wagenkasten muss extern (vor-) fabriziert werden, weil die Einrichtungen und Platzverhältnisse in Deisswil nicht genügend. Alle übrigen Arbeiten sollen in Deisswil abgewickelt werden. Wir sind jedenfalls auf alle bisherigen «routinierten Wagenbauer» angewiesen, uns bei diesem einmaligen Unterfangen ihre Unterstützung nicht zu versagen. Die tägliche Betreuung muss gewährleistet sein. Die Arbeiten werden in zwei Kategorien eingeteilt: Programmarbeiten und Notarbeiten. Sollte im verlaufe des Tages die Arbeit ins Stocken geraten, weil die nötige Fachauskunft fehlt, wird auf eine Notarbeit ausgewichen, welche vorgängig klar schriftlich definiert wurde, z.B. säubern von Türscharnieren, Fenstern, Haltegriffen usw. Gleichzeitig wird das Problem bei der Fachstelle abgeklärt. Das Projektteam ist auch für die Materialbeschaffung, Lieferung, Zeitplan/Programmänderung zuständig. Über eine zentrale Auskunftstelle sind alle Fragen, Begehren oder Probleme zur Klärung einzugeben.

Arbeitsgruppen

Folgende Aufgabengebiete sind definiert und brauchen noch personelle Unterstützung (auch Jugendliche und Junge sind angesprochen):

Personal; Planung für Einsätze und Ablösungen, Rekrutierung, Aufgebote. Zeitkontrollen. Unterstützung bei Infoeinsätzen.

Information; Erstellen von Berichten und Meldungen für die Medien und interessierten Stellen, führen eines Bau- und Tagebuches anhand von Arbeitsrapporten, anfertigen von Plakaten mit Bildern und Texten für die Werbung. Wagedokumentation. Werbe- und Informationsanlässe (mit Info-

Bus) planen und durchführen. Informationstage bei bestimmten Zielgruppen. Abklärung von Standortfragen Info-Bus.

Objekt-Sponsoring; Aushandeln von günstigen Lieferbedingungen (gratis) bei der Materialbestellung. Korrespondenzen.

Logistik; gewährleisten des Werkstattbetriebes, Vorratsergänzung, Werkzeug- und Maschinenunterhalt. Bestellungen von Verbrauchsmaterial. Verantwortlich für den Hintergrundbetrieb, neue Einrichtungen, temporärer Einsatz von Maschinen und Geräten. Betrieb Aufenthaltsraum.

Technik; Ausarbeiten der Arbeitsunterlagen anhand von Plänen, Mustern, Lösungen ausarbeiten, Arbeitstechniken/Arbeitsabfolgen festlegen. Arbeitsvorbereitung, Materialwahl, Zeitplan, Instruktion, Kontrolle, Prüfung, Abnahme.

Material; Erstellen von Material- und Stücklistenlisten aus Plänen oder nach mündlichen Angaben. Berechnen von

Mengen, Grössen und Stückzahlen. Auswahl der Lieferanten, bestimmen der Materialien aus Katalogen und Verzeichnissen.

Kontrolling; Kontrolle der Liefer- / Abholscheine und Rechnungen anhand der Bestellungen. Visumskontrolle und Auftrag an Kassier für Bank- / Postgeschäfte.

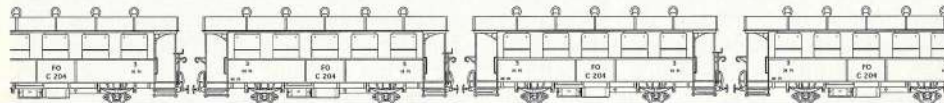
In den verschiedenen Gruppen wird eifrig gearbeitet und vorbereitet. Der Wagen wird so oder so anfangs Mai in Deisswil erwartet. Eine Besichtigung ist immer am Donnerstagabend möglich.

Wir appellieren an alle, uns beim Projekt C 204 in jeder Form zu unterstützen. Bitte Informationen in der Berner Presse beachten und Info-Tage besuchen. Danke! Informationen und Auskünfte erteilen: Vorstand der Sektion Bern oder Peter Grünig, Eggweg 20, 3065 Bolligen

Grobanalyse:

(1 Monat = 20 Arbeitstage = AT, externe Lohnkosten*)

	geschätzter Aufwand	Zeit	ca. Kosten
1. Vorarbeiten			
Einrichten / Abbrechen / Dokumentation erstellen / Ausachsen	20 AT	Fr.	1000.-
2. Untergestell			
Demontage / Richten / Reparatur / Mat. Aufarbeiten / Montage / Malerei	40 AT	Fr.	3000.-
3. Holzkastenkonstruktion (externer Neubau*)			
Stirn- / Seitenwände / Boden / Dach / Mat. Aufarbeiten / Transport	20 AT	Fr.	8000.-
externe Lohnkosten (8hx5Tx4W=160h/M) x3M = 480h → 500h	(60 AT)	Fr.	20000.-
4. Aussenhaut:			
Dachhaut / Verblechung / Plattformen / Verkabelung / Malerei	30 AT	Fr.	2000.-
5. Innenausbau:			
Türen / Fenster / Innenverkleidung / Dachhimmel / Beleuchtung	20 AT	Fr.	2000.-
bestehende Bänke / Gepäckständer aufarbeiten	40 AT	Fr.	1000.-
Dampfheizung	20 AT	Fr.	2000.-
6. Montage:			
Bänke / Fenster-Tischchen / Behälter / Fenster / Beschriftung	20 AT	Fr.	1000.-
	210 AT	Fr.	40000.-



Mit blauem Auge davongekommen ...

Peter Grünig

Mit einem gewaltigen, weit herum hörbaren Knall explodierte am Montagnachmittag 25. März 1996 um ca. 15.25 Uhr einer von fünf Grosstank bei der Kartonfabrik Deisswil AG in der Nähe von Bern. Durch die Wucht der Explosion wurde der ca. 6 t schwere Tankdeckel mit Aufbauten weggerissen und ca. 90 m weggeschleudert. Unzählige Scheiben gingen in die Brüche. Der mit Schweröl nur zu einem Viertel gefüllte thermisch isolierte Tank (Höhe 21 m, Volumen 2 Mio. Liter) steht eingebettet zwischen der wichtigen meterspurigen Vorortsbahnlinie Bern-Worb (blaues Bähnli) und einem kleinen Fluss («Worb-le»). In nächster Nähe befindet sich noch ein grösserer Bauernhof, ein Werkhof einer Bauunternehmung und eine durch den Werkverkehr stark befahrene Zubringer-

strasse. Unmittelbar an die Umfassungsmauer der Sicherheitswanne grenzt unsere Wagenwerkstatt der Sektion Bern. Der schadhafte Tank steht nur 25 m von unseren Arbeitsräumen entfernt. Zur Zeit ist die Revision des X 2963 Chassis in der Endphase. Nach der schweren Explosion breitete sich der gefährliche Tankbrand mit grosser Hitzeentwicklung aus, begleitet von einem beissenden schwarzen Rauch. Die weit sichtbare Russwolke verdüsterte den Himmel derart, dass man sich schon in die vorgerückte Abenddämmerung versetzt fühlte. Die rasch am Schadenplatz mit Blaulicht und Sirenengeheul eingetroffenen Rettungsdienste (Polizei, Sanität und Feuerwehr) riegelten vorerst das Gelände grossräumig ab. Drei Ambulanzfahrzeuge, acht Tanklöschfahrzeuge, sieben zu



Das Tanklager mit unserer Werkstatthalte in unmittelbarer Nähe

Foto: P. Grünig

sätzliche grosse Hilfsfahrzeuge und weitere kleinere Fahrzeuge der Wehrdienste umlagerten den Schadenplatz. Die Bevölkerung wurde über die Lokalradiosender aufgefordert, Fenster und Türen geschlossen zu halten. Der Bahnbetrieb musste vor dem abendlichen Stossverkehr auf Ersatzbusbetrieb umgestellt werden. Der Strassenverkehr brach in den umliegenden Bezirken zusammen. Der normale Bahnbetrieb konnte erst anderntags bei Tagesanbruch wieder aufgenommen werden.

Der schwer zugängliche Brandherd im Tankinneren erschwerte die Arbeiten der eingesetzten Wehrdienst-Detachements von Bern, Ostermundigen, Bolligen, Stettlen, Ittigen, Münchenbuchsee und der Betriebsfeuerwehr der Kartonfabrik. Die Verantwortlichen forderten auch den Bundeslöschzug aus Biel an (schwere geländegängige Fahrzeuge).

Das eingesetzte Rettungsteam erlebte bange Momente, bis Gewissheit bestand, dass niemand in der Gefahrenzone zu Schaden kam. Bis zu 170 Feuerwehrleute bekämpften den Brand. Mit unzähligen Leitungen mussten vorerst die benachbarten Tanks gekühlt werden, um ein Übergreifen zu verhindern. Mit Schaum versuchte man den Brandherd zu ersticken, was vorerst nicht gelang. Von den verschiedenen umliegenden Wehrdiensten wurden zusätzliche Motorspritzen angefordert, weil die Wassermenge der Hydranten nicht ausreichte. Mit den Motorspritzen konnte zusätzlich Flusswasser für die Brandbekämpfung eingesetzt werden. Schaumextrakte sind behälterweise auf Paletten herantransportiert worden (insgesamt 14 t). Abends um 20 Uhr hatte man das Ereignis unter Kontrolle. Die benachbarten Tanks konnten soweit gekühlt werden, dass die Temperaturen nicht mehr weiter anstiegen. Der Explodierte Tank, der seitlich einknickte und dadurch wieder eine geschlossene Decke bekam, brannte aber weiter. Seine Überreste ragten bizarr nur noch zu ei-

nem Drittel aus der entstandenen Lücke. Auf den Schadenplatz leuchteten in der Nacht starke Scheinwerfergruppen, so dass sich die weissen Schaum- und Wasserstrahlen gespenstisch vom dunklen Nachthimmel abzeichneten. Laufend mussten jetzt die Mannschaften durch unverbrauchte neue Kräfte ersetzt werden. Die Temperatur sank in der Nacht auf 4° C über dem Gefrierpunkt ab.

Nach Mitternacht brachte man über das Bahntrasse einen 30 t-Bagger in Position, um mit dem zuvorderst angebrachten Hydraulik-Meissel in die 12 mm Tankstahlwand eine Öffnung zu treiben. Der Versuch war nach einer Stunde erfolgreich. Durch die neue Öffnung konnte nun genügend Löschschaum an den Brandherd gepumpt werden, so dass das Feuer um 3 Uhr gelöscht war. Unverzüglich richtete man an besonders geeigneten Stellen Reserveleitungen ein (Notleitungen wegen möglichen Rückzündungen), um anschliessend den Hauptharst der Mannschaften mit ihren Geräten zu entlassen. Diese packten noch in der Nacht ihr Material zusammen (was gar nicht so einfach war, bei der zuvor hektischen Aufbauphase). Zuhause in ihrem Stützpunkt angelangt, war aber noch nicht Schluss, musste das Material gereinigt, aufgefüllt und die Schläuche zum Trocknen ausgelegt werden. Die Notstromaggregate, Motorspritzen und Tanklöschfahrzeuge mussten aufgetankt und gewartet, Rapporte erstellt, Orientierungen geschrieben werden.

Flussabwärts erstellte man vorsorglich kurz nach Brandausbruch fünf Oelwehrrsperrern. Obwohl kein Löschwasser in den Fluss gelangte, (dieses blieb in der Auffangwanne) ergossen sich durch Leckstellen an den vielen Leitungen Schaummassen (auf Eiweisbasis, biologisch abbaubar) ins Flusswasser. In Bolligen hatte man bei der Oelsperre bis am Morgen um 2 Uhr vierzig Fische lebend aber benommen ausgefischt und in private grosse Becken zur

Beobachtung gebracht.

Am Dienstagmorgen stellte man unmittelbar vor das Tanklager (Dreischienengleis) einen Kesselwagenzug, damit das in der Auffangwanne gesammelte Löschwasser (Schaum / Oel-/Wassergemisch) zur Entsorgung abgepumpt werden konnte.

Der Fabrikationsbetrieb der Karton Deisswil AG war nicht direkt betroffen vom Feuer. Nur die Zulieferung mit Bahn und Lkw war gestört. Die Explosionsursache ist noch nicht mit Sicherheit bekannt. Sicher ist, dass mit dem Schweröl die Prozesswärme für die Papieraufbereitung erzeugt wird, zugleich aber durch den gewonnenen Dampf das zähflüssige Schweröl verflüssigt wird, um es von den Tanks ins naheliegende Werk zu pumpen. Ob bei der Überwachungseinrichtung des Aufwärmvorgangs ein elektrischer Defekt aufgetreten ist (Kurzschluss) wird nicht ausgeschlossen.

Die Schadenssumme dürfte die Millionen-grenze deutlich überschreiten.

... wo ist Emil?...

Unsere pensionierten Mitglieder der Rollmaterialgruppe Bern begeben sich auch häufig einzeln in die Wagenwerkstätte, um bestimmte Arbeiten auszuführen. So ist auch Emil Müller oder Schlup Hans etwa in Deisswil alleine anwesend.

Am Unglückstag beobachtete ich wie schon oft von meinem Arbeitsort die Wegfahrt der Berufsfeuerwehr der Stadt Bern zu einem Einsatz. Abnormal war aber, dass diese nach ca. 3 Minuten mit Blaulicht und Sirene wieder zum Stützpunkt zurückkehrten. Kurz darauf erneute Ausfahrt mit Blaulicht und Sirene, aber mit Oelwehrrfahrzeugen und angehängten Motorspritzen. Ich dachte mir, etwa ein Oelunfall auf der Autobahn. Kurz nach 16 Uhr verlies ich mein Büro, weil ich noch in der Altstadt einen Termin auf der Steuerverwaltung hatte. Kurz vor 18.00 Uhr wartete ich im Hauptbahnhof auf den RBS-Vorortzug nach Worb. Mein Wohnort Bolligen ist auf halber Strecke, eine Station vor Deisswil,



Abwehrkampf gegen das Feuer, im Vordergrund links unsere Werkstatt Foto: Peter Grünig

wo unsere Wagenwerkstätte ist. Über den Lautsprecher wird eine 4 Min.-Verspätung wegen «technischer Probleme» angesagt. Der Zug trifft wie angesagt verspätet ein, die Rückfahrt ist aber pünktlich (Kopfbahnhof, nur kürzere Aufenthaltszeit). Vor Bolligen wieder eine Durchsage im Zug: «Endstation, Reisende nach Deisswil oder weiter Richtung Worb benützen den Bahnersatz-Bus wegen Tankbrand in Deisswil, Danke!» Im Bereich des Bahnhof ein Durcheinander. Auf der Strassenkreuzung regelt ein Wehrdienstangehöriger den Verkehr (angrenzend zur Bahnschranke). Bahnangestellte weisen die Reisenden Ihre Buse zu, welche sie trotzdem sicher nach Hause führen sollen. In Richtung Deisswil (Luftlinie 1,5 km) ist eine dunkle Rauchfahne sichtbar, ein sonderbarer reizender Geruch liegt in der Luft. Ein Bahnbeamter erklärt mir auf meine Frage, dass in Deisswil ein Oeltank explodiert sei und brenne. Sofort ging mir der Gedanke durch den Kopf: ... wo ist Emil? ... war er heute Nachmittag in unserer Werkstatt in Deisswil? Rasch schritt ich den Weg hinauf zu meinem Haus, meldete mich kurz, und schwang mich sobald aufs Fahrrad Richtung Deisswil. Der Weg führt dem Hang entlang über einen kleinen Spazierweg, teils dem Waldrand entlang. Viele Leute waren schon unterwegs. Der Geruch wurde stärker, eine schwarze Rauchwand verfinsterte den Himmel. Rasch näherte ich mich dem fraglichen Objekt. Mein Weg wurde durch eine Abschränkung aus einem rot-weissen Band gestoppt. Ich Parkierte ein Fahrrad und schritt auf eine Gruppe uniformierter Leute zu. Ich erklärte Ihnen, dass wir eine Werkstätte in der übernächsten Gebäudereihe hätten, wo sich heute eventuell unsere Leute hätten aufhalten können, unmitttelbar beim explodierten Tank. Die umstehenden Männer sahen mich alle etwas fragend an, war's dass ich etwas ausser Atem war oder die sonderbare Meldung, die ich ihnen da

machte ... nach einer Kunstpause sagt ein Sanitätspolizist in weissem Kittel: «kommen Sie, wir gehen gleich nachsehen, kommen Sie». Zuerst holte ich mir aus dem nebenanliegenden Schuppen aus dem Schlüsselpot den passenden Schlüssel, dann begaben wir uns zwischen den verschiedenen Feuerwehrautos zu unserem Gebäude. Überall lagen Schläuche, die Pumpenmotoren liefen auf Höchstleistung. Hinter unserem Ziegeldach tobte ein Feuersturm mit dickem, qualmendem Rauch. Wir standen vor unserer Eingangstür. Ich drückte auf die Türklinke. Sie ist verschlossen! Zum Glück dachte ich. «Wir kontrollieren den Raum, sagte mein Begleiter, ok.» Ich öffnete mit dem Schlüssel die Türe und drehte den Hauptschalter am Tableau für die Beleuchtung. «Ist alles Ausgeschaltet» bemerkt mein Begleiter und zieht eine grosse Taschenlampe unter dem weissen Kittel hervor. Wir durchsteifen systematisch den Raum. Zuerst um das Chassis des X 2963 herum. Der Lichtkegel der Lampe springt von Gegenstand zu Gegenstand. Kontrolle im separaten «Farbraum». In dieser Ecke ist die Temperatur spürbar höher. Von draussen vernimmt man Stimmen, Motorenlärm und das prasseln des Wassers auf das Ziegeldach oder an die Tankwände. Nächstes Ziel; die Treppe hoch zum Aufenthaltsraum. Alles ist leer. Der beissende Rauch ist aber allgegenwärtig. Rasch verlassen wir das wieder verschlossene Gebäude. Ein Blick um die Ecke zeigt erstaunliches; durch die Oelsperre gestauter Löschschaum bedeckt den Wasserspiegel bis zu unserem über der «Worb» liegenden Werkstattgebäude. Überall quillt Schaum aus den Verbindungsstellen bei den Schlauchleitungen. Wir gehen zurück in die Sicherheitszone. Ich bedanke mich bei meinem Begleiter und verabschiede mich. Die Kontrolle gibt mir die Gewissheit, dass von unseren Leuten niemand in Mitleidenschaft gezogen wurde.

Mit dem Fahrrad pedale ich heimwärts. Zuhause drücke ich im Stehen ein paar Bissen und ein Kaffee herunter. Um 19.15 Uhr ist eine Kaderübung der Feuerwehr Bolligen (neue Ausbildungskonzepte 96) angesetzt. Anschliessend nach der Ausbildung werden wir zur Ablösung unserer Kameraden «an der Feuerfront» eingeteilt. Ich fasse einen Job bei der Oelwehrrsperre 2 in Bolligen von 02.00 bis 06.00 Uhr. Es wird eine lange kalte Nacht.

... am Morgen danach ...

Aus den Explosionstrümmern steigen immer noch vereinzelt weisse Rauchwölklein. Auffallend viele Leute mit Mappen und Schreibblock; Sie beherrschen die Szene. Ein leichter Regen setzt ein. Hinten auf dem Parkplatz erblicke ich Emil. Ich gehe direkt auf ihn zu. Er hatte alles im Radio gehört und wollte nachsehen, was mit unserer Werkstatt geschehen ist. Wir gehen zu unserer Werkstatt. Im Inneren sind beschränkte Sichtverhältnisse, die Stromzufuhr für die Beleuchtung ist noch immer unterbrochen. Durch die unzähligen Schadstellen im Dach tropft das Regenwasser. Am Boden liegen Stücke von zerbrochenen Ziegeln. Wir öffnen das eine grosse Schiebtor, damit das Tageslicht den Raum erhellt, und etwas frische Luft schadet auch nicht. Jetzt sehen wir die Bescherung: der ganze Raum ist von Ziegelstücken und Moospolstern übersät. Der Raum ist ganzflächig von einer schwarzen Russschicht überzogen. Der Boden ist teilweise durch das Lösch- / Regenwasser benetzt. Behelfsmässig legen wir über den einen Werkbank eine Plache. An exponierten «Tropfstellen» bringen wir Kübel, Eimer und alle möglichen Gefässe in Position, damit das Wasser aufgefangen werden kann. Die Farbschicht am Wagen hat stellenweise, durch heruntergefallene Ziegel Schaden genommen. Eine Neonarmatur hängt schräg von der Decke herunter. Eine grosse «Putzete» steht uns bevor.

Zuerst müssen die Versicherungen einen Augenschein am Ort vornehmen. Das Dach wird provisorisch mit einer Plache abgedeckt.

Flohmarkt Chr. Schneeberger

Im Herbst möchten wir einen Flohmarkt durchführen zur Mitfinanzierung unseres neuen Wagenprojekts C 204 (siehe Bericht von P. Grünig). Sicher liegen im Estrich alte Eisenbahnzeitschriften oder -Bücher, Fahrpläne aus vergangenen Zeiten, sowie andere Eisenbahnrequisiten, die längst in Vergessenheit geraten sind. Alle diese Dinge sind uns sehr willkommen und sie können in unserer Werkstatt in Deisswil abgegeben werden. Jeden 1. und 3. Donnerstag ist eines unserer Vereinsmitglieder bereit, die Verkaufsgegenstände entgegenzunehmen.

Weitere Informationen erteilt der Sekretär: Christian Schneeberger, Allmendweg 13, 3110 Münsingen, Tel. (031) 721 17 26. So finden sie unsere Werkstatt:

