

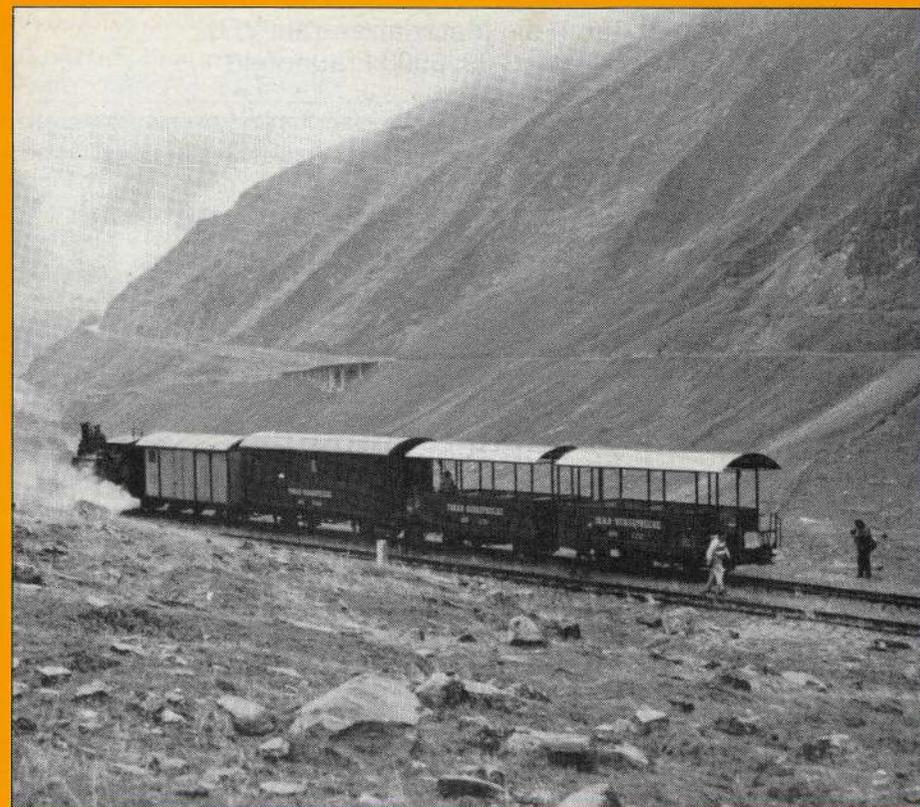


4/92



Verein Furka-Bergstrecke

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG





## Furka-Pins



Stück Fr. 8.-  
Set (5 Sujets) Fr. 30.-

Verkauf durch die Materialzentrale VFB  
Zürcherstrasse 209, 8500 Frauenfeld

### Der Verwaltungsrat

der DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG

### der Zentralvorstand

des Verein Furka-Bergstrecke

wünschen allen Aktionären und Mitgliedern

schöne Festtage und ein gutes neues Jahr.

Mitteilungsblatt / Bulletin  
Verein Furka-Bergstrecke  
3999 Oberwald

Ausgabe / Edition 4/1992  
DFB, Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG  
3999 Oberwald

## Impressum

9. Jahrgang Auflage 10 000 Ex.  
9<sup>e</sup> année Tirage 10 000 ex.  
4 Ausgaben jährlich / 4 éditions par an

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

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

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

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

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

Redaktionsschluss für Nr. 1/1993/  
Clôture de rédaction du n° 1/1993:  
10. Januar 1993 / 10 janvier 1993

Erscheinungsdatum: Woche 6  
Date de parution: semaine 6

Unsere Konten / Nos comptes:  
Verein Furka-Bergstrecke  
Postcheckkonto 19-11643-1, Sion  
Schweiz. Bankgesellschaft, Frauenfeld,  
Konto 403.435 MI

Deutsche Bank, Filiale Konstanz (BRD),  
Konto 0448 076 BLZ 690 700 32  
DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG  
Postcheckkonto 19-5011-3, Sion

## Inhalt / Sommaire

Bericht des «info-bus»	4
Der Rollmaterialpark der DFB	9
Lenzburger sangen für Furkabahn	15
Betriebseröffnung auf der Strecke Realp-Tiefenbach	17
Situationsbericht Raw Meiningen	19
Der Betriebsleiter berichtet...	23
Bauprogramm 1993	27
Sonderfahrt bis Muttbach!	31
RBS-Kabelsteine für die Furka	34
DFB-Personenwagen auf der Grimsel	35
Zum Jubiläum 10 000 Mitglieder!	38
Rapport de situation Raw Meiningen	39
Reisedienst Furka-Bergstrecke	41
Von Amateuren und Profis	43
Sektionsnachrichten	44

Zum Titelbild:  
Der Anschein wird zumindest erweckt,  
als könnte die «Weisshorn» mit den  
Wagen weiter nach Gletsch verkehren.



## Bericht des «info-bus» VFB

### 6. «Überall debii und immer gärrn gsee, de info-bus vom VFB!

1992 wird für die DFB AG, aber auch für den «info-bus» zu einem recht erfolgreichen Jahr. Für die DFB AG, weil die offiziellen Fahrten von Realp bis Tiefenbach aufgenommen werden konnten und für den «info-bus», weil wiederum an vielen Orten Freunde und Interessenten an einer Wiederreaktivierung der Furka-Bergstrecke gefunden wurden. Für viele bin ich zwar heute schon fast ein alter Bekannter, aber es gibt immer noch genügend Personen, die man für unsere Sache frisch begeistern kann. Und um alle, die noch gerne aktiv mitmachen wollen und können, werden wir dankbar sein, nehmen doch die verschiedensten Aufgaben mit jedem neuen Meter Geleise und jedem zusätzlich in Dienst gestellten Rollmaterial zu. Ich nehme an, dass diese Tatsache auch der Führung bekannt ist und dass sie mir deshalb die nötige Aufmerksamkeit schenkt. An mir selbst und der Busbetreuung soll es dabei nicht fehlen.

Jetzt aber will ich Euch wieder gerne von meinen Einsätzen erzählen, die seit der ersten Ausfahrt in diesem Jahr nach Wildeggen stattgefunden haben. Mein erster Ausflug, den ich seit meiner letzten Berichterstattung unternommen habe, war nach *Nottwil* an die GV des Vereins Furka-Bergstrecke (VFB). Hier war ich natürlich für die meisten Vereinsmitglieder ein alter Bekannter und man kam eher für ein Gespräch in den Bus als um Neues zu sehen. Einzig Schorsch und Brigitte kontrollierten mich versteckt, ob auch ihr Video «Ersetzt und vergessen ...» wirklich gezeigt werde. Ich kann beiden versichern: es wird und lässt immer noch bei vielen Besuchern das Herz höher schlagen, wenn die «Weisshorn» ihre Rauchwölkchen in den blauen Himmel

steigen lässt. Gespannt bin ich nun aber auf das neue Produkt von Schorsch «Mit Dampf in Realp», das ich soeben von ihm erhalten habe. Keine Zweifel, er wird auch da seine subtile Kameraführung bewiesen haben.

Am 28. März führte mich, wieder einmal mehr, Jack im Schneegestöber nach *Samstagern*, an eine Modellbahnausstellung. Unterstützt wurde er – selbst ein guter Verkäufer – von Lilian, die schon in mehreren Einsätzen ihren Berner Verkaufcharme hatte spielen lassen. Wen wundert es da, dass beide mit zufriedenen Gesichtern und einer vollen Kasse nach Schönenwerd zurückkamen.

Eugen Gfeller hatte uns anschliessend an die 16. Thurgauer Frühjahrsmesse nach *Frauenfeld* eingeladen, wo ich gerade neben dem Eingangstor plazierte werden konnte. Leider hielt das eher kühle und nasse Wetter einige Leute vom Besuch ab und ich hatte etwas Zeit, meine Umgebung näher zu betrachten. Ich bestaunte die bungee jumper, die sich in meiner unmittelbaren Nähe von der hochgezogenen Plattform in die Gummiseile fallen liessen und dafür noch bezahlten. Mir schien das ein recht wahghalsiges Unternehmen, aber kaum war jemand gesprungen und die Plattform wieder unten, war sie schon wieder besetzt mit einer nächsten Person. Trotz Wetterpech war ich aber froh, auch einmal in der Ostschweiz gewesen zu sein.

Von Frauenfeld ging es nach *Langenthal*, ebenfalls an eine Frühjahrsmesse, die uns Ludi Rügger vermittelt hatte. Dies war ein Gebiet, wo man mich noch nicht kannte und so war das Interesse an meinen angebotenen Informationen über die Furka-Bergstrecke recht reger. Danke schön Ludi, wir kommen nochmals zur Herbstmesse!

Vom 1. bis 3. Mai stand ich dann beim Pfarreizentrum in *Reinach* BL, wo eine



Trucker-Treffen in Winterthur

Ausstellung der Modulbau Freunde bei der Basel stattfand. Eigentlich versprach ich mir nicht sehr viel von diesem Einsatz. Aber «oha lätz», wie man sich doch täuschen kann. Die netten und spendefreudigen Basler überboten alle Erwartungen und strafte mein Vorurteil Lügen. Nur gut, dass man mir die Verlegenheit nicht ansah, sonst wäre ich heute rot anstatt blau. Mittlerweile ging es dem Sommer entgegen und im Businnern wurde es tagsüber schon recht warm. Und genau an zwei solch heissen Sommertagen fand das Trucker Treffen in *Kloten* statt. Da stand ich nun etwas eingeklemmt zwischen all den schön bemalten und herausgeputzten «Brummis» und lud die Leute mit meinen offenen Türen zu einem Besuch ein. Waren es das Ungeübte, das heisse Wetter oder gar anders gelagerte Interessen, auf jeden Fall hielt sich der Wissensdurst an unserer Sache in Grenzen. Eventuell lag

es aber auch an der Busbetreuung. Martin hatte, als Berufschaffeur, hier zuviele Bekannte getroffen; am Samstagabend dann zu lange gebechert und war am Sonntag nur die Hälfte seiner wahren Fähigkeiten wert. Inzwischen muss aber gesagt werden, dass er alles wieder aufgeholt hat und von seinem Nimbus als Starverkäufer nichts eingebüsst hat. Ich jedenfalls habe ihm seinen «Ausrutscher» längst verziehen. Um im Bus etwas Kühlung zu haben, wurden die beiden neu erstandenen Ventilatoren aufgestellt. Mit der kühleren Luft wurde aber auch der Staub des ungeteerten Abstellplatzes durchs Innere geweht, sodass ich, zurück in Schönenwerd, eine Stunde lang gereinigt werden musste, um für meinen nächsten Einsatz wieder bereit zu sein. Dieser war bei der RBS (Regionalbetriebe Bern–Solothurn) in Zuchwil. Diese rührige Schmalspurbahn zeigte dort ihr neues Rollmaterial. Aber auch

älteres Wagenmaterial, wie das «Pendler-Pintli» und viele Spezialfahrzeuge waren aus dem Schuppen geholt worden und wurden voller Stolz in Aktion gezeigt. Erstaunlich was da diese kleinere Bahngesellschaft alles vorzeigen konnte und auch keine Mühe gescheut hatte, den Tag zu einem eindrücklichen Erlebnis werden zu lassen. Natürlich kamen viele Bahnfans angereist und wollten sich auch über uns und den Zeitpunkt der Teilbetriebsaufnahme orientieren. Hoffentlich haben alle inzwischen eine Reise bis Tiefenbach unternommen, sonst müssen sie sich eben bis zum nächsten Jahr gedulden. Zum zweiten Mal fuhr ich nun, diesmal mit einem Chauffeur der Sektion Waadt, an die Gestade des schönen Genfersees, nach Le Bouveret, an das 11. internationale Dampffestival. Dies ist für alle Freunde der Eisenbahn, vor allem aber der Dampflokomotiven, immer ein Grossanlass, der von seiner Attraktivität praktisch nichts eingebüsst hat. Die drei Tage waren auch ein Erfolg für die Westschweizer, die doch einige neue Freunde für die Furka-Bergstrecke finden konnten.

Dem nächsten Einsatz am Sammlermärkt in *Zuchwil* war eher ein bescheidener Erfolg beschieden. Aber warum soll man nicht auch einmal neue Wege ausprobieren?

Im Monat Juli war Sommerpause, weil sowieso viele Leute in den Ferien weilten, aber auch keine geeigneten Anlässe angeboten wurden. Und so ging es erst am 1. und 2. August weiter in *Laufenburg*, wo man 100 Jahre Eisenbahn Koblenz–Laufenburg–Stein feierte. Der Bahnhofvorstand erzählte uns, dass die SBB vorerst gar kein grosses Interesse an diesem Anlass gezeigt haben bis sie von den vielen und guten Attraktivitäten der Veranstalter vernahmen. Nun mobilisierten sie noch alles, was es anzubieten gab, und so erschienen die Lok 2000, der Transit Alpin, weiteres altes und neues Wagenmaterial sowie die älteste noch betriebsbereite Dampflokomotive mit zwei betagten Personenwagen. Dazwi-

schen unternahm das «Laufenburgerli», eine Dampflokomotive des Kraftwerks Laufenburg, mit zwei für diese kleine Lok fast überdimensionierten Wagen, Fahrten zwischen Laufenburg und Etzgen. Dass dies nun auch für die SBB ein Grossanlass geworden war, musste einer meiner Betreuer erfahren. Als nämlich ein in SBB-Uniform gekleideter Herr den Bus betrat, wollte er ihm partout eine von unseren Kravatten verkaufen. Dazu meinte er noch, was wohl die Generaldirektion in Bern zu diesem Tenüwechsel sagen würde? Nachdem man dann noch eine Weile über das Thema Bahnen im allgemeinen und über die Furka-Bergstrecke im speziellen geplaudert hatte, stellte er sich vor als Herr Wägli, Pressechef der SBB in Bern. Darauf folgte verständlicherweise eine kurze Pause des Schweigens.

Fast ähnlich erging es dann meiner Betreuung am nächsten Ort in *Bolligen*. Hier betrat ein Herr den Bus und überraschte das Team mit seinem fundierten Fach- und Detailwissen über die Bergstrecke. Gewitzigt vom letzten Mal ging man nicht mehr so forsch ans Werk; war dann aber trotzdem überrascht, als er sich als Herr Isliker vom BAV vorstellte, der uns die provisorische Betriebsbewilligung erteilt habe. Diese zwei «Müsterchen» sind wieder einmal mehr der Beweis, mit was für interessanten Begegnungen man im Bus konfrontiert sein kann. Das anschliessende Gespräch mit Herrn Isliker war übrigens für uns alle recht aufschlussreich.

Nach einem kurzen Abstecher nach *Lohn SO*, wo ein neuer Pendelzug der RBS getauft wurde, ging es an das bereits traditionelle Dampffest nach *Balsthal*, zu dem Herr Dir. Rickenbacher eingeladen hatte. Dies ist immer ein Grossanlass, der viele Interessierte aus nah und fern anlockt, da er mit einigen Attraktionen bereichert ist. Die Allemanns hatten sich freundlicherweise zur Mithilfe gemeldet und wie bereits erwähnt, wetzte hier Martin seine Scharte vom Trucker-Treffen in Kloten

mehr als aus. Am Samstag war es noch recht kühl, aber am Sonntag hielt Petrus ein herrliches Wetter bereit, das auch von vielen Besuchern zu einem Augenschein oder gar einer Fahrt in den angebotenen Sonderzügen genutzt wurde. Herr Rickenbacher, ein überzeugter Anhänger der öffentlichen Verkehrsmittel, hatte aber noch mehr im Sinn und organisierte einen Vortrag von Herrn Regierungsrat Wanner über die NEAT, der allgemein gut aufgenommen wurde. Auch hier hat eine kleine Bahngesellschaft gezeigt, was alles für Möglichkeiten in ihr stecken und wie man für sich und seine Anliegen werben kann.

Peter hatte schon sehr früh vernommen, dass die SZU (Sihltal–Zürich–Uetliberg-Bahn) im September ihr 100-Jahr-Jubiläum feiern werde. Sein Gesuch, mit dem info-bus dabei zu sein, wurde positiv beantwortet, und so begab ich mich unter der kundigen Führung von Jack Kuster am Samstag, dem 26. September, nach Zürich, genaunommen zur Station *Giesshübel*. So zwischendurch wurde mir zwar schon etwas mulmig, wenn mich Jack durch die engen Strassen schleuste. Manchmal waren nur noch wenige Zentimeter Zwischenraum zwischen mir und den links und rechts parkierten Autos. Der vorgesehene Standplatz entschädigte mich dann aber für die bangen Minuten, und auch an dieser Stelle sei Herrn Müller vom Organisationskomitee nochmals recht herzlich gedankt. Wieder einmal stimmte alles zusammen: das Wetter, das gezeigte Rollmaterial, die Informations-Tafeln und Stände sowie die Festwirtschaft. Jack war wieder voll in seinem Element, und kaum ein Besucher verliess den Bus ohne einen An-

meldetalon, einen Aktienzeichnungsschein oder einen unserer Verkaufsartikel.

Zwar müde, aber vollauf zufrieden verliessen mich meine Betreuer abends. Ich selbst freute mich schon auf den nächsten Tag. Am Sonntag wurde disloziert nach *Sihlwald*, wo ein traditionelles Schwingfest angesagt war. Auch hier hatte ich einen sehr guten Platz, direkt neben dem Bahnhof, und so verwundert es sicher nicht, dass mir viele Festbesucher zuerst, oder dann später, einen Besuch abstatteten. Jack war neu motiviert und liess keine Gelegenheit aus, die Leute auf unser Vorhaben aufmerksam zu machen und warb wieder erfolgreich für Mitglieder. Erst um 6 Uhr abends machte er Feierabend und führte mich über verschiedene Schleichwege in Rekordzeit durch Zürich auf die Autobahn und zurück nach Schönenwerd.

Ich muss schon sagen, so macht mir mein Einsatz Freude, und ich wäre am liebsten jeden Tag unterwegs, aber ich weiss auch, dass die Betreuer nach einem solchen Einsatz recht müde sind und eine Ruhepause verdient haben. Infolge Redaktionsschluss beende ich nun diesen Bericht, obwohl ich dieses Jahr noch in Seon, Nyon, Langenthal und Liestal erwartet werde. Von diesen Einsätzen berichte ich dann gerne später wieder.

Zum Schluss frage ich Sie, liebe Leserinnen und Leser, sind Sie nicht auch der Meinung, dass der einleitende Satz stimmt:

Überall dabei und immer gern gesehen?

In diesem Sinn recht herzliche Grüsse und bis zum nächsten Mal.

Ihr «info-bus»

Als Weihnachtsgeschenk –  
eine Vereinsuhr des VFB!  
goldplaqué mit Lederband,  
Swiss Made, Quartz,  
12 Monate Fabrik-Garantie



**Für Fr. 49.– + Versandkosten**  
Lieferbar durch die  
Materialzentrale VFB  
Zürcherstrasse 209  
CH-8500 Frauenfeld

## Beitrag 1993

Anlässlich der Generalversammlung 1992 wurde beschlossen, den Mitgliederbeitrag für 1993 nicht zu erhöhen. Dieser beträgt weiterhin:

**Fr. 50.– / DM ... / hfl. ....**

Die Beträge in DM und Gulden werden, sobald vom Zentralvorstand beschlossen, mitgeteilt.

## Der Rollmaterialpark der DFB

### Kapitel 2 Regelfahrzeuge Wagen

In loser Folge wird an dieser Stelle über den jeweils aktuellen Stand der verschiedenen Triebfahrzeuge, Personen- und Güterwagen, Bautriebfahrzeuge und Bauwagen sowie Dienstfahrzeuge berichtet werden.

#### 1. Teil, Personenwagen

Die künftige Entwicklung der DFB verlangt, dass auch bei den Personen-, Gepäck- und Dienstfahrzeugen eine einheitliche Numerierung angewandt wird. Die vorhandenen Wagen werden nach und nach dem neuen Nummernschema angepasst. Tabelle 3 gibt über die Handhabung Auskunft:

**Tabelle 3, Fahrzeugnummernschema DFB**

1. Zahl	2. Zahl	3. + 4. Zahl
2 zweiachsig	0 Salonwagen	fortlaufende Wagennummer
3 dreiachsig	1 1. Klasse	
4 vierachsig	2 2. Klasse	
	3 3. Klasse	
	4 1./2. Klasswagen	
	5 Reserve	
	6 Reserve	
	7 Gepäck/Post	
	8 Speise/Cafeteria/Bar	
	9 Baufahrzeug	

**Tabelle 4, Personenwagen der DFB (Stand Oktober 1992)**

Nr.	Typ	Spez.	Ursprung	Bj.
BD 2701	Gepäck-Personenwagen	Neubau DFB		1993
		Untergestell von	ex BD K 801	1919
WRs 2803	Barwagen	Neubau DFB		1993
		Untergestell von	ex SZB X2 703 (FZ 92)	1916
WR 4813	Restaurantwagen	nb	Planung	1993
		Untergestell von	ex Mitropa RhB 3813	1929
WR 4814	Speisewagen	nb	Planung	1993
		Untergestell von	ex Mitropa RhB 3814	1929
WR 2815	Cafeteria-/Bar-Wagen	nb	Planung	1993
		Untergestell	ex Rhb D 4063	1931
AB 2420	Personenwagen	Umbau DFB 1993	ex FW BC 16	1921

AB 4421	Personenwagen	Rev DFB 1993	ex NStC	1924
B 4222	Personenwagen	Rev DFB 1993	ex NStC	1924
B 4223	Personenwagen	nb	ex NStC	1924
B 2228	Personenwagen	Neubau DFB	ex RhB B 2028 (1903)	1992
		Untergestell von	ex AB B 122	1911
A 2127	Personenwagen	nb	ex RHB B 2134 (X9011)	1903
B 4233	Personenwagen		ex BVZ B 2224 (B4 33)	1926
C 2351	Aussichtswagen	Neubau DFB		1990
		Untergestell von	ex AB K 251	1911
C 2352	Aussichtswagen	Neubau DFB		1990
		Untergestell von	ex AB K 252	1991

nb = nicht betriebsfähig

Die in der Tabelle 4 aufgeführten Wagennummern entsprechen dem neuen Nummernschema gemäss Tabelle 3.

### Personenwagen B4 4233

Das Fahrzeug wurde ohne Drehgestelle von der BVZ am 6. Mai 1985 übernommen und nach anfänglich privater Remisierung in Visp nach Gletsch transportiert. In der Remise Gletsch wurden unter primitivsten Verhältnissen erste Arbeiten verrichtet. Der Wagenkasten, der sich in einem recht guten Gesamtzustand präsentierte, wurde ausgeräumt und durch unsachgemässe Eingriffe leider soweit geschwächt, dass er zur weiteren Aufbereitung ins Unterland in eine Werkstätte des VFB verbracht werden musste. Die Holzbau-Spezialisten in der Sektion Bern kümmern sich an den Werkplätzen Zollbrück und Deisswil um den Wagen. Die mittlerweile übernommenen (Original-) Drehgestelle werden in Goldau aufbereitet.

Der Wagen soll die ursprünglichen Holzbänke für 52 Sitzplätze behalten und sich als Zeuge der Holz-Vierachser-Epoche im ungefähren Zustand von 1926 (jedoch mit modernisierter Beleuchtung und geschlossenem Abortsystem in den Wagenpark der DFB einreihen.

Das Fahrzeug wurde im Jahre 1890 als C4 33 in Betrieb gesetzt, erhielt 1926 einen neuen Wagenkasten (SIG) und 1954 neue Drehgestelle, die später anderweitig weiterverwendet wurden.

Es sind kaum mehr zahnradfähige Vierachswagen in dieser Bauart erhältlich. Die noch existierenden Fahrzeuge werden meist von den ursprünglichen Bahngesellschaften in Nostalgie- und Dampfzügen eingesetzt. Der Wagen wird voraussichtlich als Vorbild für modernisierte Nachbauten Pate stehen. Technische Daten und Abmessungen siehe Tabelle 5.

### Aussichtswagen C 2351/2352

Als Erstlingswerk der Wagenwerkstatt Liestal wurden die Aufbauten in offener Konstruktion in Gemischtbauweise erstellt. In Profilrohrrahmen wurden Spezial-Schichtholzplatten eingepasst. Die Konstruktion ist sehr stabil und dauerhaft. Das Innere mit den starren Holzbänken ist zwar spartanisch, aber zweckmässig eingerichtet. Nach einer Saison im Probetrieb wurden die Dachverkleidungen angebracht. Noch sind die elektrischen Einrichtungen nicht vollständig eingebaut, was aber nach dem mittlerweile ausgearbeiteten Konzept im Laufe des kommenden Winters erfolgen wird.

Das einfache wie funktionelle Konzept soll eventuell für weitere solche Um- und gar für Neubauten angewendet werden.

Technische Daten und Abmessungen siehe Tabelle 5.

### Gepäck-Personenwagen BD 2701

#### Untergestell:

In der Werkstätte Liestal wird das Untergestell des von der Bremgarten-Dietikon-Bahn stammenden Wagens aufbereitet. Es wird eine Zahnradachse sowie die zugehörige Bremse eingebaut. Die bestehende Vakuum-Bremsanlage muss für die Zahnradbremse ergänzt und leicht umgebaut werden.

#### Wagenkasten:

Der ursprüngliche Wagenkasten musste abgebrochen werden, er war nur 2200 Millimeter breit und in seiner bestehenden Form nicht zweckmässig einsetzbar. Die bereits für den Barwagen entwickelte Bauweise kann für den Gepäck-Personenwagen sinngemäss verwendet werden. Dabei werden ebenfalls verschiedenste Komponenten von sich in der schweizerischen Waggonindustrie im Bau befindlichen Fahrzeugtypen (S-Bahn Zürich und Waldenburgerbahn) verwendet.

Somit sind die kurze Lieferfrist und auch eine sehr günstige Preisgestaltung gewährleistet. Der Wagenkasten kann breiter gebaut werden, und die neuartige Ausbildung der Wände hat einen zusätzlichen Platzgewinn zur Folge. Die Schiebetüren zum Gepäckabteil sind vom abgebrochenen Kasten bereits vorhanden.

Die Inneneinrichtung dieses Abteils soll bestehen aus: Geräte- und Werkzeugkasten, Kleiderkasten für den Zugbegleitdienst, Pult mit Staumöglichkeit, Velohaken zum Transport von Mountainbikes. Das Sitzabteil wird als Test und zur Erfahrungssammlung mit modernen, strapazierfähigen Sitzen ausgerüstet.

### Barwagen WRs 2803

Als Ergänzung zum bestehenden Rollmaterialpark ist es wünschenswert, kleinere Gruppen bis 16 Personen zu verpflegen. Ebenfalls ist es wünschenswert, dass auf längeren Fahrten ein Ausschank von Getränken und die Ausgabe von kleineren Esswaren auch für

ein zahlreicheres Publikum möglich ist. Aus diesem Grunde ist das Projekt Barwagen entstanden.

Entgegen den ursprünglichen Vorstellungen war der bestehende hölzerne Wagenkasten nicht mehr brauchbar.

#### Untergestell:

In der Werkstätte Liestal wird das Untergestell aufbereitet. Es wird eine Zahnradachse sowie die zugehörige Bremse eingebaut. Die bestehende Bremsanlage muss von der Druckluft- zur Vakuumbremse umgerüstet und umfangreich umgebaut werden.

#### Wagenkasten:

Der ursprüngliche Wagenkasten musste abgebrochen werden. Der Barwagen wurde mit Typenskizze und ausführlichem Bericht bereits im Mitteilungsblatt 1/92, Seiten 18 ff., vorgestellt, jedoch kann das ursprüngliche Projekt nicht mehr verwendet werden. Die nun nur noch sehr kurze zur Verfügung stehende Zeit der Planungsphase wurde dahingehend genutzt, eine Ganzstahlbauweise in einer Art Baukastensystem zu entwickeln. Dabei werden die verschiedensten Komponenten von sich in der schweizerischen Waggonindustrie im Bau befindlichen Fahrzeugtypen teilweise im Original oder in Anlehnung mitverwendet. Somit sind die kurze Lieferfrist und auch eine sehr günstige Preisgestaltung gewährleistet. Der Wagenkasten kann breiter gebaut werden, und die neuartige Ausbildung der Wände hat einen weiteren Platzgewinn zur Folge. Abliefertermin voraussichtlich Juli 1993.

### Personenwagen AB 2420

Aus dem Bestand des Jubiläumszuges der Frauenfeld-Wil-Bahn konnte der komplett restaurierte 1./2.-Klass-Wagen übernommen werden. Es gilt nun, die Zug- und Stossvorrichtung den Normalien der DFB anzupassen und eine Zahnradbremse einzubauen. Der Wagen wird schon zur nächsten Fahrsaison im bekannten blauen Anstrich erscheinen.

## Personenwagen B 2228

Das Fahrzeug ist aus zwei verschiedenen Wagen entstanden. Die Wagenbaugruppe der Sektion Bern übernahm den ehemaligen B2 2028 der RhB von der EUROVAPOR. Der Wagenkasten bestand aus einem Holzskelett (begonnener Neubau) mit erneuertem Dach. Nach der Trennung von Wagenkasten und Untergestell gelangte letzteres zur RhB zur Aufbereitung. Infolge des schlechten Zustandes wurde aber auf einen Umbau des Untergestells verzichtet und dieses abgebrochen. Dieser Wagen wurde im Mitteilungsblatt 3/92 bereits ausführlich vorgestellt.

Technische Daten und Abmessungen siehe Tabelle 5.

### Untergestell:

Von einem Holzkastenwagen der Appenzellerbahn, dem ehemaligen Personenwagen B 122, der in der Wagenwerkstatt Liestal abgebrochen wurde, konnte das beinahe baugleiche Untergestell weiterverwendet werden. In der Hauptwerkstätte der RhB in Landquart wurde das Untergestell umgebaut und der Wagenwerkstatt Liestal zur Fertigstellung zugestellt. Danach ging das Fahrgestell zur Werkstätte Deisswil (Sektion Bern).

### Wagenkasten:

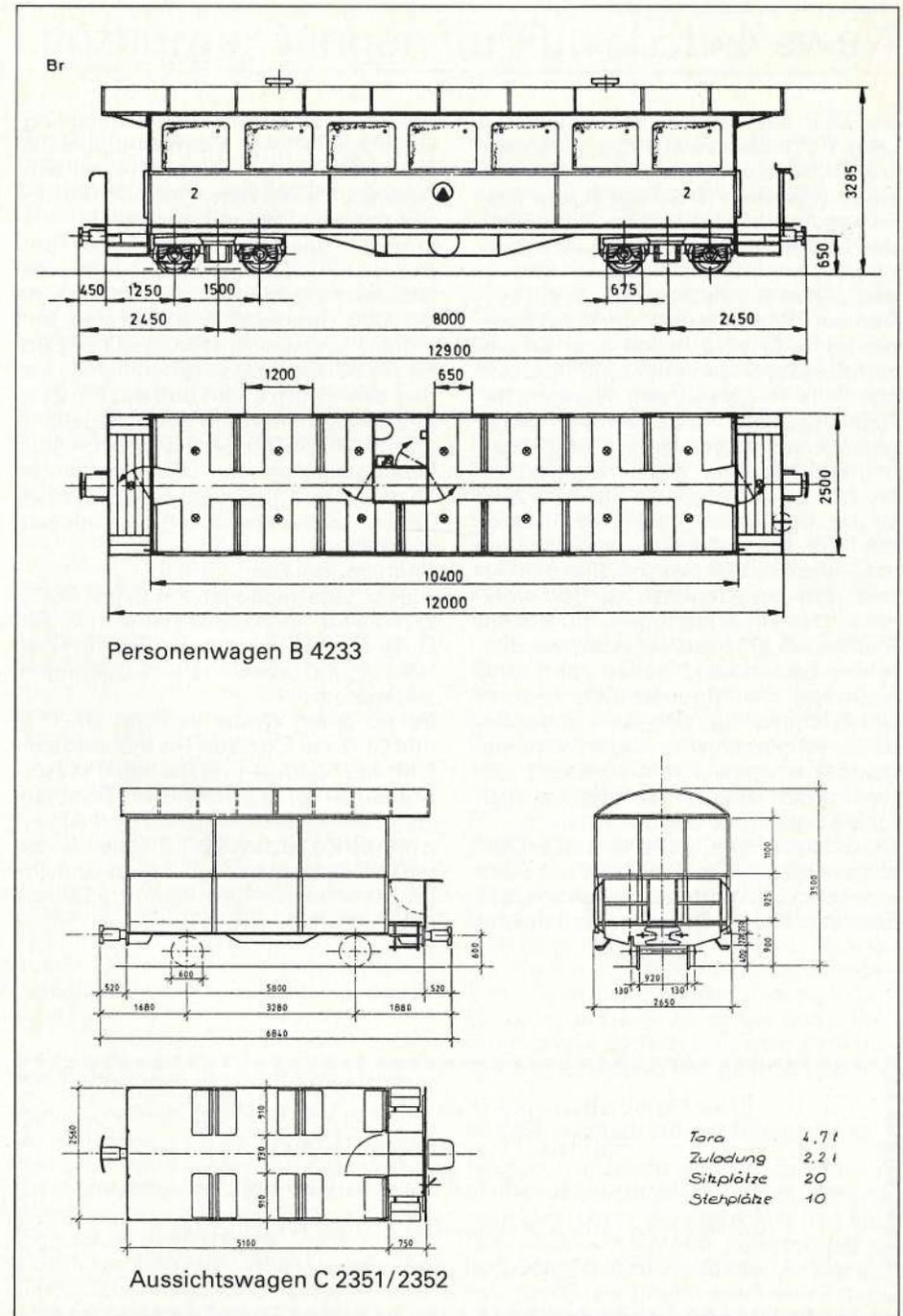
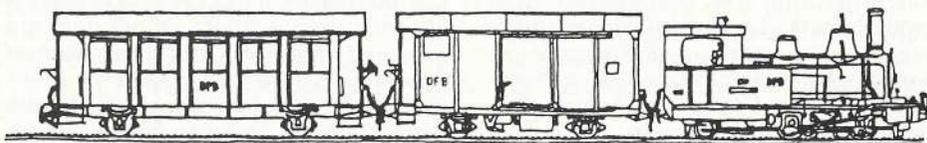
Das Wagenskelett reifte in unzähligen Arbeitsstunden zum nach überlieferter Zimmermanns-, Schreiner- und Wagenbaukunst neu aufgebauten Wagen-

kasten. Das Resultat nach rund dreijähriger Arbeit am 40 Sitzplätze aufweisenden 2-Achs-Personenwagen konnte bereits in der vergangenen Saison im Fahrbetrieb bewundert werden. Das Interieur ist in Kassettenbauweise ausgeführt und strahlt einen noblen Hauch von Nostalgie aus. Ein besonders gepflegtes Detail stellen die handgeknüpften Gepäcknetze dar.

## Personenwagen A 2127

Erbaut von der SIG und als AB 115 bei der RhB 1903 in Dienst gestellt. Dieses Fahrzeug war ursprünglich ein Abteilwagen 1. Klasse mit Seitengang. Der relativ gute Zustand des Untergestells und des verbliebenen, leider schon mehrmals umgebauten Wagenkastens lässt es richtig erscheinen, dieses Fahrzeug annähernd im Ursprungszustand (soweit noch nachvollziehbar) auszubauen. So würde der Seitengangwagen auch exzellent zum B 2228 passen. Jedoch wäre auch eine spätere Variante, die mehr Sitzplätze bieten würde, denkbar – noch ist nichts entschieden. Bis zur Realisierung wird noch einige Zeit vergehen, da andere Aufgaben anstehen.

Das nachfolgend skizzierte Schicksal hat der Wagen überstanden: Umbauten 1911 zum B 1023, 1923 Umgestaltung zum AB 115, 1948 zum B zurückgebaut, 1956 zum B 2134 ohne Seitengang, Umbezeichnung 1964 zum B2 und 1965 umgebaut als Werkstattwagen und Umbezeichnung zum X 9011.



Fortsetzung Ausgabe 1/93

Die DFB hat von der Frauenfeld-Wil-Bahn (FW) den zweiachsigen Personenwagen BC 16 aus der Jubiläumskomposition erworben. Das total restaurierte Fahrzeug wird in Liestal den Normalien der DFB angepasst. Im DFB-Rollmaterialpark erscheint der Wagen mit 1.- und 2.-Klasse-Abteil als AB 2420. Von der FW wurde auch der G 161 übernommen. Er wird neben dem Umbau zum Gepäckwagen mit Zugführerabteil ebenfalls in Liestal den Normen der DFB angepasst. Im DFB-Rollmaterialpark erscheint der Wagen als D 2705. In den Werkstätten wird emsig gearbeitet. Neue Fahrzeuge wie der WRs 2803 sind im Bau (erster Stahl-Neubaukasten der DFB). Der Holzaufbau des B 4233 ist in Zollbrück (VFB-Sektion Bern) in Arbeit. Um der Überlastung der Werkstätte Liestal vorzubeugen, musste der Bau des BD 2701 zurückgestellt werden. In der Saison 1992 haben rund 6000 Fahrgäste die Züge der DFB benutzt. Der Erfolg schlägt sich auch in der Betriebsrechnung nieder, die erwartungsgemäss ausgeglichen abschliesst, obwohl schon einige Investitionen auch für die Zukunft getätigt wurden. Die Statistik zeigt, dass 43% aller Passagiere die DFB in Realp mit der Bahn erreichten! Ein geradezu sensationelles Ergebnis, das die Betriebsabteilung der

DFB mit Stolz erfüllt und die Marketingabteilung in ihrer Werbestrategie bestärkt. Allerdings reisen 55% mit dem Auto an, 1% mit dem Postauto und 1% war mit dem Velo unterwegs.

Entgegen den Erwartungen ist der Fahrplan der FO für 1993 bereits in der definitiven Fassung bekannt. Somit kann die DFB ihrerseits den Fahrplan (mit möglichst vielen Anschlüssen in Realp) für die Saison 1993 veröffentlichen. Neben dem Fahrplan im Juli mit Ein-Zug-Betrieb bis Tiefenbach ist der Regelfahrplan ab 30. Juli für Zwei-Zug-Betrieb bis Furka ausgelegt. Der DFB-Fahrplan ist ab der Saison 1993 dem Feld 608 im offiziellen Schweizerischen Kursbuch zu entnehmen.

#### *Sonderangebote:*

An vier verschiedenen Freitagen, 30. 7./27. 8./24. 9./8. 10. 1993, wird ein «Old Furka Steam Express», ein Zug für Fotografen, mit diversen Überraschungen, angeboten.

Bei schönem Wetter verkehrt am 17. 9. und 18. 9. ein Extrazug zur Mondscheinfahrt mit Fondue- und Raclette-Plausch. Am Samstag, 18. 9., sowie am Sonntag, 19. 9., Sonnenaufgangsfahrt mit Äplerzorg. Zusätzlich ab 1. 8. jeden Sonntag auf dem ersten Zug «Dampf-Brunch» im Buffetwagen und «Zmorge-Buffer» auf der Furka.

## Lenzburger sangen für Furkabahn

Eine kleine Schar von Lenzhard-Oberstufenschülern fuhr am Bundesfeiertag ins Urserental, um dort aktiv an der Eröffnung der Furkabergbahnstrecke teilzunehmen.

Seit 1983 existiert ein Verein Furka-Bergstrecke, der es sich zum Ziel gesetzt hat, die stillgelegte 17,5 km lange Gebirgsstrecke über die Furka zu erhalten und als Touristen-Dampfbahn zu betreiben. Die Teilstrecke Realp-Tiefenbach kann an Wochenenden bereits fahrplanmässig befahren werden.

#### **Ein «Furka-Lied» entstand**

Der bekannte Kantilehrer im Ruhestand, Dr. *Werner Schmid* («Bio-Schmid»), wurde durch die Initiative und Energie des Vereins Furka-Bergstrecke inspiriert zu einem sinnvollen, schönen Gedicht, und dem Lenzburger Lehrer *Heinz Lehmann* fiel dazu eine lüpfige Melodie ein. Dies wiederum kam *Hans Weber*, Stauf, dem Vertreter der Sektion Aargau des Vereins Furka-Bergstrecke und Unterhaltungsminister der Eröffnungsfeier, zu Ohren, und so lag es nahe, ein Ferienchörli aus Lenzhard-Schülern zusammenzustellen, das neue Lied einzustudieren und an der Eröffnung vorzutragen. Es fanden sich bei einer Umfrage über 20 Schüler, die dabei sein wollten. So wurde also geübt und die Expedition in die Innerschweiz vorbereitet.

#### **Uraufführung an der Eröffnungsfeier**

Schwarz verhangen war in Lenzburg der Himmel, als sie losfuhren. Über der Innerschweiz hing ein gewaltiges Gewitter. Blitze zuckten über den Himmel, Donnerschläge und das Trommeln der Hagelschauer untermalten die Bundesfeier-Reise akustisch. Aber gegen den Gotthard hin besserte das Wetter, und in Realp schien wieder die Sonne. Im

Lageraum unter dem zur Festhalle umgerüsteten Bahndepot versammelte man sich zu einer denkwürdigen Gesangsprobe. Zwischen Hunderten von Holzkisten mit Bahnersatzteilen, Kesseln mit Schmierfett, Putzklappen, Werkzeug usw. fanden sich noch ein paar Quadratmeter, um Chörli und Leiter zu plazieren und die vorgesehenen Lieder zu üben. Nach dem Znacht und Zimmerbezug in der Jugi Hospenthal wurde mit Herzklopfen registriert, wie sich die improvisierte Festhalle immer stärker füllte. Schliesslich war die Halle überfull. Die Lenzburger waren der zweite Programmpunkt.

Der Chor legte so richtig los, und die Schüler merkten schon nach dem ersten Lied, dass die Leute an ihrer Darbietung grosse Freude hatten. Und dann kam das Furkalied, die «Uraufführung». Man hatte Texte verteilt, so dass die Leute mitlesen konnten. Der Chor sang den Refrain vor, und – man traute den Ohren kaum – das ganze Publikum sang gewaltig mit. Es war ein zünftiger Chor, man half bei allen fünf Strophen mit, am Schluss spendete man einen wirklich rauschenden Beifall und forderte «Zugabee, Zugabee». So wurde eben das ganze Furkalied zur Begeisterung der Zuhörer gleich noch einmal zum besten gegeben, und man hätte es auch noch ein drittes Mal singen können, wenn nicht Sänger und auch Leiter Durst bekommen hätten und unbedingt etwas trinken mussten. Der Auftritt war jedenfalls ein voller Erfolg.

#### **Wie Ehrengäste auf der Dampf-Fahrt**

Nach kurzer Nacht stand im Bahndepot ein Frühstück parat. Von draussen hörte man den Lärm der Bereitstellung von Dampflok und Wagen. Selbstverständlich war ein Wagen für die Lenzburger reserviert; sie fühlten sich wie Ehrengäste. Ausserdem kam ein Kamera-

\*\*\*\*\*  
\* Der Verwaltungsrat der DFB Dampfbahn \*  
\* Furka-Bergstrecke AG \*  
\* und der Zentralvorstand des Verein Furka-Bergstrecke \*  
\* wünschen allen Aktionären und Mitgliedern \*  
\* schöne Festtage und ein gutes neues Jahr. \*  
\*\*\*\*\*

## Furka-Lied

1. Do im Zentrum vo de Schwiiz  
Alpegipfel Spitz a Spitz  
und vom Rüss- is Rhonetal  
füert e Bergbahn, steil und schmal

**Eusi Bahn isch wider fit  
d Furkabergbahn isch en Hit  
bergdoruf und bergdorab  
pustet si im flotte Trab**

2. Feuf Jahrzehnt het d Bahn do gchrampfet  
isch vergnügt dur d Bergwält dampfet  
denn sinds chones Loch go grabe  
und si stigt in Tunnel abe.

**Refrain**

3. Dank de Hilf us nah und fern  
schint de Bahn en neue Stern  
uf em alte Bahntrasse  
pendlet si wie eh und je

**Refrain**

4. S Gleis isch fachgerecht montiert  
d Wäge hochglanz upoliert  
und die Loki, wo dra rollt  
het me zrugg us Vietnam gholt

**Refrain**

5. Furkastrecki, Furkabahn  
passt bestimmt in Ferieplan  
jede Sommer goht me lieber  
packt eus alli s Furkafieber

**Refrain**

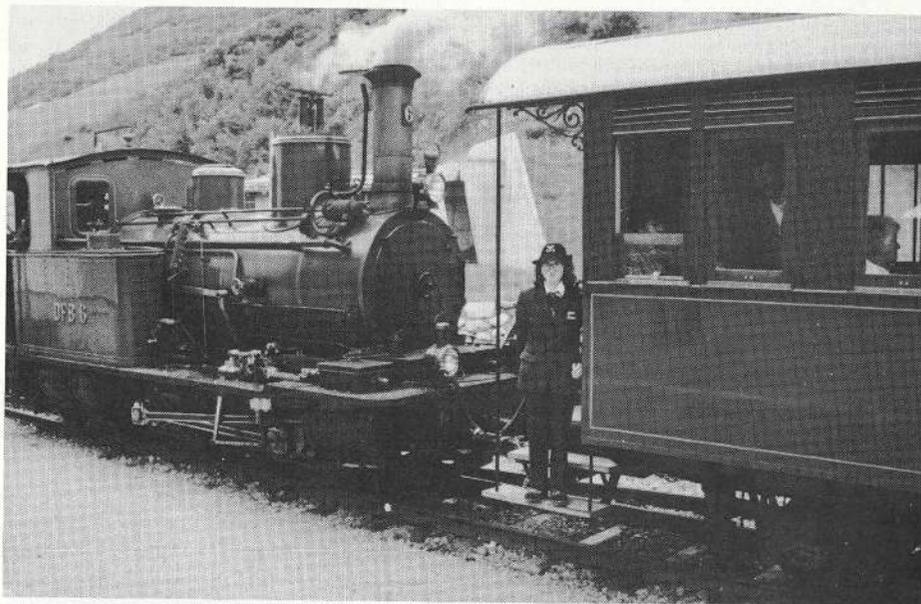
W. Schmid 1991

mann mit einer Videokamera und gab Regieanweisungen wie bei einem Western. So wurde auf der tollen Fahrt mit der Dampfbahn durch die wilde Gebirgslandschaft das unterdessen schon recht bekannte Lied noch einmal gesungen und aufgenommen. In den Tunnels drin machte sich die Dampfloki bemerkbar: Es wurde heiss, und es qualmte, dass man beinahe husten musste. Es folgte ein kurzer Spaziergang zur Furkastrasse. Dort wurde die Schar vom Car-Chauffeur abgeholt, der über Furka,

Grimsel, Brünig nach Lenzburg zurückfuhr.

Schüler und Leiter danken dem Verein Furka-Bergstrecke herzlich für die gute Organisation und die grosse Gastfreundschaft, vor allem auch Beat Brehm, dem begeisternden, freundlichen, informierten Chauffeur und Eisenbahnfreund, sowie allen Lenzburger Firmen, Gönnern, Schulfreunden, welche die «Expedition» möglich machten, indem sie sie finanziell unterstützten. HL

## Betriebseröffnung auf der Strecke Realp-Tiefenbach



Die Weisshorn in Aktion...

Wie auf verschiedene Arten angekündigt, wurden diese Festtage wie geplant durchgeführt. Nachdem anfangs Juli Presse- und Sponsorentage abgehalten wurden, traf unterdessen vom BAV die Betriebsbewilligung für unsere Bahn ein, sodass einer richtigen Betriebseröffnung nichts mehr im Wege stand.

Zu diesen Feiertagen trugen von unserer Aargauerseite eine ganze Anzahl Leute mit ihrer Arbeitskraft zum rechten Gelingen bei. In unserem Heft vom Mai 1992 haben wir ja noch dazu aufgerufen. Vom Organisationskomitee erhielten wir den Auftrag, die Festwirtschaft zu realisieren. Zudem wurde ich zur Betreuung des Ressorts Unterhaltung «verknurrt». Bis auf zwei Servicehilfen aus Andermatt konnten für die Wirt-

schaft alle Posten mit aargauischen Leuten besetzt werden.

Beim Vorbereiten der Festwirtschaft gab es einige Diskussionen mit den Leuten vom Bau, weil nicht ganz alles so vorbereitet war, wie es im OK abgesprochen war. Vor allem fehlten in dieser Phase die zugestandenen Helfer des Sektors Bau.

Der eigentliche Festwirtschaftsbetrieb lief dann, wie bei unserem bewährten Festwirt Köbi Müller und der tollen Mitarbeiterrequisie nicht anders zu erwarten war, ganz vorzüglich. Wegen des verspäteten Eintreffens von Gästegruppen kam es vereinzelt zu Verzögerungen im Service, was aber dann doch verkraftet wurde. Ansonsten wurde die gute Qualität der Festwirtschaft bis am Sonntagnachmittag durchgehalten und allge-

mein gelobt. Allen Helfern, natürlich sind auch unsere Leute von den Bratwurst- und Pommes-frites-Ständen und der Festbündelverteilung hier inbegriffen, sei auch an dieser Stelle für die zum Teil tagelangen Einsätze recht herzlich gedankt.

Alle von Aargauerseite dabei gewesenen Mitarbeiter sind unterdessen zu einem gemütlichen Schlusscocktail im Restaurant Kalthof von Köbi Müller eingeladen worden. Schade ist, dass wegen des Wirtschaftsschlusses, wie er vom OK beschlossen wurde, wieder – wie bereits 1990 beim Depotfest – unliebsame Diskussionen entstanden, wodurch der Schlusseindruck von dem netten Betrieb im Depot etwas verdüstert wurde.

Im übrigen lief der ganze Eröffnungsbetrieb, soweit mir bekannt ist, recht gut ab. Die Weisshornzüge verkehrten regelmässig und waren meistens recht gut besetzt. Fast unverzeihlich ist, dass es mit der Bekanntmachung unseres Festes im Urserental und anderswo nicht so klappte, wie es hätte sein können.

Nirgendwo konnte man eines der recht schönen – übrigens auch gespendeten – Festplakate entdecken. Wo sind diese geblieben? Schade! Zeitweise hätte der ganze Festbetrieb sicher noch einen etwas regeren Zuspruch verdauen können. Man hatte den Eindruck, dass auch die abendlichen Unterhaltungsbeiträge bei den Anwesenden recht gut ankamen. Am Freitagabend konnten wir den sehr bekannten Walliser Sänger Michel Villa einmal hautnah erleben. Sein Programm war wirklich sehr eindrucksvoll und mitreissend. Man war mit seiner Show sicher allgemein zufrieden.

Auch die paar Programmpunkte vom Samstagabend klappten ganz gut. Das Konzert der Musikgesellschaft Realp, die zwei Tänze des Damenturnvereins Hospental, einer musste wiederholt werden, das Tanz- und Unterhaltungs-Duo Schwalbe und zu später Stunde

die zusätzlichen Auftritte der Guggenmusik Sumpfhühner von Realp wussten sehr zu gefallen.

Ohne zu übertreiben darf man sagen, dass der Auftritt des Jugendchors aus Lenzburg mit ihren schmissigen Liedern die Festbesucher doch ziemlich «aus dem Häuschen» brachte. Speziell natürlich das vom Ex-Kanti-Lehrer Dr. W. Schmid aus Gränichen und vom Staufner Lehrer Lehmann unter Mitarbeit seines Kollegen Schmid jun. geschaffene neue Furkalied mit dem Refrain «Eusi Bahn isch wieder fit – d'Furkabahn isch en Hit» usw. begeisterte das Publikum sehr. Die meisten im «Lokdepot-Saal» Anwesenden sangen sehr motiviert mit, und das Lied durfte wiederholt werden.

Am Sonntagmittag erhielten wir nochmals Besuch aus dem Aargau. Die von unserem Köbi Müller dazu angeregte Musikgesellschaft Staffelbach erschien auf dem Platz und beehrte uns mit ihren flotten Melodien.

Allen Unterhaltungsmitmachern sei selbstverständlich hier auch bestens gedankt! Einen speziellen Dank verdienen sicher die rund 20 Lenzburger Schülerinnen und Schüler, die für uns das neue Furkalied einstudierten und dafür sogar einen Teil ihrer Sommerferien opferten. In den Dank einbezogen muss auch unser Gratischauffeur Beat Brehm sein, der den Chor aus Lenzburg am Samstag prompt nach Realp und am Sonntag via Furka/Grimsel/Brünig wieder sicher in den Aargau fuhr.

Dieser Festbericht ist natürlich stark «aargauerlastig». In der Annahme, dass es unsere Sektionsmitglieder interessiert, was aus unserer Sicht geschah, konzentrierte ich mich zur Hauptsache auf diese Aspekte.

Das Fest-OK mit Herrn Eugen Schweizer (neuer DFB-AG-VR-Vizepräsident) an der Spitze und damit auch ich hoffen, dass dieses Teilbetriebseröffnungsfest 1992 in unserer Organisation und bei allen Dabeigewesenen gesamthaft in guter Erinnerung bleiben wird.

H. Weber

## Situationsbericht Raw Meiningen

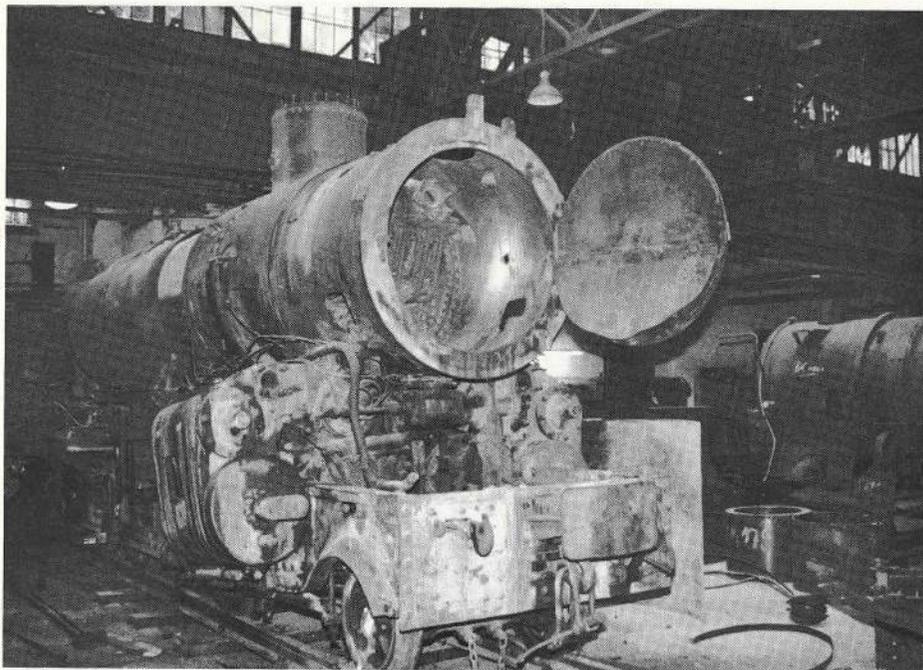


Ankunft der zu revidierenden Lokomotiven 1 und 2

Freitagnachmittag, den 18.9.1992, sind die beiden Waggons mit der Ex-FO 1 (neu DFB 1), dem Rahmen und Fahrwerk der Ex-FO 9 (vorgesehen für DFB 2) und ein Container mit diversen Teilen beim Reichsbahn-Ausbesserungswerk Meiningen eingetroffen. Abladen mit Autokran am 22.9.1992, da das Raw keine Schmalspurgleisanlagen besitzt. Deshalb wurden von uns auch Schienen und Zahnstangen mitgeliefert.

Bei unserem Besuch am 15.10.1992 war die Ex-FO (DFB 1) in grossem Umfang bereits zerlegt. Wie wir hörten, hatten die ausführlichen Berichte in der dortigen Tagespresse aus Anlass des Eintreffens unserer Loks und unseren

Auftrag an das Raw ein lebhaftes Echo bei der Belegschaft. Mit Wirkung vom 24.9.1992 wurde seitens der Werkleitung eine aus acht Mitarbeitern bestehende Arbeitsgruppe für die Instandsetzung der Furka-Loks gebildet und für diese Aufgabenstellung sowie Termine schriftlich festgelegt. Der für alle DB- und DR-Ausbesserungswerke zuständige Ministerialrat, Dipl. Ing. Horst Troche (fährt heute noch Dampflok) wurde anfangs Oktober bei seinem Besuch im Raw über unseren Auftrag informiert. Es sei dies zweifellos ein aussergewöhnlicher Auftrag, dessen Realisierung die Erfahrungen und die Leistungsbereitschaft der Mitarbeiter herausfordere.



Die Demontage der ehemaligen FO 1 hat begonnen.

In unserer eingehenden Besprechung am 15.10.1992 wurden alle Details der verschiedenen Baugruppen behandelt, zahlreiche Fragen diskutiert, diverse Unterlagen übergeben und nochmals alle von uns in einem zweiten Container Anfang bis Mitte Dezember anzuliefernden Teile gegeneinander abgestimmt. Der nächste Besuch wurde für Ende November vereinbart, wenn die Rahmen vermessen sind und die Überprüfung der Zylinder abgeschlossen ist.

In Meiningen sind zur Zeit in Aufarbeitung, bzw. liegen Aufträge vor für:

- Ex-DB-Zahnradlok (Normalspur) BR 97, die auf der Zahnradstrecke Hohnauer Steige (Nähe Reutlingen) eingesetzt war.
- Die SMB-Tenderlok Nr. 11 (Baujahr 1911) der ehemaligen Solothurn-Münster-Bahn, im Besitz der Dampfbahn Bern, ist kurz vor der Auslieferung.

- In Kürze trifft eine Mallet-Tenderlok 1 B und C für 1000 mm Spurweite aus Portugal ein, die vom Dampfbahnverein Jura erworben wurde. Bei der Auftragsvergabe nach Meiningen habe auch unser Auftrag eine positive Rolle gespielt.
- Die 50 3666 des Belgisch-Deutschen Vereins Venn-Lok wird im Rahmen einer HUL 7 auf Ölhauptfeuerung umgebaut.
- Die DB-Tenderlok 86457 des Verkehrsmuseums Nürnberg ist zur Zeit in der Hauptuntersuchung.
- In Arbeit ist die 90042 (Baujahr 1911) der Braunschweiger Eisenbahnfreunde.
- Die DR-Traditionslok 031010 wurde kürzlich zur Hauptuntersuchung angeliefert.
- Schliesslich sahen wir die Öl-Lok DR 02201 mit Tendern für Langstreckenfahrten. Die optische Wirkung der Antriebsräder mit 2,3 m Raddurch-

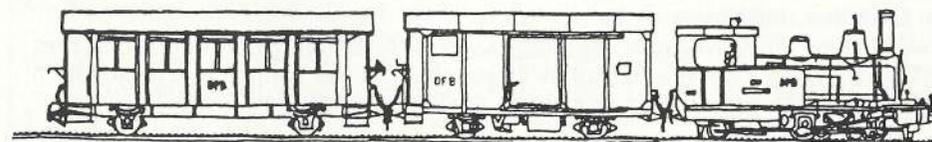


Ansicht einiger Bestandteile die noch überarbeitet werden müssen.

messer ist beachtlich. Ihre zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 175 km/h. Auf dem Versuchsring Pilsen (CSFR) erreichte sie 178 km/h. Als 61er-Tenderlok war sie vor dem Kriege bei dem Henschel-Wegmann-Zug eingesetzt. Anfang der 60er-Jahre erteilte die DR-Versuchsanstalt dem Raw Meiningen den Auftrag, aus der BR 61 eine Schnellfahrlok mit Schlepptender zu bauen. Hieraus entstand die BR 18201 mit der heutigen Nummer 02201. Sie erhält ebenfalls eine HUL 7.

Es war wieder ein interessanter Besuch in Meiningen und wir glauben, dass wir mit unserer Arbeit ein gutes Stück vorgekommen sind. Eine grosse Hilfe dabei ist die offene, präzise und informative Gesprächsführung der Herren von Raw. Sie hatten sich eingehend auf unseren Besuch vorbereitet.

Walter Probst  
Wolf Dammeier  
Jakob Knöpfel  
Wolfgang Schmidt



Dampfbahn Furka-Bergstrecke  
Betriebsabteilung  
Postfach  
CH-6491 Realp  
☎ 077/45 53 90

## Wir suchen Kollegen, wir vom Betrieb...

Für die kommende Saison müssen wir genügend Personal für unsere Bahn rekrutieren. Die Ausbildungskurse beginnen deshalb im kommenden Frühjahr und enden mit entsprechenden Prüfungen.

### Allgemeine Anforderungen:

Wohnsitz in der Schweiz oder im grenznahen Ausland. Im Verkehr mit Zügen und dem Fahrdienstleiter ist es erforderlich, dass mindestens die Schweizer Mundart einwandfrei verstanden wird. Zudem ist ein gutes Seh- und Hörvermögen und eine gute Gesundheit erforderlich. Personal im Fahrdienst, welches nicht schon bei anderen Bahnen arbeitet, hat sich zudem regelmässigen ärztlichen Kontrollen durch unseren DFB-Vertrauensarzt zu unterziehen. Ein Einsatz bei der DFB sollte sich nicht nur auf ein Wochenende beschränken. Nur durch mehrmaligen Einsatz, so ca. alle 4–5 Wochen ist eine Ausbildung sinnvoll.

### Fahrdienstleiter DFB

Fahrdienstleiter auf unserer Leitstelle in Realp, später in Gletsch, müssen die entsprechende Ausbildung bei einer Privatbahn oder bei den SBB mitbringen. DFB-Ausbildung zur Zeit nicht möglich.

### Zugführer

Dieser Beruf muss die Bedingungen bereits mitbringen, also eine Ausbildung als Kondukteur/Zugführer bei einer anerkannten Schweizerischen Privatbahn oder SBB.

### Kondukteure

Diese werden durch uns ausgebildet. Der Lehrgang beträgt etwa 6 Tage und wird in Zürich stattfinden, jeweils an Samstagen oder an Wochenenden. Nach bestandener Prüfung ist der Einsatz bei der DFB während drei Jahren erforderlich, bis die DFB Zugführerprüfung abgelegt werden kann. Fremdsprachen wären von Vorteil, jedoch keine Bedingung.

### Stationsmitarbeiter

Diese werden vor allem den Billetverkauf sowie verschiedene Arbeiten auf «seiner» Station vornehmen. Dazu gehört auch die Betreuung von Reisenden, Reinigen von Stationsanlagen, Kontakt zum Fahrpersonal usw. Eine entsprechende Ausbildung wird analog den Kondukteuren angeboten.

### Lokführer und Heizer

Lokführer müssen bereits die entsprechende Ausbildung mitbringen und werden durch uns auf die Dampflok eingeschult. Heizer können ihre Ausbildung bei der DFB machen. Handwerkliche Ausbildung wäre von Vorteil.

## Der Betriebsleiter berichtet...

Die erste Saison haben wir nun hinter uns. Wir haben nun aller (Fach-)Welt bewiesen, dass die Dampfbahn Furka-Bergstrecke in der Lage ist, Betrieb zu machen. Selbstverständlich war dies nur möglich durch den Einsatz **Aller**, welche ihre Arbeitskraft oder ihr Geld in diese Bahn gesteckt haben. Die Bahn dampft und wir können uns nun mit frischen Taten neuen Projekten zuwenden. Ein nächstes Ziel haben wir uns nun gesteckt, wir wollen 1995 mit unseren Dampfzügen den Bahnhof Gletsch erreichen. Die ersten Schritte sind im vergangenen Herbst unternommen worden. Wir sind zuversichtlich, dieses ehrgeizige Projekt zu erreichen. Denn nur mit dem Erreichen des Bahnhofes in Gletsch wird es möglich sein, auch kommerziell unsere Bahn anzubieten. Entsprechende Vorbereitungen mit diversen Reisebüros und Reiseveranstaltern sind bereits getroffen worden. Durch die Erschliessung der Bahn an zwei Orten mit Strassenanschluss werden wir in der Lage sein, entsprechende Angebote auch steuern zu können und die Züge gleichmässiger auszulasten. Dazu brauchen wir selbstverständlich auch Loks und Wagen. Das «Schicksal» unserer beiden ersten Vietnamloks ist hinreichend bekannt. Zudem kommt noch die Lok HG 2/3 Nr. 6 Weisshorn, welche wir nach wie vor für leichtere Züge oder für Doppelführungen brauchen werden. Eine vierte oder gar fünfte Lok auf 1995 wäre sehr wünschenswert. Zu Lokomotiven gehören Wagen. Im kommenden Winter werden unsere Wagenwerkstätten wieder Tolles leisten, von dem bin ich überzeugt. Die Werkstatt Deisswil wird unseren ersten Vierachser, den B 4233 aufarbeiten. Zwar nicht mehr so schön im Innern wie der B 2028, aber zweckmässig. Der erste DFB-Wagen mit (geschlossenen) WC und Behindertenabteil. In der Werkstätte in Liestal entste-

hen zur Zeit die beiden Wagen WRs 2801 und BD 2701. Der Barwagen (WR) wird uns dienen, für den Betrieb unserer Speisewagen Erfahrungen zu sammeln. Zudem wird er mit 16 Sitzplätzen unser Angebot erhöhen. Der 2. Wagen, den BD 2701 wird neben einem Gepäck/Zugführerabteil ebenfalls 16 Sitzplätze aufweisen. Das Gepäckabteil wird auch dringend benötigt, denn die Bahnhofrestaurationen in Tiefenbach und auf der Furka müssen ver- und entsorgt werden. Zudem wird es möglich sein, auch in diesem Rollstühle unterzubringen. Für den Betrieb sind diese Wagen unbedingt nötig, wünschenswert wären noch 2–3 Reservewagen, um Gruppen besser steuern zu können. Ich habe mich an den bisherigen Wagen überzeugen können, die Werkstätten verstehen ihr Handwerk, und ich freue mich schon jetzt auf die neuen DFB-Wagen. Zudem werden in unserer Werkstätte in Goldau Drehgestelle und Kleintriebfahrzeuge überholt. Der grosse Diesel soll zudem noch einen Kühler sowie Vakuumbremsen bekommen. Auch diese Werkstätte besitzt die nötigen (fähigen) Leute und das Know-how, um einen sicheren Betrieb auf der Bergstrecke zu garantieren.

Wie vorgängig erwähnt, werden wir in Tiefenbach und auf der Furka unsere Gäste mit einem Buffet verwöhnen. Während in Tiefenbach lediglich Snacks und Getränke vorgesehen sind, wird auf der Furka und im WRs das Angebot mit warmen Mahlzeiten ergänzt. Aus diesem Grund haben wir die Furka-Speisewagen-Gesellschaft ins Leben gerufen, welche für das leibliche Wohl der Gäste verantwortlich sein wird. Gemäss Eisenbahnverordnung obliegt die Oberaufsicht ebenfalls der Betriebsabteilung. Der Reingewinn der ersten Betriebsjahre dieser Gesellschaft fliesst ausschliesslich in die Restauration der beiden MITROPA-Speisewagen, wel-

che einen totalen Neubau in der alten Form erfordern. Unser Ziel, wir fahren 1995 mit einem alten, neuen MITROPA-Speisewagen nach Gletsch. Die Speisewagengesellschaft wird durch eine separate Abteilung innerhalb der Betriebsabteilung betrieben und von Realp aus versorgt. Dazu wird dort eine Logistikabteilung aufgebaut, welche in der Lage sein wird, an Wochenenden auch das Betriebspersonal zu verpflegen, so dass die Bauküche wieder zu ihren alten, bewährten Öffnungszeiten zurückkehren kann.

Weiter entsteht in Realp ein Zentrum für den Wagenreinigungsdienst. Die Reisezugwagen werden im nächsten Jahr nach einem Turnus in eine Art Hauptreinigung gehen, dazwischen werden aber alle Wagen nach jedem Betriebstag einer Kleinreinigung unterzogen. Dass dies für die Erhaltung unserer Wagen notwendig ist, hat die vergangene Saison sehr deutlich gezeigt. Zudem macht ein sauberer Zug einen besseren Eindruck auf unsere Kunden. Ebenso müssen wir in Realp für die Entsorgung unserer Wagentoiletten und für den Abfall aus den Speisewagen und Buffets entsprechende Infrastrukturen bereitstellen.

Nun, es wird noch einiges geschehen bei der DFB. Die DFB hat eine eidgenössische Konzession und hat neben Rechten selbstverständlich auch Pflichten. Eine davon ist ein sicherer Betrieb. Deshalb wird es unerlässlich sein, künftig noch strenger als in dieser Saison die Betriebseinrichtungen (Strecke/Tunnel/Remise usw.) vom Publikumsverkehr zu trennen. An der Strecke und bei der Remise wurden die entsprechenden Schilder bereits angebracht. Das Wandern auf den Streckengeleisen werden wir also künftig nicht mehr dulden dürfen. Bitte haben Sie Verständnis für unsere Anordnungen, aber im Interesse der Sicherheit für Mitarbeiter und Passagiere kommen wir nicht um diese Massnahme. Mit Recht werden Sie jetzt vielleicht entsprechende Besichtigungen wünschen. Aus diesem Grund wird die DFB jeweils während vier Freitagen



Zum Abfahren bereit... Sichtlich erfreut zeigt sich auch das Personal.

(genaue Daten siehe Kursbuch), einen entsprechenden Fotozug mit Besichtigungen einführen. Dieser wird ein beschränktes Platzangebot aufweisen, diverse Überraschungen beinhalten und zuschlagspflichtig sein. Vereinsmitglieder werden auch auf diesem Zuschlag eine Ermässigung haben. Platzreservation obligatorisch. Neben diversen Fotohalten auf der Strecke wird bei Kaffee und Kuchen jeweils noch Gelegenheit geboten, sich mit dem Betriebsleiter und/oder anderen Abteilungsleitern zu unterhalten. Dias und Videos könnten diesen speziellen Tag ergänzen. Für grössere Gruppen oder Sektionsaus-



In schicker Uniform präsentiert sich die Zugbegleiterin

flüge können diese Züge auch zu anderen Daten geführt werden, jedoch (vorläufig) auch nur an Freitagen.

Lassen Sie mich zum Schluss noch danken. Vor allem allen unzähligen Helfern entlang der Strecke und in den Werkstätten. Entgegen dem Porträt in 3/92 bin ich nämlich nicht der einzige «Eisenbahn-Fachmann» bei der DFB. Viele «Fachmänner» haben bereits ihr Können und ungezählte Stunden in die DFB gesteckt. Zudem gilt der Dank auch dem gesamten Verwaltungsrat, welcher es mir ermöglicht, die DFB zu strukturieren und aufzubauen. Einen besonderen Dank gilt aber dem Chef Bau, Walter Willi welcher doch vom Betrieb gefordert und zum Teil notwendige Installationen und Kleinbauten in fast schwindelerregender, kurzer Zeit aufgebaut hat. Ebenfalls dem Chef Rollmaterial, Walter Probst, welcher für die Bedürfnisse des Betriebes immer ein offenes Ohr hatte. Zuletzt aber auch der Dank an die Küche, welche das Betriebspersonal jedes Wochenende kulinarisch verwöhnte. Sollte ich jemanden vergessen haben, so ist dies sicher keine böse Absicht. All jenen, die in diesem Jahr ein «Haar in der Suppe» gefunden haben, möchte ich den Spruch des Österreichischen Philosophen A. Polgar ans Herz legen, der da einmal sagte: « Ein Mensch ohne Fehler ist kein vollkommener Mensch»

In diesem Sinne, Gut Dampf für 1993...

Jörg Kreuzmann, Betriebsleiter DFB

### Anmeldung (Bitte einsenden bis 10. 1. 1993 an Betriebsleitung)

Name: \_\_\_\_\_ Vorname: \_\_\_\_\_

Strasse: \_\_\_\_\_ PLZ/Ort: \_\_\_\_\_

Tel. Nr. P: \_\_\_\_\_ Tel. Nr. G: \_\_\_\_\_

Jetziger Beruf: \_\_\_\_\_

Gewünschter Einsatz: \_\_\_\_\_

Dampfbahn Furka-Bergstrecke  
Betriebsabteilung  
Postfach  
CH-6491 Realp  
☎ 077/45 53 90

## Wir suchen...

Zum Aufbau einer Infrastruktur für die Betriebsabteilung der DFB suchen wir unter anderem:

### a) für unser Büro

Bürogeräte aller Art (z.B. Binder, Locher, Schreibmaschinen, Rechner, Fotokopierer, Hellraumprojektoren usw.)

Büromöbel aller Art (z.B. Büchergestelle, Ablagekästen, Pulte, Stühle usw.)

### b) für unsere Fachbibliothek

Bücher von der Eisenbahn (Fachbücher, Beschreibungen, Reglemente alter und neuer Bahnen usw.)

### c) für unsere Freizeitbibliothek

Bücher aller Art (Lexika, Romane, Fachbücher usw.)

Spiele aller Art

Fernseher und Video (inkl. Filme aller Art)

### d) für den Aufbau einer Diathek

Dias zum Kopieren oder als Geschenk zum Aufbau einer Diathek für Vorträge oder zum Bebildern von Broschüren.

Geschätzte Mitglieder und Aktionäre,

Sollten Sie demnächst Ihren Dachboden entrümpeln oder eine Neuanschaffung machen, oder wird in Ihrer Firma demnächst das Büro umgebaut – denken Sie an die DFB.

Die Geräte sollten noch funktionieren, das Übrige in einem brauchbaren Zustand sein. Der Transport könnte von uns übernommen werden.

Wir danken recht herzlich für Ihre Bemühungen.

## Bauprogramm 1993

### Geschätzte Kollegen

Mit der Betriebsaufnahme Tiefenbach – Realp am 18. 7. 92 ist ein grosses Ziel und ein langgehegter Wunsch in Erfüllung gegangen.

Dank unermüdlichem Engagement vieler Idealisten über lange Jahre ist dieser Erfolg Tatsache geworden, obwohl selbst Insider manchmal nicht mehr daran geglaubt haben.

An dieser Stelle danken wir allen Beteiligten ganz herzlich für die geleisteten Dienste und ganz besonders den verschiedenen Verantwortlichen des Ressorts.

Durch die erste, erfolgreich verlaufene Betriebsaison ist die Motivation, am Projekt tatkräftig weiterzuarbeiten, bei vielen Beteiligten wieder voll vorhanden.

Bereits wurden die Bauziele für die nächsten Jahre, aber insbesondere für das 1993, abgesteckt. Als wichtigstes Ziel für die kommende Bausaison nehmen wir uns die Betriebsbereitschaft des Streckenabschnittes Tiefenbach – Furka vor.

Die veränderten Voraussetzungen für die weiteren Bauabschnitte haben uns veranlasst, die Einsatzstrategie neu zu überdenken. Durch den Zugsbetrieb einerseits und die grösseren Streckendistanzen andererseits sind wir gezwungen, den Ablauf der Bauarbeiten bedeutend effizienter zu gestalten. Aufgrund dieser Tatsache sind ab 1993 die Arbeitseinsätze wie folgt geplant:

### Bauprogramm 1993

Arbeitseinsätze an der Strecke in der Zeit von Mitte April 93 bis November 93  
Wir sehen zwei Arten von Einsatzmöglichkeiten vor:

**1. Baugruppen:** Diese umfassen 8–12 Personen und werden aus den Sektionen bzw. Regionalgruppen gebildet. Sie konstituieren sich selbst unter der Leitung eines Verantwortlichen, der gleichzeitig Kontaktperson zum Res-

sort Bau ist. Das System der Einzelanmeldung an das Ressort Bau gehört somit der Vergangenheit an. Der Verantwortliche wird durch die Sektion bestimmt. Wichtig ist, dass mit dem Ressort Bau ein allfälliger Einsatztermin abgesprochen wird und die Anmeldung bis zum 31. 12. 92 an das Ressort Bau DFB (s. Anmeldebogen) gerichtet wird.

Der verantwortliche Gruppenleiter wird Wochen **vor dem Einsatz** durch die Verantwortlichen des Ressort Bau über die anfallenden Arbeiten informiert und instruiert.

**2. Fach-Arbeitsgruppen:** In diesen Arbeitsgruppen sind Mitarbeiter integriert, die regelmässig in den folgenden Fachbereichen mitarbeiten und auch fachliches Können mitbringen:

Logistik/Werkstättendienst/Geleisebau/Tiefbau/SW, Kabelbau und NF/Schneeräumung/Steffenbachbrücke. Diese Mitarbeiter werden durch das Ressort Bau laufend über das Arbeitsprogramm informiert.

**Arbeitseinsätze im Werkstättendienst Bau** in der Zeit von Dezember 92 bis Mai 93:

Die Möglichkeit, in der Bauwerkstätte Goldau an den Samstagen in der oben erwähnten Zeit mitzuarbeiten, steht allen Interessierten wie bisher offen.

Treffpunkt jeweils Samstags ab 8.45 Uhr im Bahnhofbuffet Goldau.

### Umfang Bauprogramm 1993

Bauziel: Instandhaltung der technischen Mittel/Werkzeuge usw. Instandsetzung Streckenabschnitt Tiefenbach–Furka, Bereitstellung zur Betriebsaufnahme 1993.

Ergänzungsarbeiten an Anlagen Realp und auf dem Streckenabschnitt Realp–Tiefenbach

Arbeitsumfang: Gleisbauarbeiten (Entfernung von Bewuchs,

## Aufruf Bauprogramm 1993

Für die kommende Bausaison 1993 suchen wir dringend:

### Magazinchef

**Aufgabenkreis:** In der Zeit von Mitte April bis November Betreuen unseres umfangreichen Magazins und Materiallagers in Realp.

Wir stellen uns eine Tätigkeit von 2 bis 3 Tagen pro Woche vor (noch besser die ganze Saison)

**Voraussetzung:** Guter Umgang mit unseren vielen Idealisten

**Wir bieten:** Unterkunft und Verpflegung gemäss Absprache

### Baufachleute

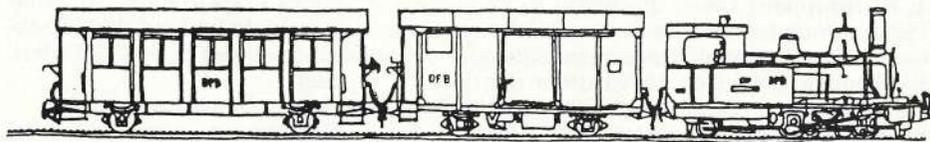
Aus den Sparten: – Maurer  
– Schreiner/Zimmermann  
– Maler  
– Sanitär

In der Zeit von Mitte Juni bis Ende Juli 1993 für Instandsetzung und Ausbaurbeiten Stationsgebäude Furka (2160 m. ü. M.)

Ein- oder mehrwöchiger Einsatz erwünscht.

**Wir bieten:** Unterkunft und Verpflegung nach Absprache.  
Interessierte melden sich bitte direkt an:

**DFB Bau**  
**W. Willi**  
**Postfach 682**  
**6440 Brunnen**  
**Telefon 043/31 43 58, 19.30–21.00 Uhr**



Schotterarbeiten, Kramparbeiten, teilweiser Ersatz von Gleis-Oberbaumaterial, Ergänzung Gleisanlagen Furka) Sanierungsarbeiten an Trasse und Entwässerung (Trasse-entwässerung, Durchlässe usw.)

Ergänzungsarbeiten, teilweiser Neubau von diversen übrigen Einrichtungen wie Wasserfassungen, Drehscheibe usw.

Sanierung und Ausbau der Hochbauten Realp-Tiefenbach-Furka.

Ergänzung und Ausbau der elektrischen Anlagen und Telecom-Einrichtungen.

Wie die obenerwähnten Erläuterungen erahnen lassen, ist die nächste Bausaison wieder «vollgepackt» mit vielen interessanten und anspruchsvollen Arbeiten. Im Interesse einer wirklich effizienten Arbeitsabwicklung bitten wir die Sektionen bzw. Regionalgruppen, dringend die Einsätze möglichst frühzeitig zu planen und mit dem Ressort Bau DFB abzustimmen.

Wir danken allen Beteiligten für die angenehme Zusammenarbeit.

Walter Willi, Ressortleiter Bau

## Mitgliedervergünstigungen

Gemäss Vorankündigung erhalten die Mitglieder gegen Vorlage des gültigen Mitgliederausweises folgende **Vergünstigungen:**

Materialbezüge 10% Rabatt auf

Video 2

«Ersetzt und ... Vergessen?»

Dia-Serien 1–3

Konzessionsgesuch

Beilage zum «Grossen Buch»

Sammelmappe für Info

Postkartenserien 10–15

Taschenmesser

Notbremse (Zapfenzieher)

Krawatte mit Signet

Pullover

T-Shirts

Regenjacken

Fahne mit Vereinssignet

### Andere Vergünstigungen:

Hungerbergbahn, Oberwald, Rabatt auf den Fahrpreisen

# Souvenirs!

## Einmalangebot

Wandteller mit Weisshorn  
und Text Wiedereröffnung  
1992. Garantierte Auflage  
900 Stück.  
Fr. 50.- plus Versandkosten

## Neu

Kravatte uni, rot  
mit gewobenem Signet in  
Silber. Ein ideales  
Geschenk für nur Fr. 37.-  
Schweizer Fabrikation.

## Amtl. Kursbuch

im Verkauf bei der  
Materialzentrale VFB.  
Bestellungen sind mög-  
lichst rasch einzureichen,  
damit die nötige Stückzahl  
disponiert werden kann.

## Brienz-Rothorn- Bahn

das Buch zum 100-Jahr-  
Jubiläum bei der Material-  
zentrale VFB im Verkauf  
für Fr. 40.-

Alle Angebote und vieles andere mehr zu beziehen bei der  
Materialzentrale VFB, Zürcherstrasse 209, 8500 Frauenfeld.

## S'Furka-Bähnli

Musikkassette mit  
Melodien von Michel Villa,  
der Furka-Bergstrecke  
kostenlos zur Verfügung  
gestellt.  
Fr. 20.- plus Versand

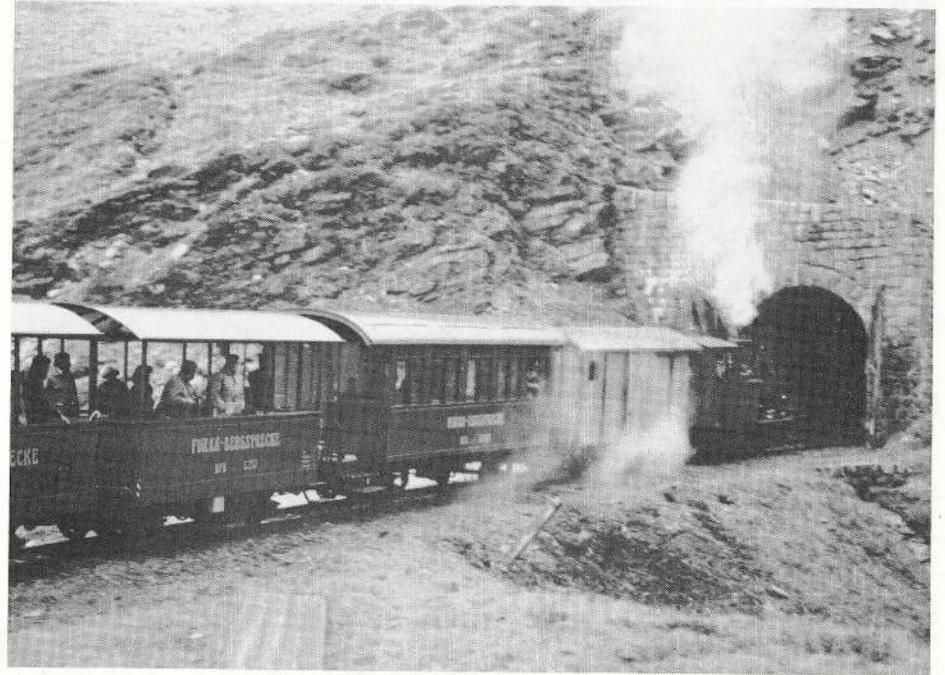
## Jogging-Anzüge

in den Farben marine  
und rot mit Signet an  
Oberteil und Hose  
Grössen S, M, L, XL.  
Zwei Ausführungen  
Oberteil mit Stehkrägen  
Fr. 80.- Anzug  
Oberteil mit Reissverschluss  
Fr. 90.- Anzug

## Ersetzt und vergessen ...?

Video VHS, 20 min.  
schweizerdeutsch be-  
sprochen  
Fr. 49.- plus Versand

# Sonderfahrt bis Muttbach!



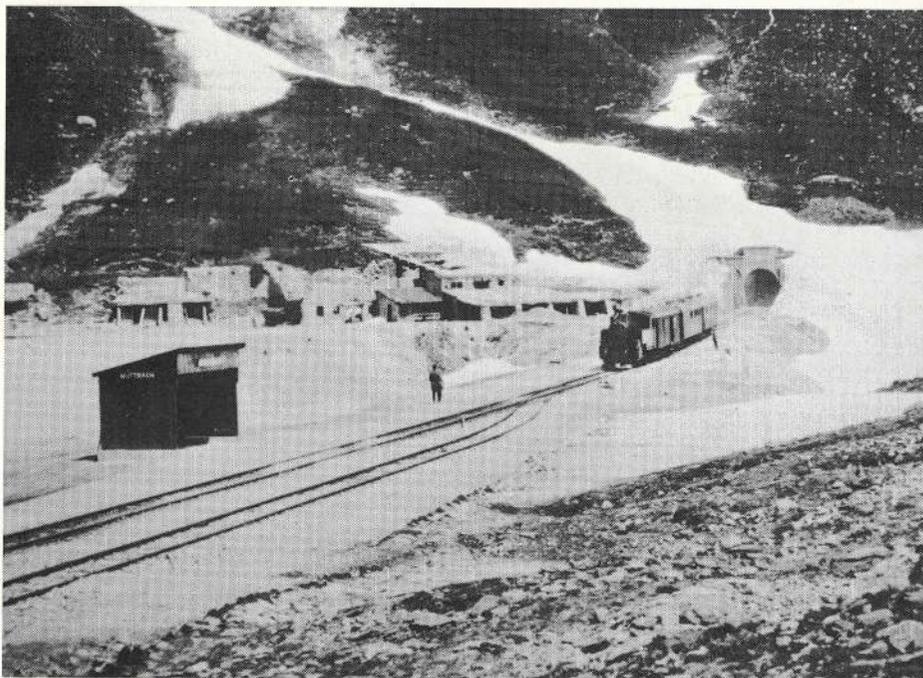
Auf gehts Richtung Scheiteltunnel hinter der Station Furka ...

Der 10. September 1992 wird in die An-  
nalen des Wiederaufbaus der Furka-  
Bergstrecke eingehen, wurde doch an  
diesem Tag zum ersten Mal seit über  
fünfzig Jahren das Wallis von Realp her  
wieder mit Dampf durch den Scheitel-  
tunnel erreicht!

Der ganze Anlass stand unter dem Zei-  
chen einer Dienstfahrt für Belastungs-  
proben, Profil- und Fahrzeitmessungen.  
Den ganzen Sommer über wurde be-  
reits routiniert bis Tiefenbach gefahren,  
was nachher kam, war aber – zumindest  
unter Dampf – Neuland. Zusammen  
mit Teilnehmern eines innerschweizer-  
rischen Zivilschutzkurses, die in ver-

dienstvoller Weise an Baustellen in den  
Stationen Tiefenbach und Furka sowie  
auf der Strecke tätig waren, Behörden-  
mitgliedern und der DFB-Geschäftslei-  
tung ging es Richtung Scheiteltunnel  
hoch. Sehr starke Regenfälle hatten das  
Unternehmen am Morgen noch zweifel-  
haft erscheinen lassen, doch Petrus  
hatte im Lauf des Tages noch ein wenig  
Einsehen, so dass auch etliche gute Fo-  
tos von dieser historischen Fahrt mög-  
lich wurden.

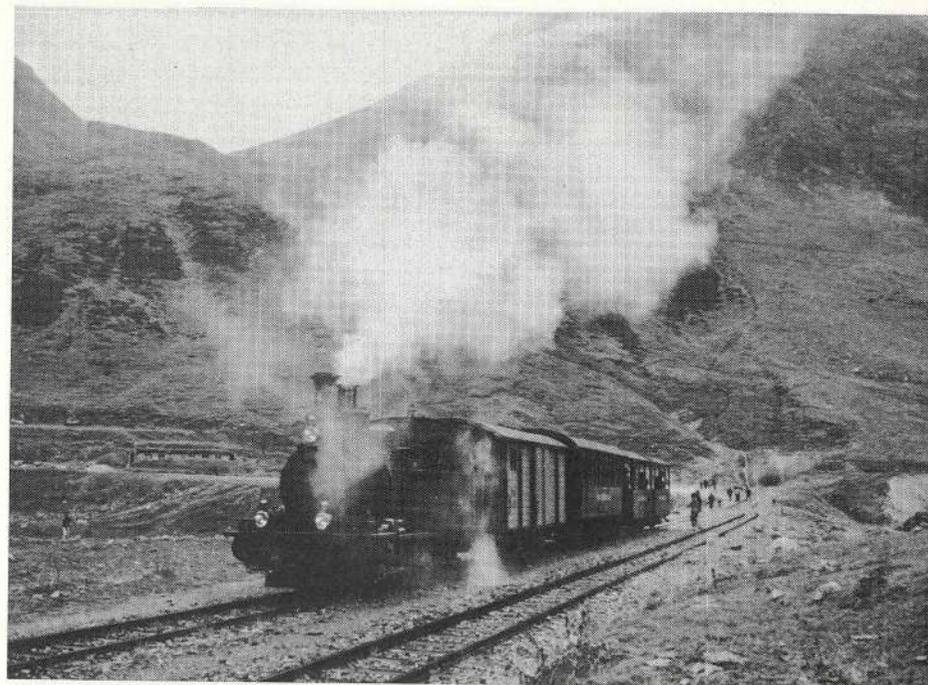
Die erste Fahrt durch den Tunnel ge-  
schah mit einem knappen Dutzend Leu-  
ten, nachdem alle Gäste an der Station  
Furka zurückgelassen worden waren,



Aus der Zeit von 1926, als es auch dampfte.

niemand wusste ja, wie sich mit Dampf und Rauch auf den offenen Wagen reisen liess. Es waren Befürchtungen, die sich nachher zur grossen Erleichterung als harmlos entpuppten. War schon der Anblick des ganzen durchfahrenen Garschtales von oben her beeindruckend, so war die Tunnelpassage und das Erreichen der Station Muttbach-Belvédère ein besonders feierlicher Moment. Im Tunnel drin kamen bei der herrschenden Dunkelheit Gefühle auf, wie sie der Leser vielleicht noch aus der erfrischenden Beschreibung durch P. Rosegger in einer alten Lesebuchgeschichte kennt: «Auch bei der Furka geht eine Strasse mit zwei eisernen Leisten schnurgerade in den Berg hinein». Immerhin geht es ohne zehn Vaterunser auch wieder auf der anderen Seite hinaus, und die Mannschaft auf der Weiss-

horn widerlegt, dass «beim Dampfwagen doch der Teufel dabei ist!» Den wenigen Autofahrern auf der Passstrasse fiel nicht auf, dass in Muttbach-Belvédère ein Dampfzug stand und aus dem Güterwagen Wasser tankte, was es seit Jahrzehnten nicht mehr gegeben hatte. Die Rückfahrt hatte es dann noch in sich, nachdem bis dahin alles so glatt gegangen war: Richtung Urnerland gilt es nämlich, eine beachtliche Steigung in Adhäsion zu überwinden, was durch den Oberflächenfilm aus Rost und Feuchtigkeit auf den Schienen stark erschwert wurde. So hiess es denn nach einem Drittel der Strecke wieder rückwärts ins Wallis hinabrollen und Anlauf nehmen für den zweiten Versuch! Dieser gelang, erforderte aber grosses Können im Führerstand, um das richtige Mass an Leistung der

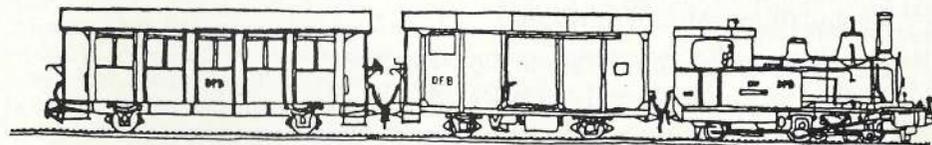


... und zum ersten Mal mit Dampf auf der anderen Seite hinaus!

Maschine zu finden und ein Durchdrehen der Räder zu vermeiden. Was wir erlebten, ist noch ein wenig Zukunftsmusik. Nächstes Jahr soll die Strecke bis zur Station Furka eröffnet werden. Die Durchfahrt des Tunnels bis Muttbach und später bis Gletsch wird noch einige Jahre auf sich warten las-

sen, da der technische Zustand der Strecke vorläufig keine fahrplanmässigen Personentransporte zulässt und bei der Passstrasse westlich von Muttbach ohnehin ein Unterbruch besteht, bis die geplante Unterführung gebaut ist.

A. Heinimann



## RBS-Kabelsteine für die Furka

Am 17. Oktober führte die Berner Sektion einen besonderen Kraftakt durch. Auf der Berner RBS-Vororts-Bahnstrecke zwischen Worblaufen und Ober-Zollikofen durften wir 1000 m Kabelsteine gratis übernehmen. Bedingung war der Abtransport durch «Furka-Personal». 17 Unentwegte besammelten sich morgens um 8 Uhr auf Perron 3 in Worblaufen, um auf den bereitstehenden Transportzug der RBS aufzusteigen. Dieser bestand aus einem normalspurigen, 4achsigen SBB-Flachwagen Typ «Res» (LüP 19,9 m, Tragkraft 55 t) mit 30 Paletten versehen, der Dienst-Lok De 4/4 Nr. 102 und einem schmalspurigen Spezialwagen mit sechs Mulden. Es regnete während der ganzen Zeit in Strömen. Alles war nass, schmutzig und glitschig. Für alle Beteiligten eine zusätzliche Erschwerung. Die Arbeitshandschuhe waren sofort tropfnass. Nach einem speziellen Ladeplan, von beiden Stirnseiten her beginnend, füllte sich die Ladefläche mit den Paletten in Dreierreihe. Im geschützten Geräteraum der Lok konnten wir bei Kaffee, Zöpfe und Aufschnitt etwas verschmaufen (ein Merci den Bollingers). Vor dem Mittag sank die Temperatur, die Regentropfen verwandelten sich zu Schneeflocken. Auf der parallel zu unserer Strecke liegenden Doppelspurstrecke der SBB fuhren die Züge mit

verschneiter Stirnfront an uns vorbei. Mittagszeit. Nur noch fünf Paletten liegen leer auf dem Wagen. Streckenmässig sind aber erst  $\frac{2}{3}$  der Steine geladen. Also sind noch sieben Paletten zu organisieren. Beim Essen im Restaurant Tiefenau konnten wir uns stärken, aufwärmen und etwas erholen. Um 15 Uhr war der letzte U-Stein oder die letzte «übergewichtige Toblerone» (dreieckiger Deckstein) auf den 37 Paletten platziert und mit dem speziellen Band auf das Palett gebunden. Auch zwei Mulden mit defekten Steinen und Fremdmaterial hatten sich bis zum Rand gefüllt. Es war vollbracht. Die je 2000 U-Steine bzw. Decksteine (10 und 6 kg) ergaben das respektable Gewicht von 32 t. Nochmals eine kleine Kaffeepause im Schutze des Lokinnern während der Rückfahrt zum Ausgangspunkt. Müde, aber zufrieden mit der erbrachten Leistung, verabschiedete man sich und trat den Heimweg an. Allen Beteiligten sei an dieser Stelle für ihren grossen Einsatz nochmals gedankt, besonders auch dem Zugbegleiter Hr. Burki und dem Lokführer Hr. Krähenbühl von der RBS. Übrigens: Die Kabelsteine verliesen am Montag Worblaufen in Richtung Göschenen und sind nun für Kabelanlagen im Scheiteltunnel vorgesehen.

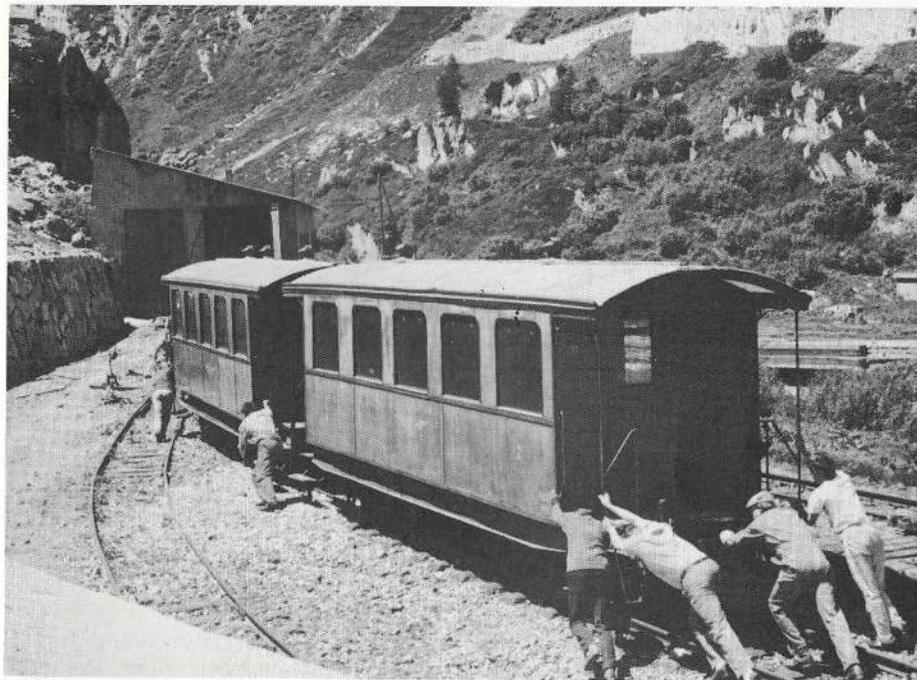
Peter Grünig, Sektion Bern

### VFB-/DFB-Sekretariat

Bitte beachten Sie, dass wir seit dem 19. Oktober 1992 über siebenstellige Rufnummern verfügen!

Sie erreichen uns über Telefon 061/411 91 91  
und über Telefax 061/411 90 20

## DFB-Personenwagen auf der Grimsel



Nochmals mit vereinten Kräften ...

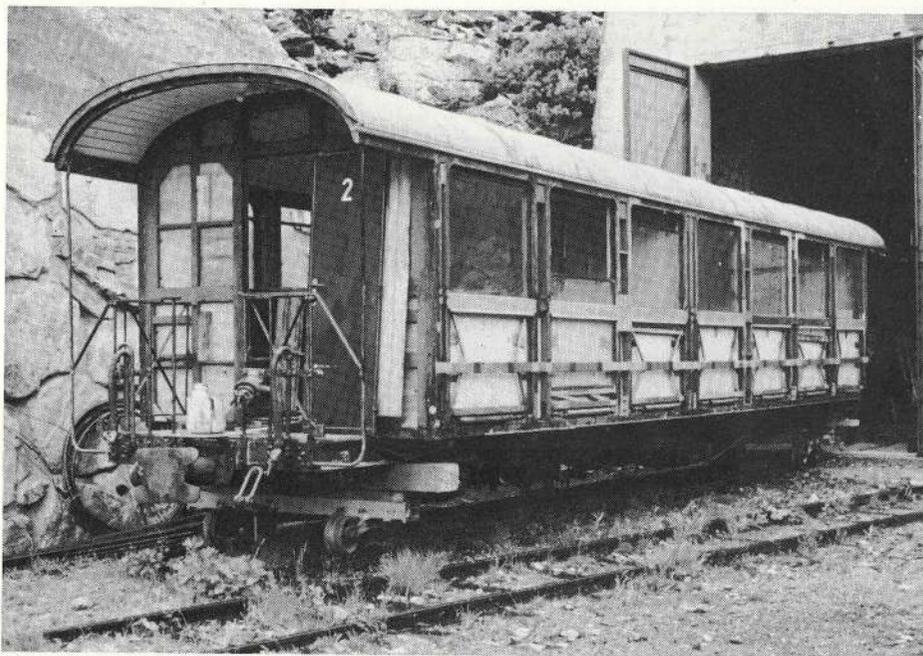
### DFB-Personenwagen auf der Grimsel

In einer kurzfristig angesetzten Aktion wurden am Freitag, 9. Oktober, bei strahlendem Wetter die seit längerer Zeit im Depot Gletsch (1757 müM) abgestellten Personenwagen über den Grimselpass (2165 müM) ins Flachland transportiert. Damit wollte man die Wagen einer winterbedingten Zwangspause entziehen. Damit sind die Wagen für eine Aufarbeitung oder den Austausch jederzeit auch im Winter verfügbar.

Morgens um 8 Uhr begannen die Verladearbeiten in Gletsch auf dem Stumpengleis (Revisionsgrube), nahe beim «Blauen Haus». Mit einem Pneu-Grosskran aus Brig hievte man die drei Wagen

(ca. 8 t) auf je einen bereitstehenden Sattelschlepper (vermittelt durch Benno Schmid). Um 11 Uhr konnte der Autokran wieder abgebaut und die Rückfahrt angetreten werden. Die Sattelschlepper fuhren auf der neu ausgebauten Grimselstrasse zügig gegen die Passhöhe. Dort stärkten sich die Fahrer (Mittagessen) für die beschwerliche Talfahrt ins Unterland. Der Anblick war schon imposant, in der bizarren Alpenwelt (Steine, Schnee, Ausflugsverkehr, Kraftwerksleitungen) einem solchen Konvoi zu begegnen. Einige Touristen blieben denn auch sprachlos stehen und sahen dem Transport staunend nach.

Die beiden NStCM-Wagen (Nyon) AB 21 und B 22 (mit je 30 Sitzplätzen) wurden



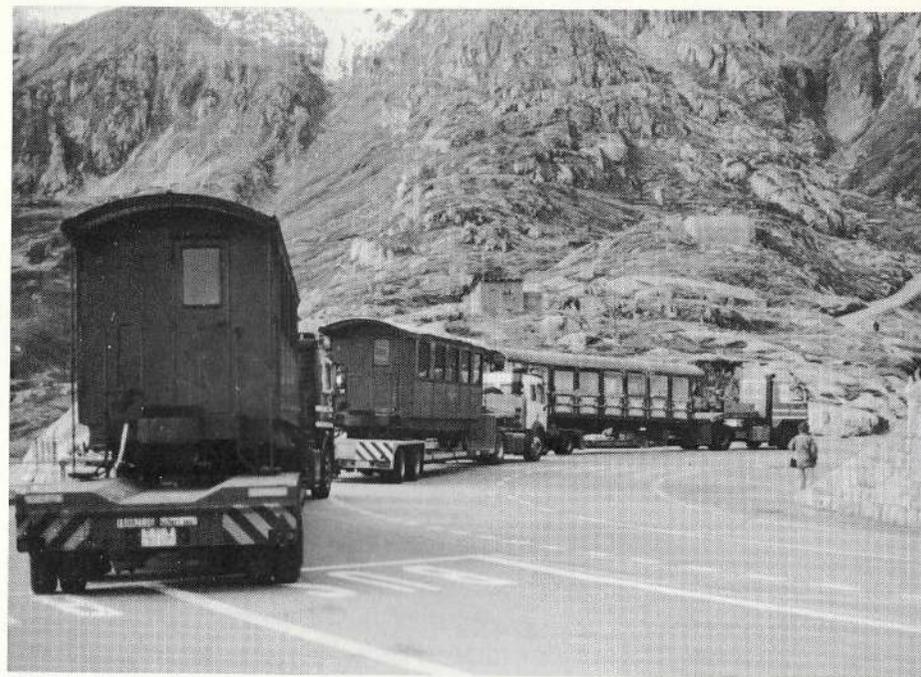
Zum Transport über den Grimsel bereit.

nach Oensingen (SO) in die Obhut von Edi Allemann gebracht. Sie sind noch gleichentags mit einem grossen Pneu- kran abgeladen worden. In einer Werk- halle versorgt, auf der Strecke zwi- schen den Restaurants «Bad Klus» und «Stampfeli», werden sie vorerst einmal einer gründlichen Reinigung unterzo- gen. Der Hallenstandort in Oensingen ist erkennbar am davor aufgestellten Dampflokkessel einer Vietnam-Lok. Ein definitiver Entscheid über die Aufarbei- tung der Wagen ist zur Zeit noch nicht gefallen. Ein Tausch mit einer ausländi- schen Museumsbahn ist nicht ausge- schlossen.

Der BVZ-Wagen B 2224 (mit 52 Sitzplät- zen und WC) brachte der Sattelschlep- per nach Zollbrück ins Emmental. Tags zuvor bereitete die Gruppe mit Müller Emil, Fluri Max, Thomet Hanspeter und Grünig Peter den Wagen für den Ab- transport vor. Die im Sommer 1990 ein- geleiteten Renovationsarbeiten durch

Fronarbeiter aus Deutschland haben uns noch etwas beschäftigt. Der aus- geblechte Wagen mit den demontierten Innenteilen (Sitzbänke, Gepäcknetz- ständer, Verkleidungen, Zierleisten, Fenstereinfassungen usw.) musste vor- erst teilweise ausgeräumt werden, um Platz zu schaffen für ein ordentliches Materialdepot. Durch enges Ineinander- stellen der Teile erreichte man eine bessere Flächenausnutzung und stabile- re Lagerung. Ein Wagenfenster (ohne Fensterposten, weil herausgeschnitten) musste noch zusätzlich gesichert wer- den. Die Wageneingänge (Türen demon- tiert) sicherte man mit Holzbrettern gegen unbeabsichtigtes Herausrutschen von Gegenständen während der Fahrt. Alles war zum Schluss im Wageninnern deponiert und teilweise fixiert um auf die grosse Fahrt zu gehen.

In Zollbrück bei der Schreinerei U. Mur- alt war ein Balkenlager von Berni Fank- hauser vorbereitet. Ein Autokran setzte



DFB-Rollmaterial am 9. Oktober 1992 auf der Grimselpasshöhe (2195 m. ü. M.)

den Wagen auf ein Notgleis aus Schie- nenstücken auf die Hilfsrollschemel ab. Um 17.30 Uhr war auch hier die Arbeit beendet.

Die Sektion Bern wird im Auftrag der DFB und unter Mitarbeit der Schreinerei bis zur Saison 1993 den BVZ-Wagenka- sten neu aufbauen und innen wie aus- sen neu verkleiden. Alle Bänke und Kleinteile (z.B. auch Schalter, Lampen- fassungen und elektrische Heizungen) sollen durch Mitglieder (zum Teil zu Hause) aufbereitet werden. Das Unter- gestell wird anfangs November in die Werkstätte Deisswil überführt, zur Überarbeitung durch die Rollmaterial- gruppe Bern. Die Drehgestelle befinden sich bereits in Arbeit bei der Gruppe Goldau. Inzwischen werden die Kon- zepte und Ausführungsbestimmungen

der DFB vorliegen und die Werkstätte fertig eingerichtet sein. Viel Arbeit steht uns bevor. Alle Sektionen (auf Anfrage auch Private) erhalten Mitte November eine Auflistung mit den verschiedenen Arbeitsposten. Wir suchen für die Re- konstruktion des BVZ 2224 Fotos, Zeichnungen (Hinweise) oder sonst nützliche Unterlagen, die dazu beitra- gen, den Wagen stilgerecht zu renovie- ren. Vor allem unsere deutschen Kolle- gen sind aufgerufen, eventuell beste- hendes Fotomaterial (Zustand vor der Zerlegung) leihweise abzugeben. Anfragen an Peter Grünig, Eggweg 20, 3065 Bolligen, Telefon P 031/9211942 oder G 031/622964. Der Wettlauf mit der Dampflokk DFB1 und 2 ist lanciert. Ausführlicher Bericht folgt in 1/93.

Peter Grünig

## Zum Jubiläum 10 000 Mitglieder!

Liebe Mitglieder

Am 3. Dezember 1993 wird unser VEREIN FURKA-BERG-STRECKE genau zehn Jahre alt.

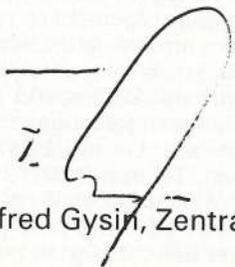
Im Hinblick auf dieses Jubiläum hat sich der Zentralvorstand das anspruchsvolle Ziel gesetzt, die Zahl der Mitglieder auf 10 000 zu steigern. Zusammen mit den Sektionen und Regionalgruppen starten wir daher heute die Werbeaktion:

### Mitglieder werben Mitglieder!

Jedes Mitglied unseres Vereins ist dazu aufgerufen, mindestens ein weiteres Mitglied zu werben. Benützen Sie dazu den Anmeldetalon auf der letzten Seite des Zeichnungsprospektes, der diesem Mitteilungsblatt beigeheftet ist. Weitere Exemplare erhalten Sie in unserem VFB-Sekretariat, Postfach 3468, CH-4002 Basel.  
(Tel. 061 411 91 91, Fax 061 411 90 20).

Auf das 10 000ste Mitglied und die erfolgreichen Teilnehmer unserer Werbeaktion wartet eine grosse Überraschung. Helfen Sie mit, unseren Verein auszubauen, stetig aufwärts wie unsere Bahn, Mitglied um Mitglied, Zahn um Zahn.

Für Ihre Unterstützung danke ich Ihnen herzlich.



Alfred Gysin, Zentralpräsident

## Rapport de situation Raw Meiningen



FO 1, lors du déchargement à Meiningen.

Vendredi après-midi 18.9.92 les deux wagons avec l'ex FO 1 (nouveau DFB 2), le chassis et les pièces motrices de l'ex FO 9 (qui deviendra DFB 2), ainsi qu'un container avec diverses pièces détachées sont arrivés aux ateliers de réparation de la Reichsbahn (RAW) à Meiningen. Le 22.9.92, déchargement au moyen d'une grue automobile, du fait que les ateliers ne possèdent pas de voie étroite. C'est aussi pourquoi nous avons joint à l'envoi des rails et de la crémaillère.

Lors de notre visite le 15. 10. 92, l'ex FO 1 (DFB 1) était déjà en grande partie démontée. On nous informa que l'arrivée des deux locos et notre commande des travaux de remise en état

avaient soulevé un grand écho dans la presse locale et, comme bien l'on pense, auprès du personnel des ateliers. Dès le 24.9.92, la direction des ateliers avait constitué une équipe de six ouvriers commise à la réparation des deux locos en lui fixant par écrit les travaux à effectuer et les délais. L'ingénieur en chef responsable de tous les ateliers de réparation des chemins-de-fer allemands, M. Horst Troche (pilote aujourd'hui encore des locos à vapeur) a été mis au courant de notre commande lors de sa visite au début d'octobre. Une commande sortant de l'ordinaire, dit-il, excellente occasion pour le personnel de prouver sa compétence. Au cours de notre entretien du

15.10.92, tous les détails des divers éléments des machines ont été évoqués en détail, nombre de problèmes discutés, de la documentation complémentaire transmise. Nous enverrons un nouveau container, arrivant sur place début décembre, avec les pièces qu'on nous demande encore. La prochaine visite est prévue pour fin novembre, lorsque les châssis auront passé au comparateur et les cylindres été vérifiés.

Les travaux suivants sont actuellement en cours aux ateliers de Meiningen:

- Loco à crémaillère à voie normale, BR 97 ayant servi jusqu'ici sur le tronçon à crémaillère appelé montée de Hohnauer près de Reutlingen.
- La loco à tender SMB No. 11 (construite en 1911) de l'ancienne ligne Soleure/Moutier aujourd'hui en possession de la «Dampfbahn Bern», qui pourra être livrée sous peu.
- On attend dans quelques jours une loco Mallet à tender 1B+C, écartement 1000 mm, en provenance du Portugal, acquise par l'association jurassienne chemin-de-fer à vapeur. Notre propre commande aurait, paraît-il, fait pencher la balance en faveur de Meiningen.
- Le No. 503666 de l'association belgo-allemande Venn-Lok est transformé pour chauffage mixte charbon/mazout HU 17.
- La loco tender 86457 du musée des transport de Nuremberg subit actuellement une inspection générale.
- La 90042 (année de construction 1911) des amateurs du rail de Braunschweig est en travail.
- La DR 031010, loco avec tradition, vient d'arriver pour révision complète.
- Enfin nous avons également vu la DR 02201 chauffée au mazout, à deux tenders, pour longs parcours. Ses roues motrices de 2,30 m de diamètre font grande impression. Vitesse de pointe 175 km/h. Sur le circuit de Pilsen (CSFR), elle a atteint 178 km/h. En tant que loco tender 61, elle



Pièce par pièce de la FO 2.

était avant la guerre incorporée au train Henschel-Wegmann. Au début des années 60, le services des essais de la DR chargea les RAW de Meiningen de transformer la BR 61 en une loco grande vitesse à tender séparé. Il en sortit la BR 18201, numérotée aujourd'hui 02201. Elle sera également munie d'un HU L 7.

Ce fut de nouveau une visite intéressante à Meiningen et nous croyons que les choses sont bien en train. Ces messieurs des ateliers RAW s'étaient bien préparés pour notre visite, ce qui a permis un entretien de confiance, précis et exhaustif.

Walter Probst  
Wolf Dammeier  
Jakob Knöpfel  
Wolfgang Schmidt

## Reisedienst Furka-Bergstrecke

### Wir besuchen das Raw Meiningen 26. bis 28. März 1993

Zum Zeitpunkt der zur Ablieferung bereitstehenden Lok DFB 1 offeriert der Reisedienst Furka-Bergstrecke in Zusammenarbeit mit der Informationsstelle der Schweizer Bahnen in Stuttgart für die Aktionäre der DFB und die Mitglieder des VFB ein Arrangement, wie folgt beschrieben:

#### Variante A ab Basel und Mannheim:

Freitag, 26. März 1993: Anreise Basel – Mannheim – Fulda. Übernachtung im Hotel.

Samstag, 27. März 1993: Frühstück. Transfer nach Meiningen, Besichtigung Raw (Fotografierlaubnis inbegriffen), Mittagessen in der Raw-Kantine. Nachmittags Weiterfahrt via Nordhausen nach Alexisbad. Nachtessen und Übernachtung im Hotel. Sonntag, 28. März 1993: Frühstück. Fahrt mit der Harzquerbahn 6 (Schmalspur 1000 mm) mit Überraschung. Rückreise.

Preis voraussichtlich Fr. 392.– (Einzelzimmerzuschlag Fr. 40.–) inklusive Bahnfahrt 2. Klasse, Transfers und Zuschläge und obgenannte Mahlzeiten. Zimmer mit Bad oder Dusche.

#### Variante B ab Ulm, Stuttgart, München, Dortmund und Hamburg:

Freitag, 26. März 1993: Anreise nach Meiningen und Teilnahme am Programm gemäss Variante A.

Samstag, 27. März 1993: Programm wie Variante A, anschliessend Rückreise.

Preis voraussichtlich DM 345.– ab allen DB Bahnhöfen (Einzelzimmerzuschlag DM 40.–). Inklusive Übernachtung/Frühstück in Nordhausen.

#### Variante C: Individual-Reisende

Samstag, 27. März 1993: Es besteht für individuell Anreisende die Möglichkeit, das Raw Meiningen zu besuchen und das gemeinsame Mittagessen einzunehmen. Für die Teilnahme ist eine Anmeldung unerlässlich.

Preis: Betrag ist im Raw direkt zu begleichen.

Die genannten Preise können infolge zu erwartender Preisanpassungen noch geringfügig variieren.

Die mit nachfolgenden Talons angemeldeten Interessenten werden nach Anmeldeschluss und feststehendem Detailprogramm direkt angeschrieben. Die Teilnehmerzahl der verschiedenen Reisegruppen ist beschränkt. Es wird die Reihenfolge der Anmeldungen nach Posteingang berücksichtigt.

Das Detailprogramm wird im Mitteilungsblatt 1/93 veröffentlicht.

Die **Generalversammlung VFB 1993** findet am 20. März 1993 statt. Die Einladung und die Traktandenliste entnehmen Sie bitte dem Mitteilungsblatt 1/93, welches im Februar 1993 erscheint.

## Anmeldetalon A

Anmeldeschluss 15. Januar 1993

Ich interessiere mich für die Reise zum Raw Meiningen und den anschliessenden Besuch der Harzbahnen und melde mich dafür verbindlich an:

Name: \_\_\_\_\_ Vorname: \_\_\_\_\_  
Adresse: \_\_\_\_\_ PLZ: \_\_\_\_\_ Ort: \_\_\_\_\_  
Anzahl Teilnehmer: \_\_\_\_\_ Reiseantritt in \_\_\_\_\_  
Datum: \_\_\_\_\_ Unterschrift: \_\_\_\_\_

Einsenden an: DFB Reisedienst, Bielgasse 35, CH-4425 Titterten  
Telefon 061 941 20 32/Telefax 061 941 16 39

## Anmeldetalon B

Anmeldeschluss 30. Januar 1993

Ich interessiere mich für die Reise zum Raw Meiningen und den anschliessenden Besuch der Harzbahnen und melde mich hierfür verbindlich an:

Name: \_\_\_\_\_ Vorname: \_\_\_\_\_  
Adresse: \_\_\_\_\_  
PLZ: \_\_\_\_\_ Ort: \_\_\_\_\_ Anzahl Teilnehmer: \_\_\_\_\_

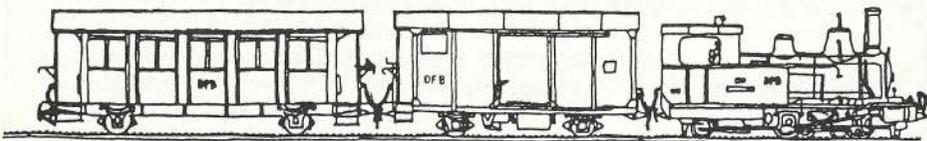
Ich/wir fahren mit der Reisegruppe

- München, Nürnberg, Schwaben
- Stuttgart, Rhein-Neckar, Rhein-Main
- Nordrhein-Westfalen
- Hamburg, Hannover

- Ich nehme nur am Raw-Programm (Variante C) mit ... Personen vom Samstag, 27. März 1993 teil.

Datum: \_\_\_\_\_ Unterschrift: \_\_\_\_\_

Einsenden an: Verein Furka-Bergstrecke, Christoph Tugemann, Händelstrasse 20,  
D-7910 Neu Ulm, Telefon 0731/723337



## Von Amateuren und Profis...

Eine Leserreaktion auf mein Interview mit dem Betriebsleiter J. Kreuzmann veranlasst mich, kurz zur Sprachregelung von Amateur und Profi Stellung zu nehmen (Probleme hat unser Verein, oh empfindsamer Leser...!):

Profi ist einer, der seine Tätigkeit vollzeitlich ausführt, dafür bezahlt wird, davon lebt. Amateur einer, der vielleicht das gleiche tut, aber eben zeitlich weniger intensiv, keine Bezahlung erhält, nicht davon lebt. In dem Sinne ist/war unser Betriebsleiter der einzige Profi unserer Gesellschaft.

Etwas anderes ist es natürlich, wenn nicht der zeitliche Aspekt, sondern die Qualität der Arbeit in den Vordergrund gerückt wird. Dann haben Verein und Gesellschaft in der Tat sehr viele Profis aus dem Eisenbahnbereich, Techniker, Kaufleute und zahlreiche Vertreter anderer Berufszweige, die in der einen oder andern Form ihre Kenntnisse zum

Wohle unseres Projektes einsetzen. (Auch Amateure haben wir dann, nach diesem Wortverständnis...)

Soll wohl eher von Vollamt und Nebenamt gesprochen werden? Nun, Beamte haben wir keine, Haupt- und Nebenberuf tätigen es auch als Bezeichnung; die Moral der langen Geschichte kann jedoch nur sein: Es ist anzunehmen, dass (fast) jeder Leser, jede Leserin weiss, was im Alltagsverständnis mit Profi und Amateur gemeint ist. Somit sollte es eigentlich keine Missverständnisse mehr geben. Wenn ich trotzdem einem Berufsmann auf die Füsse oder Seele getreten bin, weil er Qualität und Quantität der Arbeit vermischt hat, tut es mir aufrichtig leid. Er ist sicher ein Profi in seinem Beruf, aber bei uns «nur» ein Amateur.

Verstehen wir uns?

A. Heinemann

Fr. 24.-

Bei der Materialstelle  
erhältlich



# Sektionsnachrichten



Sektion Bern  
Postfach 129  
3098 Köniz

## Berner Bauwochenende 10./11. Oktober 1992

Wann bricht der Schnee über unsere Aktivitäten herein? Diese Sorge erfüllte unsere Verantwortlichen, seit bekannt wurde, dass weitere Personenwagen zu revidieren sind. Nun ist es leer, das Depot Gletsch und frisch aufgeräumt und herausgeputzt von unseren unermüdlichen Senioren, die auch beim Auflad geholfen hatten. So war der Bezug des Kantonmentes eine echte Überraschung.

Gut gepflegt und mit Tranksame und Zwischenimbiss ausgerüstet, motorschierten wir zum südlichen und nördlichen Einsatzplatz. Wintersicher hiess die Devise. Am Lammenviadukt bedeutet das: Farbschäden am Gelände beheben, Werkzeuglager gegen Schneedruck und Einbruch sichern, den Werkstattwagen fertigstellen, mit Regalen und Arbeitstisch versehen, den Brückenkopf fertig einschottern, was Max Fluri und Emil Müller mit beachtlichem Schwung taten, trotz 70 Jahren. Es gehört ihnen ein Extrakränzchen gewunden, ist doch das Aufladen des groben Schotters besonders schwer und das Bergaufschieben, Kippen und Verteilen mühsam und harzig.

Die grossen Infobänder galt es einzuholen. Wer immer sie mit Draht befe-

stigt, beschädigt die Schutzfarbe. Es gibt auch reissfeste Nylonschnüre, die Sturm und Witterung trotzen. Also liebe Freunde, aufgepasst!

Am Muttbach war «diskret» das ganze alte Holzwerk vom Bahnhof Gletsch aufbewahrt, Dach und morsche Böden, Eisenteile usw. Da war eine Kremation angesagt und das Höllenfeuer liess trotz Dauerregen nicht lange auf sich warten. Der ganze Platz am Tunnelportal wurde gesäubert, die Hinterlüftungsschächte der Unterkünfte gereinigt, die Frischwasserleitung der Quelfassung eingelegt und verschlossen, das Wachstum der letztjährigen Aussaat zur Böschungsbefestigung begutachtet. Erfreulich, erfreulich: Fachleute muss man haben! Der Wasserdurchlass für die junge Rotten, später Rhone genannt, unter dem Bahnhofsgeleise Muttbach ist ja wirklich stark angefressen gewesen und vom Damm war gut ein Drittel weggespült.

Noch ist der Wasserdurchlass nicht zu Ende saniert. Auch ein Hangabrutsch liegt im Wassergraben, die Wasser werden diesen Winter die Geleise schon unterspülen. Aber eben, es ist eine Kunst, im Sinne «unserer aller Sache», die vorhandenen Kräfte wirklich einzusetzen und nicht aus Prestige- oder anderen Gründen, «die guten Willens sind» und auch «können» – mehrfach bestens bewiesen und erst noch kostengünstig – brachliegen zu lassen. Mal sehen was 1993 bringt. Das Wallis wartet ungeduldig.

Vorstand VFB, Sektion Bern

## Das ideale Weihnachtsgeschenk:

Gutschein für eine Retourfahrt von Realp bis zur Station Furka zum Preis von Fr. 32.–, einlösbar ab 30. Juli bis 11. Oktober 1993.

Bestellungen nimmt ab sofort entgegen:

DFB Sekretariat, Postfach 3468, 4002 Basel, Telefon 061 411 91 91

## Letzter Personenzug 1992

Etwas von der Abschieds-Stimmung schien das Wetter auszudrücken, als am Sonntag, den 11. Oktober, das Nebelmeer in grosser Eile durch das Furka-Reusstal gegen den Scheiteltunnel heraufschwappte. In Realp dagegen war eine freudige Aufbruchstimmung anzutreffen. Vom Präsidenten an aufwärts (auf seinen Schultern lastet alles) bis zum kleinen Frondienstler gab es glückliche Gesichter. Walter Willi eilte geschäftig umher, Beat Schweizer sammelte Eindrücke, Walter Probst zeigte sich stolz mit den drei neuen Lokomotiv-Führern, Eugen Gfeller strahlte angesichts der über 5000 verkauften Fahrkarten, das Geschehen in grauer Kulisse packte der Kameramann in seine Kiste; im Kiosk herrschte grosser Andrang, die Gartenwirtschaft lud bei fröstlichem Wetter nicht zum Sitzen ein. 14 Berner Bauwochenender kamen von der etwas stillen Gletsch-Seite. Kurzum, wer konnte, liess es sich nicht nehmen, die erste Saisonschlussfahrt mitzumachen.

Wasser fassen, rangieren, schnell in den warmen B 2028 eingestiegen und schon bimmelte das Lichtsignal. Ein Pfiff von Betriebsleiter Kreuzmann und ab fauchte die Weisshorn. Den steilen Bördern entlang vermischte sich der Dampf mit Nebel und wer auf dem offenen Aussichtswagen stand, hielt den Atem an, als es durch die Senntum-Staffel-Tunnels ging.

Am Steffenbach war der Seilzugblock bereitgestellt, um donnerstags die Brücke in Winterschlaf-Stellung abzusenken. Bahnhof Tiefenbach: der Kondukteur und Zugbegleiter fragen nach eiligen Passagieren, die fahrplanmässig nach Realp zurück müssen. Während das Wasser gefasst wird, geht die frohe Kunde, es würde die Fahrt bis Station Furka fortgesetzt.

Ganz anständig proper präsentiert sich Tiefenbach. Dachisolation neu angebracht, Dienstraum und Wartehalle einladend, das Ausweichgeleise sauber

verlegt, frisch gekiest, rundum aufgeräumt – alles sehr gefällig.

Die Reise zur Furka; abenteuerlich durch unbekanntes Gelände. Viel wurde gearbeitet; hier links die Schienen an den Berg geschoben, da rechts mit Drahtkörben Stützwälle errichtet. Zweck der Arbeiten zweierlei: Befestigungen im Terrain und gleichzeitig Erschliessen der Alpschaft mit Strässchen und Strom, wenn ohnehin Telefonkabelrohre eingelegt werden müssen.

Ja, die Korporation Urseren: Sie hat die DFB grosszügig unterstützt, das Gelände Depot Realp im Baurecht zur Verfügung gestellt, unsere Arbeiten erleichtert und zahlt noch an die Erstellung des Weges.

Über die Sidelen-Brücke. An den Wasserdurchlässen wurde viel gearbeitet, unzählige Rohre ersetzt, Gräben gereinigt. Viel bleibt noch zu tun. Kraftvoll schnaubt DFB-VFB-Stolz – unser erster Personenzug – gegen die Furka hoch. Beeindruckend die Fahrt. Wenn jetzt Nebelschwaden die Sicht trüben, wie romantisch muss es hier morgens um Eins gewesen sein, als der erste Zug im Vollmond gegen die Furka dampfte. Testfahrt bei Nacht gehört zur Ausbildung.

Sehr kühl und abweisend, vernagelt und verschlossen die Stationsanlage. Still steht Stahlblechs WC-Häuschen verloren herum. Das fehlt eindeutig auf der Walliserseite; dort wurde es von den Bernern im Bachtobel gesucht. Während die Lok ans Zugende gesetzt wird, besichtigen die Unentwegten im Nebelregen die gut renovierte, zum Zusammenbau vorbereitete Drehscheibe. Die Rückreise geht über die doch recht brauchbaren Geleise in stetiger Fahrt talwärts. Wie man vernimmt, ist der Furkatunnel schon mit dem Personenzug getestet worden. Dessen Instandstellung scheint sogar in erträglichen Grenzen zu liegen. Und schon schweifen die Gedanken bis Gletsch. Wenn doch nur die Unterführung der Staatsstrasse in Angriff genommen würde! Genau das richtige Tempo bietet unser Dampfzug, um die heere Wildnis des

Tales und der Bergwelt zu betrachten. Schneller wäre ein Fehler. Tief befriedigt vom Erlebten, von der erweiterten Besichtigungsfahrt, endet der Besuch in der schmucken Station Realp. Neuer Kran, Bekohlungs- und Entaschungs-Anlage, Laderampe, die Depotgeleise... Allen, die mit ihrer Muskel- oder Hirneskraft, mit Beziehungen oder guten Worten zu diesem gelungenen Werk beigetragen haben, ist der Dank kommender Generationen gewiss – und selbstverständlich der unseren! por

### Zum Saison-Schluss

Sehr geehrter Herr Kreuzmann

Es ist uns allen ein Bedürfnis, Ihnen unsere Anerkennung und Dank auszusprechen; das sind der Vorstand und die Mitglieder der Sektion Bern des Vereins Furka-Bergstrecke.

Mit grosser Genugtuung haben wir diese Saison über immer wieder Positives aus Realp vernommen – das eben auf Ihre Person zurückzuführen war.

Ihr Geschick, Ihre positive Art zu denken, Ihre Motivationskraft sind ein Segen für unser aller Projekt. Sie haben eine gute Ausstrahlung und sind ein Mann, der die Dinge auf den richtigen Platz zu stellen weiss – nicht nur sachlich, sondern auch menschlich.

Mögen sich einige Leute ein Bild davon machen, was möglich wäre in einer so gearteten Organisation wie der unseren. Frondienst-Menschen brauchen Achtung, Anerkennung, etwas Dank und eine nicht verdorbene Freude an der guten Sache.

Es ist dies ein Pionier-Projekt, dem Sie nun eine Saison lang als Betriebsleiter vorgestanden haben. Das gibts nicht in Amerika und nicht in Russland. Es ist kein kapitalistisches und kein kommunistisches Unternehmen – nein – etwas völlig anderes. Unser Werk könnte ein Vorbild sein für eine neue Art des Wirkens im Staat – für Aufgaben, die sonst nicht zu lösen sind.

Wir hoffen, dass Sie mit Ihren guten

Kräften weiterhin das schöne Projekt Dampfbahn Furka vorantreiben helfen können und freuen uns auf die nächste Saison.

Mit freundlichen Grüssen

Vorstand VFB Sektion Bern  
Wagenbaugruppe und Mitglieder



Sektion Innerschweiz  
Postfach 4922  
6002 Luzern

### Internationale Kontakte – die Chance Neues kennenzulernen

Auf Einladung von Kollegen der ÖBB- und CSD-Dampfbahnen weilte ein Dreierteam der Sektion Innerschweiz Anfang Oktober in Gmünd (Niederösterreich). Gleich als Auftakt bot sich Gelegenheit, die weitläufige CSD-Hauptwerkstätte Ceske Velenice auf einem geführten Rundgang kennenzulernen.

Wir staunten nicht schlecht über die grosse Zahl in- und ausländischer Dampflok, die zur Zeit für Haupt- oder Teilrevisionen in dieser HW stehen. CSD Ceske Velenice konnte sich dabei über die Landesgrenze hinaus im wahrsten Sinne des Wortes einen guten Ruf erarbeiten.

Im Gespräch mit dem Technischen Direktor der CSD-Hauptwerkstätte erfuhren wir dann auch viele interessante Details technischer wie kaufmännischer Art über Dampflokrevisionen. So gehen dort Kesselrevisionen für SFr. 15 000.– über die Bühne, neue Kessel sind gar für SFr. 25 000.– zu haben, und steht einmal eine ganze Dampflok zur Totalrevision an, kommt CSD mit SFr. 75 000.– aus. Dass dabei offensichtlich gute Arbeit von erfahrenen Revisionsteams geleistet wird, zeigt beispielsweise die Tatsache, dass nicht nur CSD-Museumsbahnloks sondern auch ÖBB-Dampfloks sowie solche von privaten Eigentümern hier zu neuem Glanze kommen.

Samstag und Sonntag standen dann die Waldviertelbahnen ganz im Zeichen



Parallelausfahrt CSD und ÖBB.

von Dampf-Extrafahrten mit origineller Traktion.

Samstags startete ein doppelteiler Dampfzug auf den Nordabschnitt Richtung Litschau. Dabei fand dann zum hellen Entzücken der Hundertschaften von Hobbyfotografen nördlich von Alt Nagelberg die Parallelausfahrt der CSD U47.001 und der ÖBB 399.03 statt.

Sonntags folgte auf dem Südabschnitt der Waldviertelbahnen zum 90-Jahr-Jubiläum der Strecke Gmünd–Gross Gerungs die zweite spektakuläre Sonderfahrt mit den Tender an Tender «kurzgekuppelten» U47.001 und 298.207. Die zahlreichen Extrazugsreisenden, Politprominenz und Zaungäste waren durch das ganztägige Nieselwetter arg gefordert, doch tat dies der guten Feststimmung keinen Abbruch und grosszügig wurde über die «Fahrzeitverlagerung» (früher hiess das Verspätung) hinweg gesehen.

Als Schlussakkord gings ab Gross Gerungs, verstärkt mit der 399.03, sogar als Dreifachtraktion (!) zurück Richtung Gmünd.

Zwar ziemlich durchnässt aber reich an Eindrücken aus den Bereichen Unterhalt, Betriebsabwicklung und Sonderfahrtgestaltung dieser gemeinschaftlich wirkenden Bahnen kehrten wir nach Luzern zurück.

Bildbericht Kurt Bieri

### Arbeitstage 1992

Nun liegt auch der letzte Arbeitstag der Sektion Innerschweiz im Jahre 1992 hinter uns, was aber nicht bedeuten soll, dass es keine Arbeit mehr gibt. Im Gegenteil – nach der Betriebschliessung sind immer noch Arbeitskräfte willkommen in Realp. Sie können durchaus auch aus der Innerschweiz kommen.

Die Teilnahme an den diesjährigen Sektions-Arbeitstagen war sehr unterschiedlich, aber als äusserst aktiver Teilnehmer trat unser Mitglied Jakob Hartmann in Erscheinung. Obwohl er zu Hause einen Landwirtschaftsbetrieb zu betreiben hat, findet er immer wieder Zeit für die Mitarbeit in Realp, und seine Arbeitskraft reicht für zwei. Bravo und ein herzliches Dankeschön!

Zu den Arbeitstagen im kommenden Jahr erscheint eine Mitteilung in unseren nächsten Sektionsnachrichten, die Ende dieses Jahres verschickt werden.

Roland Mühlethaler

## Baugruppe Goldau sucht Mitarbeiter

aus allen Berufen

### Treffpunkte:

ab 5. Dezember jeden Samstag  
9 Uhr Bahnhofsbuffet Goldau

ab 3. Dezember jeden Donnerstag  
19 Uhr Werkhalle Chräbelstrasse 3  
in Goldau  
(bei Hans Müri)



Sektion Ostschweiz  
Zürcherstrasse 209  
8500 Frauenfeld

### Mobautech vom 9. bis 13. September 1992 in St. Gallen

Wiederum konnten wir unseren bewährten Ausstellungsstand an der Mobautech präsentieren. Mit den aktuellen Aufnahmen vom Fahrbetrieb vermochten wir sehr viele Leute an den Stand zu locken und die Freude über die Inbetriebnahme der ersten Teilstrecke war auf allen Gesichtern zu lesen.

Wir durften einige neue Mitglieder notieren, und auch der Erlös aus den Verkäufen konnte sich sehen lassen.

Wir wissen, dass es immer schwieriger wird, Mitglieder zu werben, da der Bekanntheitsgrad von der Geschichte der Furka-Bergstrecke inzwischen sehr beachtlich geworden ist und die daran Interessierten bereits dabei sind.

Im grossen und ganzen waren wir mit der Ausstellung zufrieden.

### Rheinschauen

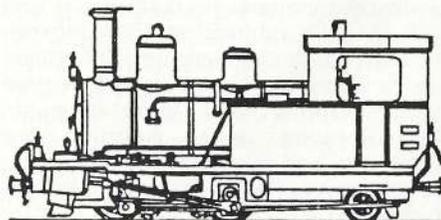
Über 50 Interessierte aus unserer Sektion besammelten sich am Samstag, 26. September 1992, vor dem Eingang zur Ausstellung «Rheinschauen» in Widnau. Wir fuhren gemeinsam im reservierten Wagen der Rheinuferbahn nach Lustenau, wo wir kompetent und informativ durch die interessante Ausstellung geführt wurden. Das prächtige Herbstwetter hat uns geradezu verwöhnt und zum Verweilen bei einem Imbiss eingeladen.

Die Ausstellung über die Regulierung des Rheines, der jahrhundertlang die Bevölkerung des Rheintales in Unglück und Not gebracht hat, ist äusserst interessant und in Wort und Bild sehr verständlich dargebracht.

Nach der Rückfahrt zum Werkhof Widnau konnten wir nach Belieben auch die diesseitige Ausstellung noch besichtigen und weitere Information über die Entwicklung auch für die kommenden Jahre dazunehmen.

Eine Geschichtslektion der besten Sorte!

E. Bühler



Sektion Solothurn  
Postfach  
2544 Bettlach

### Wir schaffen eine Werkstatt!

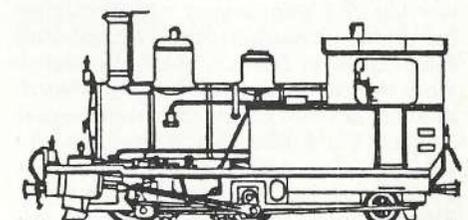
Unmittelbar am Dorfausgang von Oensingen, an der Strasse nach Balsthal, begegnet man auf der linken Seite einem grösseren Gebäudekomplex; dem ehemaligen Baugeschäft Sägesser. Hier konnte die DFB eine geräumige Halle zu günstigen Konditionen mieten. Bereits ist auch eine rechte Quantität an Material eingelagert, das zum Teil auf Bearbeitung, zum Teil auf Restaurierung und Wiederverwendung wartet. Damit ist für die Sektion Solothurn der Startschuss gefallen. Der Wettlauf um unsere eigene Werkstätte ist eröffnet. Ludwig Rüegger und Edi Allemann führen zur Zeit Regie in der Beschaffung der notwendigen Infrastruktur. Bereits konnten wesentliche Einrichtungen günstig beschafft werden. Man kann bereits erkennen, wie und welche Gestalt die Werkstatt Oensingen annimmt. Noch ist aber mancher Lauf und Gang nötig, bis alles betriebsbereit ist. In dieser Hinsicht zählen wir vor allem auf die Beziehungen unserer Mitglieder, die gebeten sind, uns zu melden, wenn irgendwo Werkzeuge und Maschinen für Holz- und Metallbearbeitung günstig zu erstehen sind. Willkommen sind auch finanzielle Spenden gleich welchen Betrages. Selbstverständlich ist vor allem auch tatkräftige Mithilfe sehr gefragt. Oensingen ist sehr zentral gelegen. Der weite Weg nach Realp muss nicht mehr abschreckend wirken. Jedermann und jedefrau ist aufgefordert, am Aufbau und am Betrieb unserer Werkstatt mitzuwirken. Wir wollen ein Gemeinschaftswerk entstehen lassen, auf das *alle* stolz sein dürfen! Vorläufig ist der Samstagvormittag für Arbeiten reserviert. Nähere Auskunft erteilen Edi Allemann 062/74 15 68 und Ludwig Rüegger 063/22 83 16.

### Pic-nic vom 13. September 1992 Ich durfte mit dabei sein!

Als Mitglied der Sektion Solothurn war ich eingeladen zu einem Pic-nic beim Waldhaus der Bürgergemeinde Fulenbach. Noch nicht lange im VFB, war ich gespannt, was ich bei meinem erstmaligen Mitmachen erleben würde.

Wieviele Mitglieder die Sektion Solothurn zählt, das ist mir nicht bekannt. Wenn aber alle so nette, gutgelaunte Leute sind, wie diejenigen, die ich in Fulenbach kennenlernte, dann werde ich es nie bereuen, der Sektion Solothurn des VFB beigetreten zu sein. Peter Müller muss ein guter Werbechef sein, denn die Organisation dieser Zusammenkunft ist ihm glänzend gelungen. Vielleicht müsste er das nächste Pic-nic als Orientierungslauf für Experten beschreiben, dann würden eventuell die übersichtlich angebrachten Wegweiser auch von den letzten Nachzüglern gesehen und befolgt. Als Anfänger ist es mir glänzend gelungen mich zurechtzufinden. Ich war beeindruckt von der Ungezwungenheit mit der man sich begegnen, neue Bekanntschaften schliessen, fachsimpeln, lachen und fröhlich sein konnte. Natürlich kam Essen und Trinken auch nicht zu kurz. Zuletzt wuste ich sogar, dass Ludwig den besten Beerliwein und den süffigsten Marc anzubieten hat. Die unvorhergesehene, aber sehr willkommene Fahrt mit Ross und Wagen setzte der ganzen Sache die Krone auf. Ich bin überzeugt, zu den richtigen Leuten gestossen zu sein und danke den Organisatoren ganz herzlich für ein Erlebnis, das ich so schnell nicht vergessen werde. Bitte da capo!

Franz Ackermann





Regionalgruppe  
Norddeutschland

### Modulbau und Furka

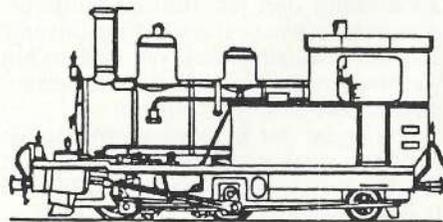
Weit weg von der Furka Bergstrecke liegt Bad Doberan im Bundesland Mecklenburg-Vorpommern. Es ist eine schöne Stadt nahe der Ostsee und in der Nachbarschaft von Rostock gelegen. In einem denkmalgeschützten Gebäude, dem Goethe-Gymnasium, hatten die Eisenbahnfreunde aus Mecklenburg für zwei Wochenenden (17.–19.7. und 24.–26.7.) zu einer grossen Modellbahnausstellung eingeladen. Die Aula war gefüllt durch eine aus vielen Modulen bestehende Modelleisenbahnanlage, die eine zweigleisige Hauptbahn in Norddeutschland darstellte. Weitere Räume der Schule enthielten kleinere Modellanlagen mit Zugbetrieb, überwiegend norddeutsche Schmalspurbahnen und viele Informationen zu Modellanlagen und zur Eisenbahngeschichte in Mecklenburg-Vorpommern. So war die Veranstaltung ein grosser Magnet für Familien mit Kindern und für Ostseeurlauber. Über 2200 Besucher wurden an den beiden Wochenenden gezählt.

Direkt am Eingang hatte unsere Sektion ihren Stand aufgebaut. Obwohl das Publikum mit Schmalspurdampfzügen vertraut ist (Dampfzugbetrieb «Molli», zum Teil als Strassenbahn, 900 mm Spurweite), konnte durch die einmalige Bergwelt der Furka-Region viel Publikum für unsere Zahnradbahn begeistert werden. So begrüsst die Besucher als erstes schweizerische Fahnen und Bilder unserer Bahn. Für die Besucher einer Modellbauausstellung in Norddeutschland ein etwas überraschender Anblick. Für Kinder war erster Magnet ein Zug, den wir aus HOm-Modellen schweizerischer Eisenbahnen in einer Plexiglasröhre präsentiert haben. Bei

den Erwachsenen fanden die Fotos von der Fronarbeit an der Strecke ebenso Interesse wie die ersten Bilder von der wiedereröffneten Strecke. In einer Blitzaktion haben wir diese Fotos vom 11.7. aus der Schweiz als Film bekommen und gleich in der für eine Ausstellung richtigen Grösse entwickelt. Hierfür herzlichen Dank an Wolfgang Schmidt, der uns so prompt mit den Bildern versorgte. Immer wieder Anlass zum Gespräch war das Stück Zahnstange, das wir ausgestellt hatten. Eine schöne Abrundung des Infostandes war die Vorführung von Videofilmen über die Furka-Fronarbeit sowie der Rückschaffung der Vietnam-Loks.

Wenn hier auch zum Teil wenig Interesse an Aktien oder am Kauf von Furka-Artikeln bestand, so fanden doch die freundlicherweise vom Schweizer Verkehrs-Büro (SVB) zur Verfügung gestellten Schweiz-Informationen zusammen mit unseren Vereins-Infos viele Abnehmer. Auch hierbei erwies sich die gute Zusammenarbeit mit dem SVB als sehr nützlich. Sicher werden wir so im nächsten Jahr auch eine Reihe von neuen Fronarbeitern an der Strecke begrüssen können. Da aber auch eine grosse Zahl von Urlaubern unseren Stand besuchten, wurden viele zum Urlaub in der Schweiz angeregt, besonders aber zur Mitfahrt bei unserer Bahn.

Mit insgesamt acht Aktiven an jedem Wochendende hat die Sektion eine Standmannschaft gehabt, die jedem auch die Gelegenheit gab, zeitweilig die Stadt zu erkunden, mit der Molli zum Strand zu fahren oder einfach ausgiebig die Modelleisenbahn zu bewundern.



## Bestellatalon für Verkaufsartikel

Anz.	Bücher/Video	Fr.	Anz.	Fader: Furka-Oberalp-Bahn	Fr.
—	«Back to Switzerland» Video VHS, 60'	Fr. 98.—	—	Elektro-Veteranen der SBB	Fr. 39.—
—	«Ersetzt und... vergessen» Video VHS, 20'	Fr. 49.—R	—	BRB, 100 Jahre Brienzer-Rothorn	Fr. 40.—
—	«S Furka-Bähnli» Musikkassette	Fr. 20.—	—	Geschichte des Landes um die Furka	Fr. 27.50
—	Dia-Serie 1 «DFB-Züge» auf Bergstrecke	Fr. 12.—R	—	Konz.-Gesuch «Furka-Bergstrecke»	Fr. 20.—R
—	Dia-Serie 2 «Loks in Vietnam»	Fr. 12.—R	—	Beilage «Das Grosse Buch der FO»	Fr. 15.—R
—	Dia-Serie 3 «Bauzüge DFB»	Fr. 12.—R	—	Zusammenstel.-Plan «BFD 1» HG 3/4	Fr. 25.—
—	VFB: Die Furka-Bergstrecke, 1991	Fr. 24.—	—	«Weisshorn» HG 2/3	Fr. 35.—
—	Schomo: Furka Bergstrecke	Fr. 78.—	—	Sammelmappe für Info	Fr. 15.—R
—	Hitz/Weber: Erlebnis FO	Fr. 68.—	—	Leutwyler FO II	Fr. 12.—
—	Leutwyler FO III	Fr. 12.—	—	Leutwyler FO IV	Fr. 12.—
—	Leutwyler FO I	Fr. 10.—R	—	Einzelkarten	Fr. 1.—**
—	Nr. 11 Furka-Oberalp	Fr. 10.—R	—	45-1127 Drehgestelle zu B 4273 1:45	Fr. 11.50
—	Nr. 12 Glacier-Express	Fr. 10.—R	—	45-1111 Dampflok HG 3/4 1:60	Fr. 11.50
—	Nr. 13 Dampfloks	Fr. 10.—R	—	60-1142 Wagen C4 1:60	Fr. 7.50
—	Nr. 15 Furka-Bergstrecke II	Fr. 10.—R	—		
—	45-1016 Dampfschneeschleuder 1:45	Fr. 15.50	—		
—	45-1111 Dampflok HG 3/4 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1111D Details zu 45-1111 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1126 Wagen B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1127 Drehgestelle zu B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1111 Dampflok HG 3/4 1:60	Fr. 11.50	—		
—	45-1111D Details zu 45-1111 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1126 Wagen B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1127 Drehgestelle zu B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1111 Dampflok HG 3/4 1:60	Fr. 11.50	—		
—	45-1111D Details zu 45-1111 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1126 Wagen B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1127 Drehgestelle zu B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1111 Dampflok HG 3/4 1:60	Fr. 11.50	—		
—	45-1111D Details zu 45-1111 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1126 Wagen B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1127 Drehgestelle zu B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1111 Dampflok HG 3/4 1:60	Fr. 11.50	—		
—	45-1111D Details zu 45-1111 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1126 Wagen B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1127 Drehgestelle zu B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1111 Dampflok HG 3/4 1:60	Fr. 11.50	—		
—	45-1111D Details zu 45-1111 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1126 Wagen B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1127 Drehgestelle zu B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1111 Dampflok HG 3/4 1:60	Fr. 11.50	—		
—	45-1111D Details zu 45-1111 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1126 Wagen B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1127 Drehgestelle zu B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1111 Dampflok HG 3/4 1:60	Fr. 11.50	—		
—	45-1111D Details zu 45-1111 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1126 Wagen B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1127 Drehgestelle zu B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1111 Dampflok HG 3/4 1:60	Fr. 11.50	—		
—	45-1111D Details zu 45-1111 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1126 Wagen B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1127 Drehgestelle zu B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1111 Dampflok HG 3/4 1:60	Fr. 11.50	—		
—	45-1111D Details zu 45-1111 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1126 Wagen B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1127 Drehgestelle zu B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1111 Dampflok HG 3/4 1:60	Fr. 11.50	—		
—	45-1111D Details zu 45-1111 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1126 Wagen B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1127 Drehgestelle zu B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1111 Dampflok HG 3/4 1:60	Fr. 11.50	—		
—	45-1111D Details zu 45-1111 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1126 Wagen B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1127 Drehgestelle zu B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1111 Dampflok HG 3/4 1:60	Fr. 11.50	—		
—	45-1111D Details zu 45-1111 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1126 Wagen B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1127 Drehgestelle zu B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1111 Dampflok HG 3/4 1:60	Fr. 11.50	—		
—	45-1111D Details zu 45-1111 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1126 Wagen B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1127 Drehgestelle zu B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1111 Dampflok HG 3/4 1:60	Fr. 11.50	—		
—	45-1111D Details zu 45-1111 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1126 Wagen B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1127 Drehgestelle zu B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1111 Dampflok HG 3/4 1:60	Fr. 11.50	—		
—	45-1111D Details zu 45-1111 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1126 Wagen B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1127 Drehgestelle zu B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1111 Dampflok HG 3/4 1:60	Fr. 11.50	—		
—	45-1111D Details zu 45-1111 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1126 Wagen B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1127 Drehgestelle zu B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1111 Dampflok HG 3/4 1:60	Fr. 11.50	—		
—	45-1111D Details zu 45-1111 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1126 Wagen B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1127 Drehgestelle zu B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1111 Dampflok HG 3/4 1:60	Fr. 11.50	—		
—	45-1111D Details zu 45-1111 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1126 Wagen B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1127 Drehgestelle zu B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1111 Dampflok HG 3/4 1:60	Fr. 11.50	—		
—	45-1111D Details zu 45-1111 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1126 Wagen B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1127 Drehgestelle zu B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1111 Dampflok HG 3/4 1:60	Fr. 11.50	—		
—	45-1111D Details zu 45-1111 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1126 Wagen B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1127 Drehgestelle zu B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1111 Dampflok HG 3/4 1:60	Fr. 11.50	—		
—	45-1111D Details zu 45-1111 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1126 Wagen B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1127 Drehgestelle zu B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1111 Dampflok HG 3/4 1:60	Fr. 11.50	—		
—	45-1111D Details zu 45-1111 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1126 Wagen B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1127 Drehgestelle zu B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1111 Dampflok HG 3/4 1:60	Fr. 11.50	—		
—	45-1111D Details zu 45-1111 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1126 Wagen B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1127 Drehgestelle zu B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1111 Dampflok HG 3/4 1:60	Fr. 11.50	—		
—	45-1111D Details zu 45-1111 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1126 Wagen B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1127 Drehgestelle zu B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1111 Dampflok HG 3/4 1:60	Fr. 11.50	—		
—	45-1111D Details zu 45-1111 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1126 Wagen B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1127 Drehgestelle zu B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1111 Dampflok HG 3/4 1:60	Fr. 11.50	—		
—	45-1111D Details zu 45-1111 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1126 Wagen B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1127 Drehgestelle zu B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1111 Dampflok HG 3/4 1:60	Fr. 11.50	—		
—	45-1111D Details zu 45-1111 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1126 Wagen B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1127 Drehgestelle zu B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1111 Dampflok HG 3/4 1:60	Fr. 11.50	—		
—	45-1111D Details zu 45-1111 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1126 Wagen B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1127 Drehgestelle zu B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1111 Dampflok HG 3/4 1:60	Fr. 11.50	—		
—	45-1111D Details zu 45-1111 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1126 Wagen B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1127 Drehgestelle zu B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1111 Dampflok HG 3/4 1:60	Fr. 11.50	—		
—	45-1111D Details zu 45-1111 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1126 Wagen B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1127 Drehgestelle zu B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1111 Dampflok HG 3/4 1:60	Fr. 11.50	—		
—	45-1111D Details zu 45-1111 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1126 Wagen B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1127 Drehgestelle zu B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1111 Dampflok HG 3/4 1:60	Fr. 11.50	—		
—	45-1111D Details zu 45-1111 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1126 Wagen B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1127 Drehgestelle zu B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1111 Dampflok HG 3/4 1:60	Fr. 11.50	—		
—	45-1111D Details zu 45-1111 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1126 Wagen B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1127 Drehgestelle zu B 4273 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1111 Dampflok HG 3/4 1:60	Fr. 11.50	—		
—	45-1111D Details zu 45-1111 1:45	Fr. 11.50	—		
—	45-1126 Wagen B 4273 1				