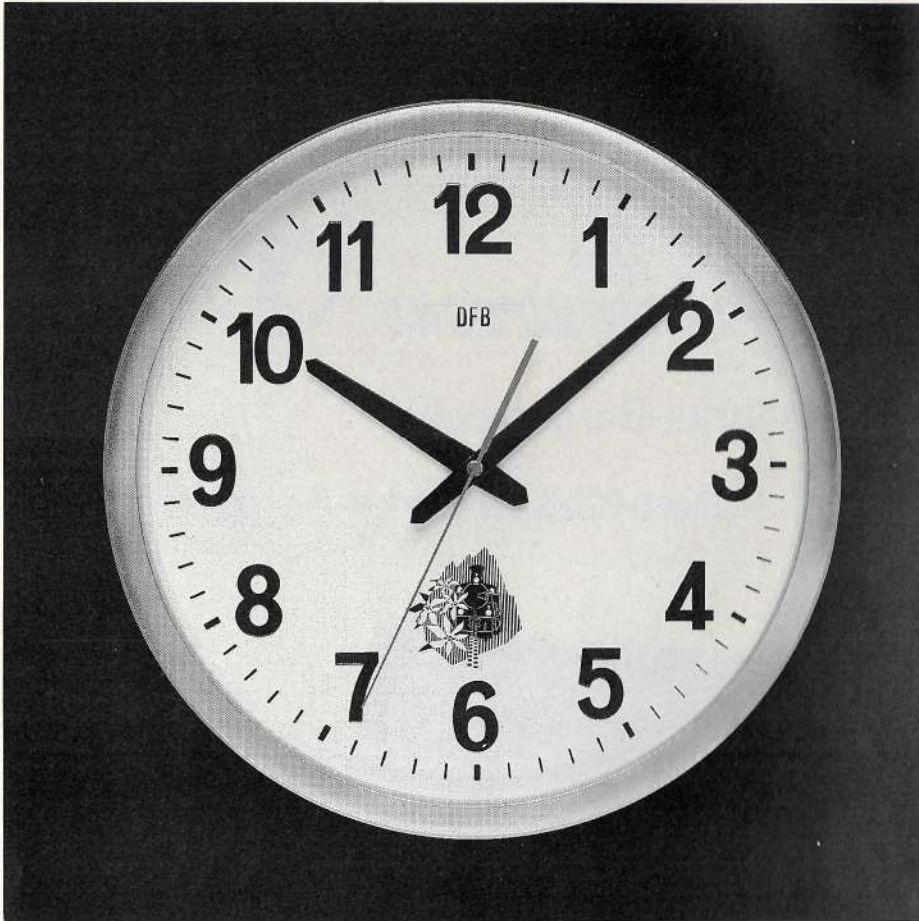




Verein Furka-Bergstrecke

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG





Unser Sponsor Interdiscount hat eine originelle Bahnhofsuhr herausgebracht, ein Schmuck für jedes Zimmer oder Büro! Und dies zum sehr günstigen Preis von Fr. 19.90! Erhältlich in jeder Interdiscount-Filiale.



Mitteilungsblatt / Bulletin  
Verein Furka-Bergstrecke  
3999 Oberwald

Ausgabe / Edition 1/1994  
DFB, Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG  
3999 Oberwald

## Impressum

11. Jahrgang Auflage 10 000 Ex.  
11<sup>e</sup> année Tirage 10 000 ex.

4 Ausgaben jährlich / 4 éditions par an

Redaktionsteam / Rédacteurs:  
Hans Hofmann, Bruno Albisser  
Mitarbeiter: A. Heinemann

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. 2/1994 /  
Clôture de rédaction du n° 2/1994:  
12. April 1994 / 12 avril 1994

Erscheinungsdatum: Woche 21  
Date de parution: semaine 21

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

Auf nach Gletsch	5
En route pour Gletsch	6
Jahresbericht des «info-bus»	7
Verkehrshauspreis für unsere «Pontresina-Drehscheibe»	8
Einladung zur 10. ordentlichen Generalversammlung	12
Bezug von älteren Mitteilungsblättern	14
Bauprogramm 1994	15
Sektionsmitteilungen	19

Zum Titelbild:  
Fahrkarten- und Informationsschalter  
Realp-DFB





NEU: Poster DFB «Steinstafel», Format A2, Fr. 15.– plus Versand

Schriftliche oder telefonische Bestellungen an das Sekretariat DFB/VFB,  
Postfach 3468, 4002 Basel, Telefon 061 4119191

## Auf nach Gletsch

Der höchste Punkt der Furka-Bergstrecke, wo seit dem Sommer 1993 wieder Dampfzüge eintreffen, eignet sich um gedanklich Rück- und Ausschau zu halten.

Als sich vor zehn Jahren eine kleine Personengruppe für die Erhaltung der Furka-Bergstrecke stark machte, glaubte niemand, dass sich diese Absicht verwirklichen lassen würde. Der Anfang begann, ohne dass die Initianten auch nur über ein schienengängiges Rad verfügt hätten.

Rückblickend darf jedermann, der sich in irgend einer Form mit der Furka-Bergstrecke identifiziert hat, mit Genugtuung erfüllt sein. Zwischen Realp und der Station Furka ist Leben auf die Schiene zurückgekehrt, wie es sich viele gegenwartsmüde Zeitgenossen gewünscht hatten. Mit derzeit drei Dampflokomotiven lassen sich die Reisenden gemächlich Zahn um Zahn berganfahren.

Damit die nächste Etappe ins Wallis, bis Gletsch, befahren werden kann, bedarf es erneut grosser Anstrengungen.

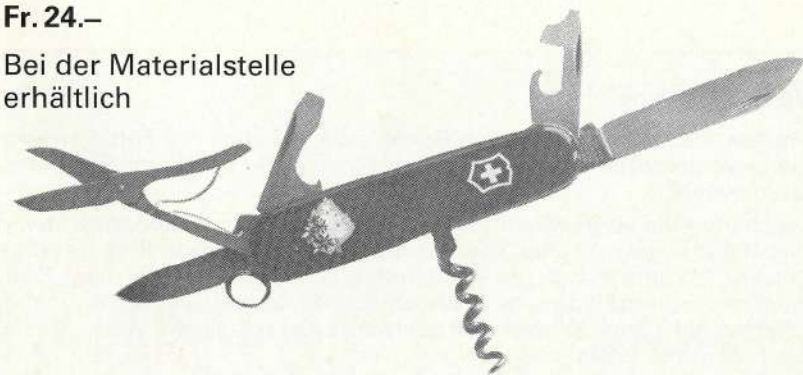
Vorab gilt es den Scheiteltunnel befahrbar zu machen, sodann muss die klaffende Lücke im Gleis bei Muttbach geschlossen werden.

Dass auch fleissige Hände ermüden, ist eine völlig normale Erscheinung. Beschleunigt wird Müdigkeit, körperliche wie auch geistige, wenn der Mensch in seiner Art Mitmenschen bewusst oder unbewusst Probleme auferlegt. Die Gelegenheit, die sich eigentlich für jedermann an der Furka-Bergstrecke bietet, sollte entsprechend wahrgenommen werden, um hier einen Plan zu verwirklichen, der ohne Beispiel dasteht. Im Wissen, dass der Scheiteltunnel und Muttbach bewältigt werden müssen, möchte der Aufruf verbreitet werden, diese beiden Vorhaben finanziell zu unterstützen. Ausserdem wird es wie zuvor unumgänglich sein, weiterhin mit vereinten Kräften und guten menschlichen Beziehungen das begonnene Werk weiter nach Gletsch zu verwirklichen.

H. Hofmann

Fr. 24.–

Bei der Materialstelle  
erhältlich



## En route pour Gletsch

En songeant au point culminant de la ligne sommitale de la Furka, que les trains à vapeur atteignent maintenant depuis l'été 1993, on se sent bien placé pour jeter un regard sur le chemin parcouru et sur celui qui reste à faire.

Lorsqu'il y a dix ans, un petit groupe de personnes s'est mis en tête de rétablir la ligne sommitale du chemin-de-fer de la Furka, personne ne croyait que cette idée pourrait vraiment prendre corps. Les initiateurs ne disposaient pas de la moindre roue apte à rouler sur un rail. Aujourd'hui, tous ceux qui d'une manière ou d'une autre se sont attelés à ce projet, ont lieu de se féliciter. Entre les stations de Realp et Furka, la vie a repris sur les rails, conformément au rêve nostalgique de beaucoup de contemporains blasés par les temps modernes. Actuellement, trois locos à vapeur poussent dent par dent les voyageurs en direction des hauteurs.

Pour franchir l'étape suivante, atteindre le Valais à Gletsch, un nouveau coup de collier est nécessaire. Le premier travail qu'il s'agit maintenant d'entre-

prendre, c'est de remettre le tunnel en état, pour que les trains puissent y passer. Ensuite, il faut rétablir la voie interrompue à Muttbach.

Il est parfaitement normal que des mains actives se fatiguent. La fatigue, aussi bien la fatigue physique que la fatigue intellectuelle, se manifeste plus rapidement, lorsque le comportement d'un homme suscite sciemment ou inconsciemment des problèmes chez autrui. La possibilité qui s'offre à chacun de collaborer à la réalisation de la ligne sommitale du chemin-de-fer à vapeur de la Furka, devrait être saisie, afin qu'aboutisse une œuvre sans pareille. Conscients du fait qu'il s'agit à présent d'entreprendre la réfection du tunnel sommital et la réduction de la brèche à Muttbach, il faut donc diffuser l'appel de contribuer financièrement à la réalisation de ces travaux. Comme jusqu'ici, il est nécessaire de faire donner la bonne volonté et jouer les bonnes relations afin de faire progresser l'œuvre commencée jusqu'à Gletsch.

H. Hofmann

*Herzlichen Dank...*

*Immer wieder erreichen mich Briefe, zum Teil auch mit Fotos, welche ich selbstverständlich in meinem persönlichen DFB-Fotoalbum als Erinnerung aufbewahre.*

*Auch über die vergangene Weihnacht und aufs neue Jahr erreichten mich unzählige Glückwünsche. Ich freue mich sehr über diese Post, es gibt auch andere. Ich bitte jedoch um Verständnis, wenn ich nicht alle diese Post persönlich verdanken kann, es reicht schlicht einfach die Zeit nicht. Ich möchte allen recht herzlich danken und wünsche allen auf diesem Weg «Gut Dampf und ein gutes 1994».*

*Jörg Kreuzmann, Betriebsleiter DFB*

## Jahresbericht des «info-bus» per Ende 1993

Das Jahr 1993 brachte der Furka-Bergstrecke weitere Erfolge, konnten doch das Teilstück Tiefenbach-Furka und die beiden ehemaligen «Vietnam-Loks» Furkahorn und Gletschhorn in Betrieb genommen werden. Leider wurde dann am Schluss die Freude etwas getrübt durch das im Urserental niedergehende Unwetter, welches auch der Furka-Bergstrecke zusetzte. Es ist zu hoffen, dass die Schäden im Frühjahr 1994 möglichst schnell und umfassend behoben werden können, so dass der Betrieb zur gewohnten Zeit wieder aufgenommen werden kann.

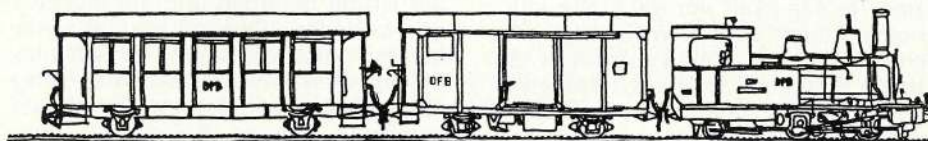
Für den «info-bus» verlief das Jahr 1993 allerdings nicht ganz so erfolgreich. Wir waren «nur» 14 Mal, an 45 Tagen im Einsatz und spürten die derzeitige Wirtschaftslage in einem wesentlich geringeren Materialverkauf und in bescheideneren Spendeneinnahmen. Mit viel Aufwand gelang es dann aber trotzdem noch mit einer ausgeglichenen Rechnung abzuschliessen. Dies ist, wie schon immer, das Verdienst des Busteams und der vielen Helferinnen und Helfer aus den ver-

schiedenen Sektionen. Ich danke Ihnen an dieser Stelle wieder einmal recht herzlich und hoffe, dass sie sich auch 1994 erneut zur Verfügung stellen werden.

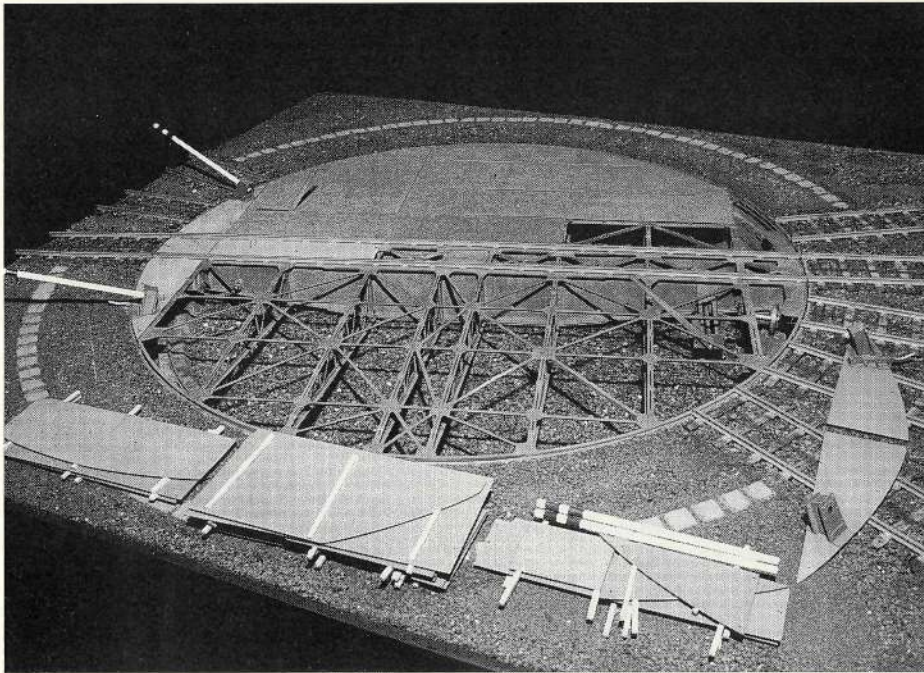
Für das Busteam beginnt die Winterpause, die Nummernschilder wurden abgegeben und das Team versammelte sich zu einer Aussprache und einem gemütlichen Zusammensein. Wiederum konnten zwei Mitglieder für ihre Treue und den Einsatz mit einem symbolischen Präsent geehrt werden. Diesmal kollidierte der Termin allerdings mit der ausserordentlichen Aktionärsversammlung, so dass von der Geschäftsleitung niemand anwesend sein konnte.

Für mich persönlich heisst es heute in das zweite Glied zurücktreten. Nach vier Jahren gebe ich die Teamleitung des «info-bus» ab. Ich verabschiede mich somit von Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, und danke gleichzeitig allen Vereinsmitgliedern, die mich in all den Jahren tatkräftig unterstützt haben.

Hans Surber



## Verkehrshauspreis für unsere «Pontresina-Drehscheibe»



### Wisst Ihr noch?

Die RhB stellte der DFB 1989 ihre nicht mehr benötigte Drehscheibenanlage in Pontresina zur Verfügung. Die komplette Anlage wurde vor Ort in einer Nachtaktion demontiert und in Realp wieder aufgebaut. Die Drehscheibe hat einen Durchmesser von 14,0 m und eine Tragfähigkeit von 80 t. Sie stützt sich auf einen zentralen Königszapfen und dreht mit vier Laufrädern auf einem Ringgleis. Sie besitzt keinen eigenen Antrieb. Tafelbleche decken die offene Drehscheibengrube halbkreis-

förmig auf Schienenfusshöhe ab. Die Stahlkonstruktion besteht aus genieteten und geschraubten Elementen. Die Drehscheibe wurde in der Nacht vom 26. auf den 27. Mai 1989 demontiert und per Autokran zwischen den abgeschalteten Fahrleitungsdrähten aus der Grube gehoben und auf Flachwagen verladen. Eine mühselige Vorarbeit mit demontieren und verladen der Blechplatten sowie zerlegen der Gitterträger gingen voraus. Am 27. Mai 1989 wurde die zerlegte Drehscheibe – von

Samedan bis Reichenau an den «Glacier Express» angehängt – nach Hospental befördert.

Anlässlich einer Bauwoche im August 1989 in Realp entdeckte ich die zerlegte Drehscheibe als grossen Schrotthaufen. Hauptträger, Querträger, Fahrwerk, Abdeckbleche, gebogene Geleise, Feststeller und Antriebsböcke lagen beieinander und warteten auf eine Wiederverwendung.

Dieser Dornröschenschlaf der Drehscheibe hatte es mir angetan. In einer Feierabendlaune nahm ich meinen Skizzenblock, Meterstab und Fotoapparat und begann, die Einzelteile zu skizzieren, zu vermessen und den ganzen Schrott zu fotografieren um, nach der Bauwoche zu Hause angekommen, die Mitbringsel in eine massstäbliche Konstruktionszeichnung umzusetzen. Die Absicht war, im Massstab 1:22,5 (11m) die Drehscheibe als reine Metallkonstruktion aus Messingprofilen und -blechen als Modell nachzubauen. Die Verbindungen erfolgten genietet mit nachträglichem Lötens aus Stabilitäts-

gründen. Sowohl Königszapfen als auch die Räder des Laufwerks wie auch die Feststeller wurden massstäblich umgesetzt und die Grube in Quadermauerwerk nachgebildet. Zur Sichtbarmachung der besonderen Tragkonstruktion (Gitterträger) für die Blechabdeckung bleiben die Abdeckbleche bis auf wenige entfernt.

Nach ca. 200 Arbeitsstunden war ich fertig. Und dann brachte ich mein Diorama nach Luzern zu den «Modellbautagen 1993». Ergebnis: Verkehrshauspreis im Rang Silber.

Mir hat diese Arbeit viel Spass gemacht, hatte ich doch bereits 1988 mit meinem Diorama «Steffenbachbrücke» den dritten Rang belegen können. Mit meinem Hobby «Modellbau» kann ich sicher auf diese Weise auch einen Beitrag für den Bekanntheitsgrad unseres Wiederaufbaues der Furka-Bergstrecke leisten.

Hans Joachim Lüddemann  
Obenhausener Strasse 12  
D-89257 Illertissen

### Vorankündigung

## Samstag, 5. März 1994, 13.30 Uhr

9. ordentliche Generalversammlung  
der Sektion Innerschweiz

mit Besichtigung von der Werft  
der Schiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees Luzern

Treffpunkt für die Werftbesichtigung: 13.30 Uhr, Werft-Eingang

Beginn der Generalversammlung: 15.15 Uhr, Hotel Central  
(ehemals Continental), Saal Fleurie,  
Morgartenstrasse 4, Luzern

... und übrigens: Vor rund 10 Jahren, im Herbst 1983, haben sich einige Interessierte und Begeisterte auf dem ehemaligen Dampfschiff «Wilhelm Tell» in Luzern getroffen, um mit der Rettung der Furka-Bergstrecke konkret zu beginnen und einen Verein dafür zu gründen.

DFB  
Dampfbahn Furka-Bergstrecke  
Betriebsabteilung

## Wir suchen ...

Ab der kommenden Saison 1994 haben wir mit der Gemeinde Realp und der Furka-Oberalp-Bahn ein Abkommen, in welchem wir uns verpflichten, Parkplätze im Sommer zuzuweisen.

Wir suchen daher vom 25. Juni bis 9. Oktober 1994 jeweils an Freitagen/Samstagen und Sonntagen für unseren Parkplatz **mehrere Parkplatzanwaiser(-innen)**.

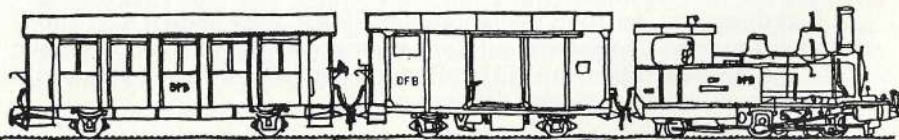
Platzanweisung jeweils zwischen 9.00 und 15.00 Uhr.

Es können sich Einzelpersonen oder aber Gruppen oder Sektionen bewerben, welche selbständig die Organisation des Parkplatzdienstes übernehmen.

Kost und Logis, Dienstkleider usw. werden durch die DFB gestellt.

Bewerbungen bitte an: DFB Betriebsleitung  
Postfach  
6491 Realp

Weitere Auskünfte erteilt Ihnen der Betriebsleiter J. Kreuzmann unter der Nummer 077/45 53 90



# DFB mit Volldampf von Inter Discount

Hi-Fi Video  
Photo Radio

21 cm  
8 cm

**Panorama-Set**

- Carena Panorama-Kamera mit Fixfocus-Objektiv und «Panoramic»-Linse
- Film für 12 Farbbilder
- Farbfilmentwicklung
- Bon für 12 Panoramabilder

**PANORAMA**  
nur **29.90**

**Sparen Sie mit dem Interdiscount-Film-Set!**

Mit Bildern 9x13 cm. GRATIS!

<p><b>12.90</b></p> <p>Inter Color mit 24 Bildern 100 ISO Art. 00805 200 ISO Art. 00815</p>	<p><b>16.90</b></p> <p>Inter Color mit 36 Bildern 100 ISO Art. 00820 200 ISO Art. 00824</p>	<p><b>16.90</b></p> <p>FUJICOLOR-FILM mit 36 Bildern 200 ISO Art. 001083</p>	<p><b>19.90</b></p> <p>AGFA-FILM mit 36 Bildern 200 ISO Art. 00960</p>	<p><b>19.90</b></p> <p>KODACOLOR-FILM mit 36 Bildern 100 ISO Art. 01260 200 ISO Art. 01270</p>
---	---	--	--	--

**BESTELLUNG: INTERDISCOUNT VERSAND AG, 3303 JEGENSTORF**



## Einladung zur 10. ordentlichen Generalversammlung

Samstag, 19. März 1994, 14.30 Uhr, Restaurant Flösserhof, 4562 Biberist  
(vis-a-vis Bahnhof EBT)

### Traktanden:

1. Begrüssung
2. Wahl der Stimmzähler
3. Genehmigung der Traktandenliste
4. Genehmigung des Protokolls der 9. ordentlichen Generalversammlung vom 20. März 1993 in Belp
5. Genehmigung des Jahresberichtes 1993 des Zentralpräsidenten
6. Genehmigung der Jahresrechnung 1993
7. Entlastung des Zentralvorstandes
8. Genehmigung des Budgets 1994
9. Festlegung des Mitgliederbeitrages 1995
10. Wahl des Tagespräsidenten (Wahlen)
11. Wahl des Zentralvorstandes
12. Wahl des Zentralpräsidenten
13. Wahl der Kontrollstelle
14. Vergabe der 11. Generalversammlung 1995
15. Varia

Die Unterlagen zu den Traktanden 4, 5, 6, und 8 werden an der Generalversammlung aufgelegt.

8. Januar 1994

Mit freundlichen Grüßen

**Verein Furka-Bergstrecke**

Für den Zentralvorstand:

F. Gysin  
Präsident

B. Albisser  
Sekretär

### Ankunft

- aus Burgdorf: 14.04 h / 14.34 h
- aus Solothurn: 13.54 h / 14.23 h



## Invitation à la 10<sup>e</sup> assemblée générale ordinaire

Samedi, le 19 mars 1994 à 14.30 heures, Restaurant Flösserhof,  
4562 Biberist (vis-à-vis gare EBT)

### Ordre du jour:

1. Salutations
2. Ordre du jour
3. Election des scrutateurs
4. Approbation du procès-verbal de la 9<sup>e</sup> assemblée générale ordinaire du 20 mars 1993 à Belp
5. Approbation du rapport annuel 1993 du président central
6. Approbation des comptes 1993
7. Décharge du comité central
8. Approbation du budget 1994
9. Détermination des cotisations pour 1995
10. Elections du président «d'élections»
11. Elections du comité central
12. Elections du président central
13. Elections des vérificateurs des comptes
14. Attribution de la 11<sup>e</sup> assemblée générale 1995
15. Divers

Les documents pour les points 4, 5, 6 et 8 seront disponibles à l'assemblée générale.

8 janvier 1994

Avec nos meilleures salutations

**Association ligne sommitale  
de la Furka**

Pour le comité central:

F. Gysin  
Président

B. Albisser  
Secrétaire

### Arrivée

- de Burgdorf: 14.04 h / 14.34 h
- de Solothurn: 13.54 h / 14.23 h

## Bezug von älteren Mitteilungsblättern

Es ist wie bei den Münzen: Gewisse sind echte Raritäten, nur noch in wenigen Exemplaren vorhanden, andere hingegen noch zahlreich. Die Rede ist von zurückliegenden Nummern unseres Mitteilungsblatts. Eingelagert sind diese Schätze der Vereins-Information in Liestal, wo sie auch bestellt werden können. Sei es, dass Sie Ihre Sammlung vervollständigen wollen, sei es, dass Sie erst seit kurzem Mitglied sind und erfahren möchten, was früher gelaufen ist. Für die Bestellung genügt das Ausfüllen des untenstehenden Talons (oder besser noch: einer Fotokopie davon).

Karlheinz Wirz

### Bestellung für Mitteilungsblätter Verein Furka-Bergstrecke

Senden Sie mir bitte folgende Nummern der Mitteilungsblätter des Vereins Furka-Bergstrecke zu Fr.4.-/DM 5,-

pro Heft plus Porto und Verpackung:  
**Lieferung gegen Rechnung, nur solange Vorrat.** (Gewünschte Nummern bitte ankreuzen!)

84/1 ...				
85/1 ...	85/2 ...	85/3 ...	85/4 ...	
86/1 ...	86/2 + 3			
87/1 ...	87/2 ...	87/3 ...	87/4 ...	
88/1 ...	88/2 ...	88/3 ...	88/4 ...	
89/1 ...	89/2 ...	89/3 ...	89/4 ...	
90/1 ...	90/2 ...	90/3 ...	90/4 ...	
91/1 ...	91/2 ...	91/3 ...	91/4 ...	
92/1 ...	92/2 ...	92/3 ...	92/4 ...	
93/1 ...	93/2 ...	93/3 ...	93/4 ...	

**Alle** erschienenen Nummern  
(solange Vorrat)

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

Strasse \_\_\_\_\_ Nr. \_\_\_\_\_

PLZ \_\_\_\_\_ Ort \_\_\_\_\_

(Eine lesbare Adresse hilft Fehler vermeiden. Danke)

### Fernsehtermin

Sonntag, 20. März 1994, 12.00 Uhr (Programm beachten)

### «Eigentlich war's nur Schrott»

Der mdr strahlt auf vielseitigen Wunsch eine Wiederholung aus, die sehr sehenswert ist.

## Bauprogramm 1994 Furka-Bergstrecke: Baueinsätze 1994

Geschätzte Furka-Freunde

Die Bauarbeiten an der Bergstrecke sind für 1993 abgeschlossen und wir können bereits Rückschau auf ein wiederum bewegtes Jahr halten. In der Bausaison 1993 sind folgende markante Abläufe und Ereignisse zu nennen:

1. Intensive Arbeiten an technischen Anlagen im und um das Lokdepot Realp.
2. Aufwendige aber effiziente Schneeräumung in sehr kurzer Zeit.
3. Grosser und intensiver Einsatz am Streckenabschnitt Tiefenbach-Furka und Station Furka mit der Betriebseröffnung am 29. 7. 1993.
4. Viele wichtige Anlagen im Bereich elektr. Energieversorgung, Telecom aber auch im Trasse und Gleis konnten fertiggestellt werden.
5. Das verheerende Unwetter vom 24. 9. 1993 hat sehr grosse Schäden am Abschnitt Furka-Realp angerichtet und mühsame Aufbauarbeit wieder zunichte gemacht und schlussendlich einen Schaden von rund Fr. 600 000.- verursacht.  
Mit grossem Einsatz konnte jedoch das Trasse von Realp bis Furka wieder für den Betrieb fahrbereit hergerichtet werden.

Wir dürfen also demnach mit den geleisteten Arbeiten zufrieden sein und feststellen, dass die Bauziele 1993 erreicht sind.

Mit neuem Tatendrang können wir an die Planung des Bauprogrammes 1994 gehen.

Vor dem grossen Planen danken wir vorerst an dieser Stelle den Verantwortlichen, allen Helferinnen, allen Helfern und besonders auch allen aktiven Baugruppen der verschiedenen Regionalgruppen und Sektionen ganz herzlich für den unermüdlichen Einsatz aber auch für das kollegiale Verhältnis. Einen Dank geht aber auch an die Kollegen der Ressort ZfW und Betrieb, die auf verschiedensten Ebenen mitgeholfen haben das Bauprogramm 1993 zum Erfolg zu führen.

Wir glauben, dass unter diesen positiven Umständen der weitere Verlauf unserer Wiederaufbauarbeiten gesichert ist.

Um ein effizientes Arbeitsprogramm für 1994 zu planen, sind bereits jetzt wichtige Entscheidungen zu treffen und wir bitten alle Verantwortlichen der Sektionen und Regionalgruppen an diesen Planungen und Vorbereitungen aktiv und termingerecht mitzuarbeiten.

### 1. Arbeitseinsätze

(Sommersaison 1994)

- Die Arbeitseinsätze beginnen in der Woche 16 (ab 18. 4. 1994) und enden in der Woche 44 (am 5. 11. 1994).
- Aufgrund der guten Erfahrungen möchten wir vor allem Baugruppeneinsätze pro Woche und pro Samstag an der Bergstrecke vorsehen, jedoch mit folgenden Bedingungen und Einschränkungen:  
Max. Teilnehmer pro Woche: 10-12 Teilnehmer(innen)  
Max. Teilnehmer pro Samstag: 15 Teilnehmer(innen)
- Die Gruppeneinsätze werden durch geeignete Verantwortliche Helfer in



den verschiedensten Fachbereichen betreut und angeleitet.

- Den administrativen Ablauf der Einsätze haben wir wie folgt festgelegt:

**Bis 12. Dezember 1993 schriftliche Meldung über Gruppeneinsatz Woche oder Samstag an:**  
DFB/Bau W. Willi, Postfach 675,  
CH-6440 Brunnen, Fax 043 31 43 58,  
Tel. P 043 31 40 92

Die Anmeldung muss folgende Angaben enthalten:

- a) Baugruppe
- b) Verantwortlicher Gruppenleiter (auch administrativ)
- c) Anzahl Helferinnen und Helfer
- d) Gewünschter Einsatztermin

bis 1.2.1994: Namenliste (Form. wird zugesandt)

bis 1.4.1994: Bestätigung/Info über den Einsatz durch DFB/Bau

- In den Beilagen 1 und 2 sind die Bedingungen bzw. die Terminreservationsliste ersichtlich (nur Wochentermine). **Bitte beachten!**

## 2. Bauprogramm 1994 (Bergstrecke)

Im Jahr 1994 soll unsere Unternehmung in weiten Teilen konsolidiert werden. Trotzdem haben wir uns für 1994 in planerischen Bereichen aber auch in der Ausführung viel vorgenommen.

Aus der Beilage 3 ist ersichtlich welche Objektabschnitte wie weit fortgeschritten sind und welche Arbeiten bzw. Objekte ausführungsfähig und finanzierbar sind.

In der Beilage 4 schlussendlich sind die aktuellen Arbeiten für das generelle Bauprogramm 1994 ersichtlich.

Die Verantwortlichen DFB/Bau, die Fachspezialisten und die Gruppenbetreuer erhalten für die Einsätze 1994 ein separates Infoschreiben.

## 3. Arbeitsausführung und Sicherheit

Trotzdem die Bausaison 1993 unfallfrei verlaufen ist, legen wir grossen Wert

auf noch intensivere Information im Sicherheitsbereich aber auch in der Ausbildung und Instruktion im Bau- und Bahnbereich.

## 4. Werkstattarbeiten im Winter 1993/94

In den Bauwerkstätten Goldau und Realp wird auch in der kommenden Wintersaison ein intensives Arbeitsprogramm gestartet. Die Schwerpunkte sind:

- Mithilfe Wagenbauprogramm (Herstellen Komponenten) Goldau
- Unterhalt/Revisionen techn. Mittel Bau Goldau/Realp
- Ergänzungen Bauwagenpark Goldau
- Technische Anlagen Depot Realp

Die Arbeitszeiten sind wie folgt festgelegt:

- durchgehend Winter jeden Samstag in Realp (ausser bei grossem Schneefall)
- vom 13.11.1993 bis 16.4.1994 Goldau jeden Samstag.

Einzelhelfer mit oder ohne Fachkenntnisse sind unangemeldet in den Werkstätten willkommen.

Gruppeneinsätze erfordern eine Anmeldung von 2-3 Wochen und eine Beschränkung der Teilnehmerzahl auf 5-10 Personen.

Wir hoffen, dass auch das Jahr 1994 durch motivierte Baugruppen zu einem Erfolg wird.

Für eine gute und erspriessliche Zusammenarbeit bedanken wir uns im voraus ...

Walter Willi, Ressortleiter Bau

## Allgemeines Bauprogramm 1994: Muttbach-Furka-Tiefenbach-Realp

Standort/Strecke  
Objekt/Objektteil:

Ausführungszeit:

### Realp DFB:

Speisewasserversorgung Realp  
Parkplätze FO  
Vorheizanlage Depot  
Ventilation Depot

April/Mai 1994  
April/Mai 1994  
Januar/April 1994  
Januar/Februar 1994

### Tiefenbach-Realp:

Umbau Km 56.950-57.700

Vorbereitungen: April/Mai 1994  
Hauptarbeiten: Juni 1994  
Juni-September 1994  
Juli 1994

Tunnelverkleidungen  
Steffenbach/Sohlensicherung

### Tiefenbach:

Umgebungsgestaltung  
Oberbaulager

Juni 1994  
Juni-September 1994

### Furka-Tiefenbach:

Entwässerungen  
Brückenunterhalt  
Alpweg

Juli-September 1994  
Juli-September 1994  
Juli 1994

### Furka:

Gleisanlagen Projekt 1994  
WC-Anlagen und SW/NF-Räume (Hochbau)  
Energiezufuhr Furka-Furka  
Umgebungsarbeiten  
SW-Arbeiten  
NF-Arbeiten  
Wasserversorgung

Juli-September 1994  
Juli-September 1994  
Juli-September 1994  
August-September 1994  
Juli-Oktober 1994  
Juli-September 1994  
Juli/August 1994

### Muttbach-Furka:

Kabeltrasse und Anlagen  
Gleisumbau Tm 0-300 und 1750-1850  
SW-Arbeiten  
NF-Arbeiten  
SW/NF Raum Tm 90

Juli-Oktober 1994  
August-Oktober 1994  
Juli-Oktober 1994  
Juli-September 1994  
Juli/August 1994

Wintermassnahmen  
Schneebruch  
Steffenbachbrücke

neu ... stop ... neu ... stop ... neu ... stop ... neu ... stop ... neu ... stop ...

## Reisen ins Ausland mit der DFB

Verehrte Vereinsmitglieder

Inzwischen ist der Reisedienst Furka-Dampfbahn als DFB-eigenes Reisebüro den Kinderschuhen entwachsen und macht sich selbstständig.

Das als DFB-Tochter geführte Reisebüro wird für die DFB den Vorverkauf von Billetten, die Platzreservierungen sowie die Organisation von eigenen Reisen zur Furka-Bergstrecke anbieten. Ein eigener kleiner Reisekatalog wird in diesem Frühjahr erscheinen und im nächsten Heft als Beilage mitgeliefert.

Neu haben auch andere Unternehmen die Furka-Bergstrecke entdeckt. So bieten in Deutschland Ameropa und in der Schweiz Railtour suisse Reisen zur DFB an. Die Angebote von Railtour suisse können Sie auch direkt in unserem Reisebüro buchen, wir senden Ihnen dann die Unterlagen, die Billette und (natürlich) die Rechnung postwendend zu.

Auch alle Reisen (Städtetouren, Badeferien in Italien usw.) von Railtour suisse können ab sofort beim Reisedienst Furka-Dampfbahn gebucht werden, zu den gleichen Preisen und Bedingungen wie in einem anderen Reisebüro.

☛ Verlangen Sie die Railtour-Prospekte

- Städtereisen
- Alpenzüge
- Ferienperlen (Italien und Frankreich)

Unterstützen Sie indirekt die DFB, indem Sie Ihre nächste Reise mit der Bahn beim Reisedienst Furka-Dampfbahn buchen.

Reisedienst Furka-Bergstrecke

Postfach

6491 Realp

044/6 80 25      Geschäftszeiten Mo–Fr 13.30–17.00 Uhr  
übrige Zeit Telefonbeantworter

## Sektionsmitteilungen



Sektion Aargau

5000 Aarau

Die Mitteilungshefte Nr. 3/93 und 4/93 erschienen beide ohne einen Beitrag von unserer Sektion. Trotzdem hoffen wir, dass im Zentralverein der VFB Aargau nicht ganz in Vergessenheit geraten ist.

Als Sektionsaktivitäten pro 1993 hatten wir sieben Samstags-Gruppeneinsätze in Realp und an der Strecke. Im Juni war eine Gruppe von uns eine ganze Woche auf dem DFB-Areal anzutreffen. Personell am stärksten war unser Sektionsgebiet am Samstag, dem 21. August 1993, präsent. Je rund 20 Leute unserer Sektion und von der Feuerwehr Lenzburg (auf Initiative eines unserer Mitglieder) setzten sich tatkräftig für unser Trasse, für die Wassergräben usw. ein. Nebst diesen Sektionsleistungen waren etliche, sehr aktive Leute von uns sehr oft im Laufe des Jahres vor Ort an der Strecke, in Werkstätten, auf den Zügen usw. anzutreffen. Die im Heft 2/93 erwähnten Container-Aus- und Umbauten für das Lokpersonal, den Betriebsleiter und als Baubüro sind rechtzeitig fertig geworden und konnten ihre Eignung für den vorgesehenen Zweck im Laufe der Saison 1993 in Realp beweisen. Ein paar unentwegte Aargauer (es hätten einige mehr sein können) opferten recht viele Stunden für diese Arbeiten.

Eine vierteljährlich wiederkehrende Einsatzrunde wurde auch letztes Jahr von uns Aargauern absolviert. Ich erwähne wieder einmal unsere seit einigen Jahren aktive «Mitteilungsheft-Versand-Equipe». Sicher dürfen auch diese Arbeiten als «Fronddienst» gewertet werden. Pro Heft, also vier Mal pro Jahr, läppern sich, alles inbegriffen, immer-

hin ca. 80 Stunden intensive Arbeit zusammen bis alle Hefte, inkl. die Sektionsserien usw. adressiert, verpackt, angeschrieben und für den Versand bereit sind.

In Sachen Werbung für die Furka-Bahn präsentierte sich der VFB Aargau im vergangenen Jahr ein wenig bescheiden. An einer «Gomser»-Werbeweche waren wir mit einer kleinen, personell ständig besetzten Ausstellung dabei. An der traditionellen Aarauer Ausstellung MAG 93 «beehrten» wir die Aarauer Bevölkerung während vier Tagen mit unserem Info-Bus. Radio Argovia gewährte uns im Juli im Rahmen einer Sendung «Argovia-Kaffee» eine Stunde Sendezeit für Furka-Infos. Wir hoffen, dass die paar Aktionen sich möglichst positiv auf das Image unseres Unternehmens ausgewirkt haben.

An geselligen Anlässen hatten wir 1993 zur Hauptsache eine Ausfahrt ins benachbarte Ausland. Im süddeutschen Kandertal genossen wir eine kurzweilige Dampfbahnfahrt verbunden mit einer kleinen Wanderung. Eine respektable Teilnehmerzahl fand, dass das eine gelungene Sache gewesen sei.

NEU haben wir ab 11.1.94, jeden zweiten Dienstagabend im Bahnhofbuffet Aarau einen Aargauer VFB-Hock. Interessenten von ausserhalb der Sektion sind stets gern gesehene Gäste.

Unsere 7. Generalversammlung werden wir am 25. März, 19.30 Uhr, also eine Woche nach der Zentral-GV, ebenfalls im Bahnhofbuffet Aarau, 1. Stock, abhalten. Selbstverständlich sind auch hier sektionsexterne Interessenten hochwillkommen.

Auch 1994 werden wir wieder eine Reihe Sektionsarbeitseinsätze und sonstige Aktivitäten organisieren. Darüber können Leute von ausserhalb unserer Sektion über Telefon 064/51 15 38 (Präsi), oder 064/22 33 10 (Aktuar), sehr gerne Auskunft erhalten.



ist die elektrische Installation nicht auf dem geplanten Stand, aber es wird schon noch werden ...

### Wagenprojekt BVZ 2224 (92/93)

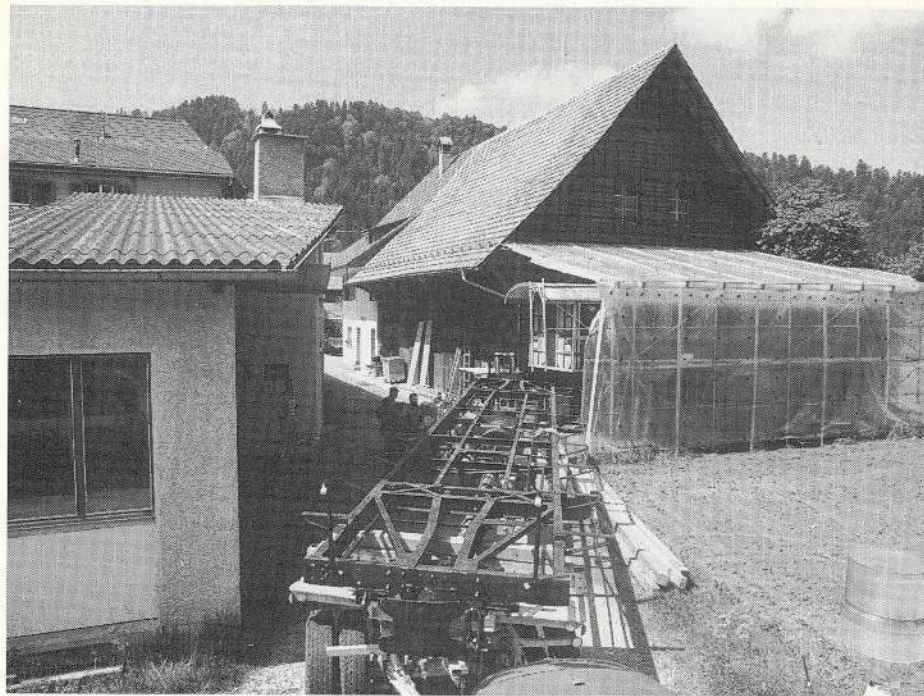
Die Sektion Bern (präziser gesagt ca. 10 Personen von über 560 Mitgliedern  $\leq 1,8\%$ ) hat sich nach der mit Nebengeräuschen verbundenen Fertigstellung des RhB 2028 erneut an ein Objekt gewagt. Für einige unverständlich, aber der Sache dienend. Das Projekt wurde im Gegensatz zu andern aber mit klaren schriftlichen Abmachungen gestartet und vollendet. Obwohl einige Startschwierigkeiten zu beseitigen waren, liefen alle von unserer Sektion wahrgenommenen Aufgaben problemlos. Bei den Zulieferern (VFB/DFB) mussten mehrmals die Leute gemahnt werden. Weil aber die Geräte oder Teile für den Betrieb nicht lebensnotwendig waren, liessen wir sie gewähren... mit dem Ergebnis, dass diese Teile auch heute noch nicht eingebaut sind!

In Bern/Deisswil konnte das Untergestell zwischen Dezember und Mai vollständig aufgearbeitet werden. Vorerst musste die Schmutzschicht vieler «Bahnjahre» mit Kompressor-Werkzeugen entfernt werden (nur mit Lärmschutz möglich). Alle demontierbaren Teile wurden entfernt, gereinigt, geprüft und neu lackiert, Beschädigungen behoben oder schadhafte Teile ersetzt. Für den Batteriekasten entstand eine neue Trageinrichtung (Schweisskonstruktion). Die elektrische Verkabelung verlegte man in extra am Wagenkasten montierte Schutzrohre. Nach zweimaliger Grundierung wurde ein schwarzer Endanstrich aufgetragen. Theo Wenger nahm sich in der Zwischenzeit in Thun den desolaten Alusitzbankunterbauten und Gepäckständerteilen an. Mit viel Können und Geschick hat er diese wieder hingekriegt. Eine wahre Meisterleistung, wenn man das Material zu Beginn sah.

Im Februar und März werden in Bern von Auswärtigen am Objekt die konstruktiven Möglichkeiten der Drehge-

stellbefestigung (Anpassungsarbeiten) abgeklärt. Uns wird von den Fachleuten vorgeschlagen, die fehlenden Anpassungen mit einer zusätzlichen Stahlplatte (inkl. Passschrauben im Bausatz zu liefern) zu realisieren. Von unserer Seite ist nur noch (nach ihren Angaben/Zeichnung) der nötige Freiraum im Untergestell herauszubrennen.

Die Hauptarbeit am Wagenkasten verrichtete die Schreinerei Muralt in Zollbrück (Emmental). Dieser sehr gut eingerichtete Kleinbetrieb (6 Beschäftigte) mit Bernhard Fankhauser als Hauptverantwortlicher für den Wagenbau, erneuerte den Holzwagenkasten in der Zeit von November bis Mai. Viele durch die «Sachverständigen» als gut befundene Teile erwiesen sich bei näherer Prüfung doch als morsch oder geschwächt, so dass viele zusätzliche Arbeiten ausgeführt werden mussten. Parallel zu diesen Arbeiten erneuerte man die Holzbänke (ohne Wannen) und Gepäckständerleisten vollständig. Unsere Leute arbeiten mit der Schreinerei eng zusammen; unter der Woche vor allem die Pensionierten, teilweise auch abends und am Samstag zusätzlich verstärkt mit berufstätigen «Normalen». In speziell uns zur Verfügung gestellten, geheizten Werkstattträumen wird viel «Fremdarbeit» ausgeführt. Metallteile gereinigt, gerichtet, erneuert und neu lackiert etc. Türbleche abgelaut, Beschläge zu Fenster und Türen auf Hochglanz gebracht und konserviert. Senkfenster zerlegt, gereinigt, poliert und wieder zusammengebaut (man könnte dabei ausrasten...!) Später werden aber auch viele Arbeiten unter Anleitung der Schreinerprofis aus ihrer Sparte übernommen. Christian Schneeberger ist seither «der Spezialist» zur Montage der Sitzbankholzleisten. Er drehte nicht weniger als 2184 Schrauben ein in die Sitzbankholzkonstruktion. Das Ganze aber zweimal, denn die ersten sind nur Hilfsschrauben und entsprechen nicht dem endgültigen Messing-Typ (DIN 95, Linsen-senk-Holzschraube mit Schlitz 3,5x35).



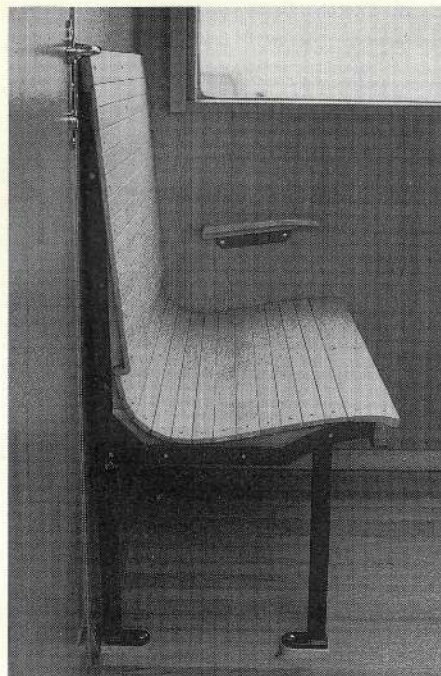
Die Leute der Sektion kommen aber besonders beim Einblechen, der Fenstermontage inkl. Fensterheber, der Dachhautaufbereitung sowie bei den Zurüstteilen wie Griffstangen, Plattformteilen, Elektroinstallation zum Zuge. Vorbereitungen auch für den Farbauftrag (grundieren, spachteln, schleifen, abdecken der Teile). Der vereinbarte Ablieferungstermin rückt immer näher (vereinbart auf 3. Juli 1993, Saisonanfang). Sonderschichten am Abend werden eingelegt. Zusätzliche Leute helfen an einzelnen Abenden spontan mit. Kleine Arbeiten erwiesen sich plötzlich als schwierig (im Detail steckt der Teufel). Einzelne Teile fehlten oder passten nicht an den vorgesehenen Platz. Bernhard und der Schreibende sehen sich gezwungen, eine Woche Ferien zu opfern um den Ablieferungstermin nicht zu gefährden. Die letzte Woche bricht an. Die Dachhaut erhält

den letzten Anstrich. Die Plattformgeländer sind angepasst und befestigt. Alle benötigen immer den Akku-Schraubendreher oder die Bohrmaschine mit dem entsprechenden Bohrer im Bohrfutter, welcher andernorts dringend benötigt wird... Alle Deckleisten sind inzwischen eingepasst und fertig montiert. Die erste blaue Farbschicht ist aufgetragen. Berni ist mit dem Ergebnis zufrieden, obwohl wir erst am späten Abend damit beginnen konnten. Einige Schrauben müssen ersetzt werden, weil sie durch den Holzverlauf oder durch Unachtsamkeit (die Leute laufen auf dem letzten Zahn...) nicht senkrecht verlaufen oder der Schraubenkopf (Schlitz) verletzt ist. Die Aussenhaut ist für den letzten «Spritz» hergerichtet. *Mittwoch* – der Abtransport ist auf Samstagmorgen vorgesehen! Sattelschlepper und Kran sind provisorisch reserviert. Im Inneren des

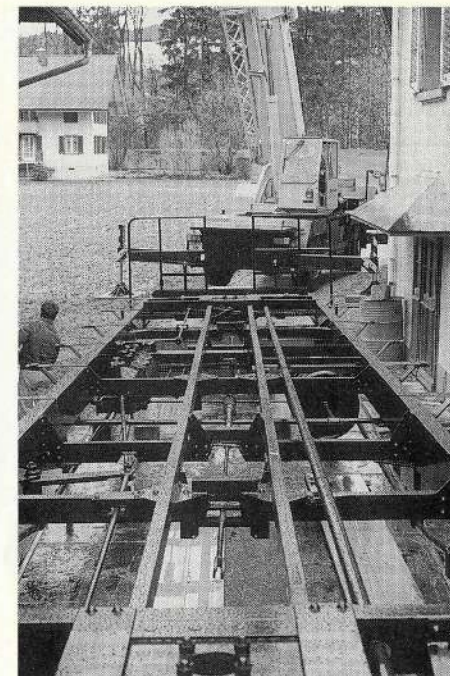


Wagens herrscht noch ein «heilloser Durcheinander». Material, Werkzeuge (auf Tepichunterlagen liegend), leere Schraubenpackungen und überall Holzabschnitte, Späne, Netzkabel der verschiedenen eingesetzten Maschinen. Alle Bänke und möglichen Flächen sind belegt, welch ein Chaos! Interessanterweise findet aber jeder sein Werkzeug. Alles ist mit einer feinen Staubschicht überzogen... Der Schweiss rinnt in Strömen. Es ist düppig schwül. Ein mächtiges Gewitter bricht los... Blitze zucken vom Himmel und der Donner lässt nicht lange auf sich warten. Die Erde bebt, alles scheint zu tanzen. Im Wageninneren ist es dunkel, alle Fenstergläser und Rahmen sind mit Karton verschlossen wegen dem bevorstehenden letzten Farbauftrag. Das Donnerrollen lässt nach... die geträumte Fahrt über eine abgelenkte Weiche auf der Furka-Bergstrecke... ist vorbei. Es ist 18.45 Uhr. Ich rufe alle am Wagenende zusammen, weil ich mir Sorgen mache wegen dem Ablieferungstermin und dem

Transport. Nach Abwägen der Situation beschliessen wir den Tag X auf Montag zu verschieben, aber heute länger zu arbeiten... Inzwischen ist es 23 Uhr geworden. Ein grösseres Insekt fliegt um das grelle, helle Neonlicht im Wageninneren... Zeit auch für Berni und mich abzurechnen und nach Hause zu fahren. Das Fahrrad von Berni in den Heckraum verladen fahren wir los, ein kleiner Umweg für mich.  
**Donnerstag** – Telefone an H.R. Fiechter, Wagenbeschriftung kann erst am Samstag angebracht werden, Sattelschlepper am Montag um 14.00 Uhr in Zollbrück, definitiv; 30-t-Kran der Firma Lehmann aus Bärau um 13.00 Uhr mit Hilfsjoch und langen Struppen einsatzbereit... Frühzeitiger Arbeitsschluss im Büro und zurück ins schöne Emmental mit Arbeitsbeginn um 16.00 Uhr. Die ganze Wagenfläche wird nochmals mit Schwingschleifern fein angeschliffen. Die Dachuntersichten der Plattformen müssen noch weiss gestrichen sein. Überzähliges Material aus dem Wagen entfernen. Die verschiedenen Bohrer in



die Etais zurücklegen, «wem gehört diese Schirmmütze auf der ersten Bank und der Fotoapparat?». Unter dem Wagen sind noch überzählige Paletten zu entfernen.  
**Freitag** – Alles störende, überflüssige um das Fahrzeug wird entfernt. Die Gerüstung für «das Spritzpistolenteam» wird in die richtige Position gebracht, damit Berni sogleich beginnen kann. Kompressor bereitstellen, anschliessen und Schläuche auslegen. Die Maler kommen. Das Team «Berni und Vatter Kurt» arbeiten optimal zusammen. Nach zwei Stunden ist alles vollbracht. Jetzt nur kein Wind, der Staub aufwirbeln könnte, denn der Wagen steht im Freien unter einem Notdach nur auf drei Seiten geschützt.  
**Samstag** – Die Aussenhaut ist o.k. Die Kartons in den Fensteröffnungen sind durch die Farbresten verklebt und lassen sich nur mit Mühe entfernen. Rück-



stände vom Abdeckband müssen mit Spachtel und feinem Stechbeitel aus der Fensternut geschabt werden. Die Schutzfolien in den Türöffnungen können endgültig entfernt werden. Auch die Farbschutzschürze aus einer Plastikfolie rings um den Wagenunterbau entfernen wir. Die Bostitch-Klammern zu deren Befestigung unten im Holzgrundbalken müssen auch wieder raus... Der Wagenkasten muss noch mit massiven Spangen und Schrauben mit dem Untergestell verbunden werden. Überall sind noch kleine Anpassungsarbeiten auszuführen. Die schweren Wagentüren werden eingehängt und verstiftet. Der Hahnen der Notbremse hat etwas blaue Farbe abbekommen, muss nachgestrichen werden; wo finde ich die rote Farbe? Der Schriftmaler nimmt Mass, um die richtige Höhe der Schriftzüge zu bestimmen. Kleine Farbschäden müssen

noch ausgebessert werden. An den Trittbrettern ist das Kantenschutzprofil nochmals zu streichen. Der Wagen gleicht einem Bienenstock. Viele emsige Leute geben dem «Juwel» den letzten Schliff.

*Sonntag* – Ich bin mit meiner Frau mit dem Auto unterwegs. Der Kofferraum beladen mit Staubsauger, Reinigungsmitteln, Lappen... und was so eine Wagenreinigung alles braucht. Nach fünf Stunden ist der Innenraum sauber, mit feuchten Lappen haben wir auch den letzten Staub erwischt. Hartnäckige Leim- oder Farbflecken sind verschwunden. In den glänzenden Fensterscheiben spiegeln sich unsere zufriedenen Gesichter.

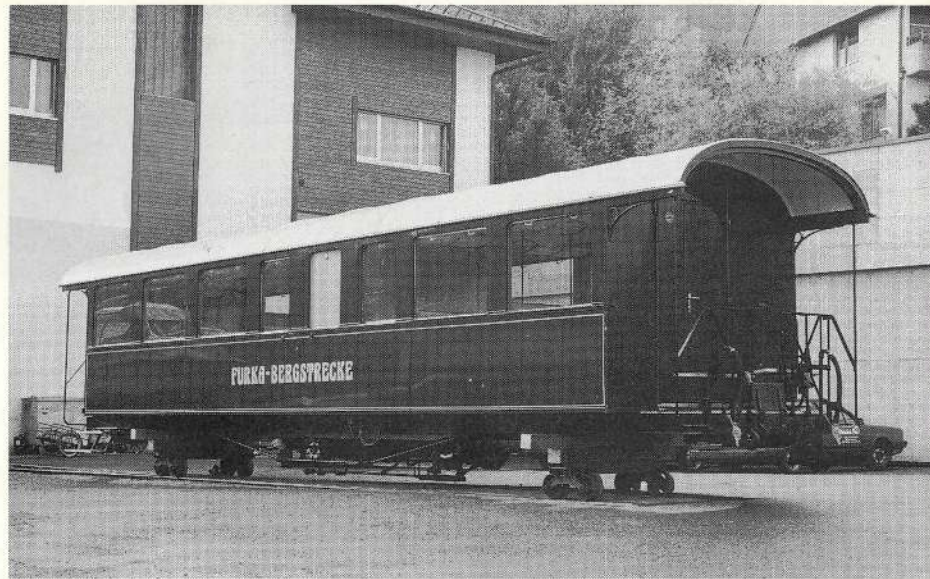
*Montag, 5. Juli 1993* – Morgens um 8 Uhr ist alles auf dem Platz. Das Notdach muss bis Mittag abgebaut sein, damit der Wagen mit dem Kran über das Holzschopfdach gehievt werden kann. Zuerst sind die Konterlatten über den Blachen zu entfernen, in luftiger Höhe, 8 m über dem Boden. Dann sind die ersten Blachenbahnen von den Sparren zu ziehen... Am Wagen werden noch die letzten elektrischen Anschlüsse überprüft, der Sicherungskasten verschraubt. An beiden Wagenenden sind die Kabelenden der dicken roten Leitung mit Kabelbindern zu befestigen. Die Dachunterseiten über den Plattformen sind mit Weiss nochmals zu streichen, das BVZ-Rot schimmert teilweise noch durch. Im Wageninneren kontrolliert Max alle Schrauben, ob diese auch alle ordentlich eingeschraubt wurden. Er bessert mehrmals mit dem Schraubenzieher nach. Auch an den Aussenseiten werden wir fündig, an fünf Stellen fehlen die betreffenden Schrauben. Neu eingedreht werden diese mit Blau sorgfältig beputzt! Inzwischen haben meine Kollegen das Notdach abgeräumt, bzw. die langen Dachbalken an zwei Stellen zusammengetragen, damit der Kran diese als erstes herunternehmen kann. Der Kran trifft ein und wird in die richtige Position manövriert. Stützen ausfahren, unterbauen mit Kanthölzern,

alles läuft wie nach Drehbuch, alle helfen einander. Der Sattelschlepper (Longvehicel) zwingt sich langsam rückwärts fahrend zwischen den Häusern durch. Inzwischen sind vom Kran die Dachbalken über dem Eisenbahnwagen entfernt worden. Bald hängt der Vierachser an gepolsterten Struppen über den Dächern, mit Führungsseilen vom Boden aus gesichert... Leute aus der Nachbarschaft beobachten aus sicherer Entfernung das seltsame Treiben. Zum Schluss noch ein Erinnerungsfoto mit dem Lastenzug, davor die Beteiligten. Um 15.00 Uhr ist wieder Ruhe in Zollbrück. Wir haben den Termin nur um zwei Tage überzogen, eine feine Leistung! Bravo.

Der Transport ist unterwegs nach Goldau. Hier müssen «nur noch» die Drehgestelle untersetzt und das Bremsgestänge angepasst werden. Am nächsten Morgen erkundige ich mich, ob der Transport gut angekommen ist. Dies wird mir bestätigt. Man habe aber Probleme mit dem Zahnradrehgestell. Der Fäkalientank und weiteres Zubehör aus Liestal fehle auch noch. Anfrage, Ende Juli. Man mache jetzt Ferien. Der Betrieb werde für drei Wochen (19.7 bis 8.8.93) geschlossen. Frühestens Ende August, sofern das Material eingetroffen und die Probleme gelöst sind, kann der Wagen ausgeliefert werden. Der Frust bei uns Bernern wächst! Am 12. September findet der Sektionsausflug der Sektion Bern auf die Furka statt. Unser neuer Wagen ist nicht zu sehen. Am 11. Oktober wird der BVZ 2224 ungebraucht auf einem Hilfsdrehgestell mit andern Wagen in den Scheiteltunnel zur Überwinterung gebracht.

**Wagenprojekt ABD 4i 4543  
oder: Nach dem zweiten Streich,  
folgt der dritte gleich ...**

In Oensingen und Liestal ist man mit den Wagenbauprojekten nicht planmässig vorangekommen. Dadurch fehlten in der Saison 93 beträchtliche Betriebsmittel. Auch unser BVZ 2224

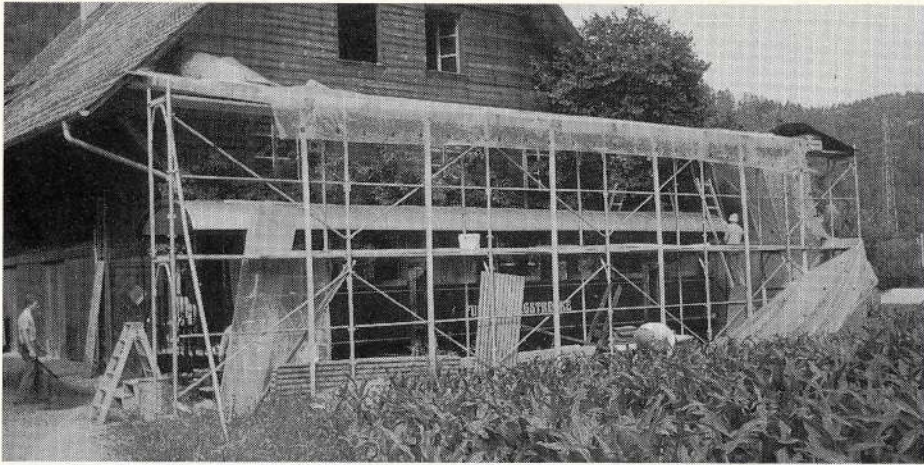


erlitt das gleiche Schicksal. Diesem Übel wollte man in Zukunft begegnen. Mit gut vorbereiteten Projekten und gegenseitigen Absprachen sollte man künftig die Renovationen in den Griff bekommen. Im September kursierte ein Projekt «AB 260 Brünig», das sich als Fehlmeldung herausstellte. Die Schreinerei Muralt hatte aber im Auftrag der DFB über diesen Wagen eine konkrete Offerte vorgelegt. So ergab es sich, dass plötzlich ein «nacktes» Untergestell mit Drehgestellen aber ohne Wagenkasten von der LSE auftauchte. Die Firma Muralt wäre in der Lage, einen Wagenkasten analog Plänen zu bauen (Typenskizze).

Was fehlt ist nicht wenig. Fenster, Türen, Sonnenstoren, Sitzbänke, Gepäckständer, Beschläge, Griffstangen, Dachlüfter etc. um nur die Wichtigsten zu nennen. Zudem müssten die Leute der Wagenbaugruppe Bern auch wieder tüchtig zupacken. An uns wurde eine offizielle Anfrage gestellt. Nach interner Diskussion und Abwägen aller Nachteile sagten wir zu, mit der Forde-

rung, dass uns die Spesen künftig vergütet würden. An zwei Sitzungen im Oktober und November mit allen wichtigen Rollmaterialleuten konnten sofort klare Schwerpunkte ermittelt und die Termine fixiert werden. Finanziell ist das Projekt durch die DFB gesichert. Ablieferungstermin ist der 30. Juli 1994. An der nächsten Sitzung vom 25. Februar wird Bilanz gezogen und die kritischen Arbeiten oder Beschaffungen eruiert. Die nächsten Arbeiten/Aufträge vergeben.

Bereits am 17. Dezember ist das durch H. Müri vorgängig in Goldau in Rekordzeit gefertigte Untergestell (ohne Drehgestelle) in Zollbrück eingetroffen. Die Drehgestelle sind fertig und werden geschützt in Containern überwintert. Die Schreinerei hat die nötigen Holzeinkäufe getätigt und alle Balken und Pfosten Ende Jahr zugeschnitten. Die geformten Dachspannten und Fensterverkleidungen werden laufend mit der Schichtholztechnik in Formpressen produziert. Die Sektion Bern lieferte zwei Gepäckraum-Schiebetüren (ex AP-Mo-



torwagen ABDe 2/4 Nr. 48) sandgestrahlt nach Zollbrück. Die Aussenbleche sind bestellt. Mehrere Sätze der benötigten Konstruktionszeichnungen (Brünigbahn SBB) wurden hergestellt und an die zuständigen Personen verteilt. Ab Februar werden zusätzliche Leute für das ehrgeizige aber machbare Projekt benötigt. Personen, welche zusätzlich an der Mitarbeit interessiert sind, insbesondere aus dem Raume

Emmental, melden sich bitte beim Koordinator. Sorgen bereiten uns noch die fehlenden vier Fenster (1200x900) im 1.-Klass-Abteil. Diese müssten in Messing gefasst sein. Alle Anregungen zum Projekt, aber auch Materialquellen sind erbeten an den Koordinator P. Grünig, Eggweg 20, CH-3065 Bolligen, Tel. G 031/338 29 64 oder P 031/921 19 42 oder an die DFB AG.

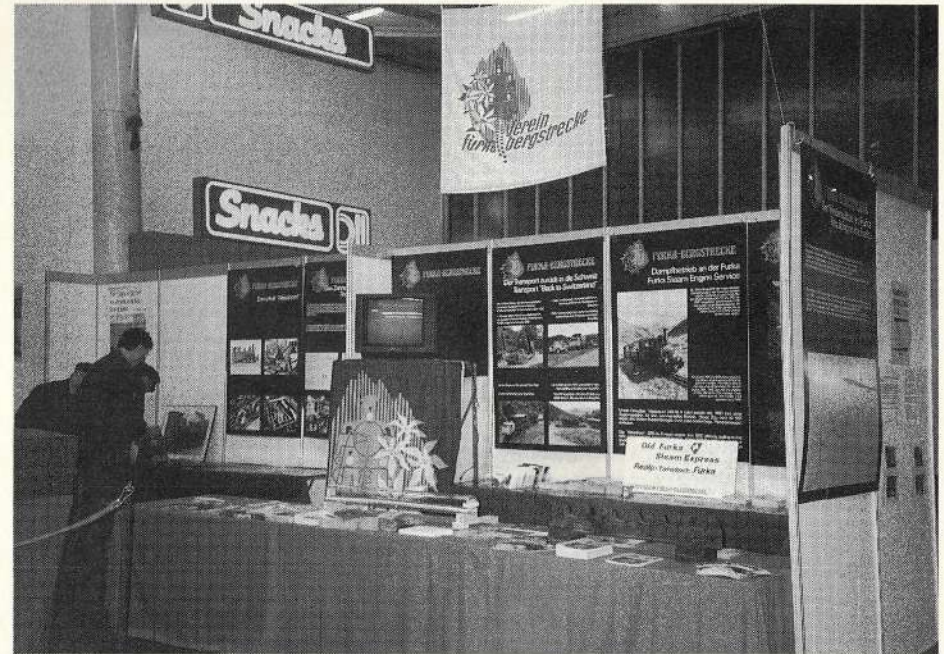
## KALENDER 1994

Ausverkauf der Restauflage  
Fr. 15.-

Zu beziehen bei  
Sekretariat DFB, Postfach 3468, 4002 Basel



Regionalgruppe  
Norddeutschland



Vom 12. bis 14. November 1993 fanden die 1. Hamburger Modellbautage auf dem hiesigen Messegelände statt. In einer nur den Modellbahnen vorbehaltenen Ausstellungshalle hatte die Furka-Bergstrecke einen Informationsstand. Diese für uns kostenfreie Standfläche befand sich auf dem Stand des Bundesbahn-Sozialwerkes (BSW) Lübeck, das dort mit einer 550 qm grossen Modellbahnanlage vertreten war, und wurde uns von einem Furka-Freund, der auch bei den BSW-Modellbahnern engagiert ist, freigegeben. Die Rückwand unseres Info-Standes dekorierten wir mit grossen, blauen Tafeln mit Text und Bildern, die kurz zuvor

auf einem Furka-Stand auf der Internationalen Modelleisenbahnausstellung in Stuttgart im Einsatz waren. Auf den Tischen unseres Standes diente als Blickfang ein Stück Original-Zahnstange der Furka-Bergstrecke, sowie ein Schmalspur-Modellzug in einem Plexiglasrohr. Eigene Videofilme neuesten Datums unserer Personenzüge auf der Bergstrecke zeigten den Zugverkehr in all ihren Facetten und lockten zahlreiches Publikum an. Während der drei Ausstellungstage war der Stand unsererseits immer gut besetzt. Einer unserer Freunde reiste am Sonntag sogar aus dem 180 km entfernten Flensburg an, um mit uns

die zahlreichen Besucher unseres Info-Standes über die Aktivitäten rund um die Furka-Bergstrecke zu informieren. Da auch von etlichen Modellbahnclubs Aktivitäten geboten wurden, es drehte sogar eine echte Dampfbahn als Modell ihre Runden und gab damit dieser Halle den Flair eines Bahnhofes zu seligen Dampfloks-Zeiten, haben wohl viele der über 35 000 Besucher auch den Furka-Stand besucht.

Einige Besucher kannten uns bereits, nicht zuletzt durch das «Medienspektakel» anlässlich der Rückführung der Vietnam-Loks über den Hamburger Hafen. Ein Furka-Freund zeigte seinen vor drei Jahren dort entstandenen Videofilm. Viele Besucher interessierten sich dafür, was denn aus den «Schrottloks» geworden sei. Stolz konnten wir dann ein Grossfoto von der DFB 1 anlässlich der Übergabe im RAW Meiningen vom März 1993 zeigen, und natürlich auch Videos dieser Lok im Einsatz im Personenzugverkehr, zusammen mit der «Weisshorn» auf unserer Bergstrecke. Diese interessierten Besucher, die uns durch Hörensagen kannten, zollten uns Respekt für die bereits an der Furka geleistete Arbeit.

Mit viel Spass an der Sache konnten wir in diesen drei Tagen ein «Fachpublikum» für unser Vorhaben interessieren, und so hoffen wir auch künftige Fahrgäste und neue aktive Furka-Freunde gewonnen zu haben. Das gibt uns Motivationen, uns auf der Ausstellung «Reisen 94» vom 12.–20. Februar 1994 ebenfalls auf dem Hamburger Messegelände auf dem Stand der Zentralschweiz einem weitaus zahlreicheren und breiter gefächerten Publikum zu präsentieren.

Diesen Bericht möchte ich schliessen mit herzlichem Dank an das BSW-Lübeck, an die Schweizer Verkehrsbüros in Hamburg und Frankfurt/M., an unsere PR-Abteilung in der Schweiz, die uns unsere Informationsarbeit ermöglichte und an alle Furka-Freunde, die aktiv beteiligt waren.

Ralf Hamann



Sektion  
Niederland

In der Sektion Niederland können wir auf ein gutes 1993 zurücksehen. Die Mitgliederzahl stieg bis zum November stetig. Im Dezember erhielten wir 8 Abmeldungen (hauptsächlich aus finanziellen Gründen). Unsere Sektion hat an verschiedenen Ausstellungen mitgemacht («Op Pad-Börse» in Scheveningen, «Bello-Festival» in Hoorn, «Hobby-Tech» in Den Bosch, «Terug naar Toen» in Apeldoorn und die «Stoomdagen im Zuiderpark» in Den Haag etc.). 17 Mitglieder waren eine oder zwei Wochen als Fronarbeiter an der Bergstrecke tätig. Unser Mitglied Arend Lokkerbol war einer der wenigen, der die Ankunft mit DFB-1 in Realp miterlebt hat; leider ist er am 3. August plötzlich gestorben. Die Einweihungen der DFB-1 und DFB 2 haben wir mit verschiedenen Vereinsmitgliedern miterlebt gleichwie die Eröffnung der Teilstrecke Tiefenbach-Furka. Viele haben in den Ferien die Dampffahrten nach Furka zurückgelegt. Einige von uns haben ein Diorama von dem Alt Sennstufentunnel I fertig gebaut. Auf touristischem Gebiet waren wir auch tätig und deshalb ist nun bekannt, dass man in der Schweiz eine Dampfbahnreise der Furka entlang geniessen kann. Während 20 Minuten konnten wir in einer Rundfunksendung über die VFB und DFB erzählen. Bei den Treffen in Darmstadt waren wir präsent und nachher haben auch wir im engen Kreis über die Zusammenarbeit zwischen Verein und Dampfbahn gesprochen. Es hat uns gefreut, dass wir für den Wiederaufbau von der «Gletschhorn» einen Check anbieten konnten als Geschenk von unserer Sektion. Für die neuen Fronarbeitseinsätze 1994 haben sich wieder Verschiedene gemeldet und auch die Werbung für unseren Verein als auch für künftige Dampfbahnpassagiere geht im 1994 weiter.

Frans de Jong, Vz.

Wir beklagen den Verlust unseres Vorstandsmitglieds Hans Ruedi Haeflinger, der am 10. Dezember 1993 nach kurzer Krankheit gestorben ist. Er hat seit den Anfangsjahren des Vereins viel für unsere Idee getan, als Organisator von Ausstellungen und unermüdlicher Mitarbeiter in der Wagenwerkstatt Liestal. Ohne ihn wäre auch das starke Engagement des Schreibenden für die Sache von VFB und DFB nie zustande gekommen. Wir werden dem Verstorbenen ein ehrendes Andenken bewahren.

Am 6. Januar 1994 fand in einem Saal der Grün 80 eine gesellige Zusammenkunft statt; der Santiglaus hatte sich ein wenig verspätet und wurde durch die

drei Könige abgelöst. Fast 40 Mitglieder wollten erfahren, was letztes und dieses Jahr an der Bergstrecke und in der Wagenwerkstatt Liestal gelaufen ist und noch läuft, worüber sie mit Dias und launigen Worten informiert wurden. In Liestal nähert sich der langersehnte Barwagen seiner Vollendung (er heisst übrigens nicht in erster Linie so, weil man dort drin bar bezahlen muss, sondern weil er wirklich eine Bar enthält, an der man sich während der Fahrt einen Drink genehmigen kann!). Im März soll das Roll-out des erstmals rot gespritzten Bijous stattfinden. Mehr darüber hoffentlich in der nächsten Nummer.

A. Heinimann

