



MEFEZ Nachrichten

87

Nachrichtenblatt der Modelleisenbahnfreunde „Eiger“ Zweilütschinen
Juli 2012 36. Jahrgang Ausgabe 1/2012



*MEFEZ Reise 2012: ÖGEG-Extrazug auf der Steyrtalbahn mit Dampflokomotive 6 „Klaus“
Foto: Andreas Häsler, Waldneukirchen, 8. Mai 2012*

Inhalt

- ◆ Die Welsh Highland Railway
- ◆ Wie werden wir noch schneller?
- ◆ Aktuelles aus der Jungfrauregion
- ◆ MEFEZ - Reise 2012
- ◆ Hauptversammlung 2012



Oben: Garatt NGG16 143 umfährt den Zug im Bahnhof Caernarfon. Im Hintergrund das Schloss.

Unten: Am damaligen Ziel Rhyd Ddu angekommen - die NGG16 143 von hinten.

Fotos: Andreas Häsler, August 2005



Die Welsh Highland Railway

Andreas Häsler

Wales ist ein ganz spezielles Land, welches mit Kohle, Schafen und Dampfeisenbahnen bekannt wurde. In den letzten Jahren entstand dort mit grossem Einsatz von Eisenbahnfreunden eine ganz spezielle Eisenbahn.

Dreieinhalb Stunden mit einer Schmalspurdampflokomotive zu fahren, ist wohl der Traum jedes Eisenbahnfans. Unsere Kollegen aus Grossbritannien haben dies mit viel Fronarbeit und noch viel mehr Geld erreicht. Im Jahr 2011 wurde die 25 Meilen (ca 40 Kilometer) lange Welsh Highland Railway (WHR) über den 658 Fuss (200 m) hohen Aberglaslyn-Pass in 60cm-Spur wieder eröffnet. Wenn man in Betracht zieht, dass sich die beiden Endbahnhöfe Caernarfon und Portmadog auf Seehöhe befinden, sind die Steigungen beträchtlich. Der steilste Abschnitt hat eine Steigung von 27 Promille.

Doch wie kam es dazu? 1922 wurde die ursprüngliche Welsh Highland Railway als Zusammenschluss zweier konkursiten kleineren Bahngesellschaften gegründet. Die WHR war eine der vielen Schmalspurbahnen in Wales, welche für den Transport von Schiefer und Kohle gebaut wurde. Zusätzlich war sie das Nahverkehrsmittel für die Waliser und auch schon in dieser Zeit ein touristisches Ziel. Wie für viele Bahnen in Europa kam der Niedergang der WHR mit der Weltwirtschaftskrise und der Zunahme des Individualverkehrs. Ein grosses Problem waren die zu klein dimensionierten Lokomotiven, die grosse Mühe hatten, die Züge über die Gebirgstrecke zu führen und entsprechend ausgeleiert waren.

Am 1. Juni 1937 verkehrte zum letzten Mal ein Zug auf dieser Strecke. Die Gleise wurden abgebaut und zu Kriegsmaterial verarbeitet, die Trassen überwucherten.

1964 wurde eine neue Welsh Highland Railway gegründet. Die Gesellschaft baute beim alten Bahnhof in Portmadog ihre Basis mit Abstellhalle und Werkstätte. Dazu kam eine etwa einen Kilometer lange Strecke, damit die Fahrzeuge auch gefahren werden konnte. In der Sammlung befindet sich unter verschiedenen Fahrzeugen auch die letzte Originallokomotive „Russell“.

Die benachbarte Ffestiniog Railway hatte aber aus Angst vor Verlusten über Jahre hinweg alle Projekte für den Wiederaufbau der WHR bekämpft. 1994 übernahm sie dann selber die noch unverbauten Trassen. Sie erhielt auch die Genehmigung zum Wiederaufbau der Strecke und der Verlängerung derselben von Di-

Impressum

Redaktion

Andreas Häsler / Hans Häsler

Auflage 250 Stk.

Redaktionsadresse

Andreas Häsler-Urben, Moos 30, 3814 Gsteigwiler
Telefon 033/823 49 30 * E-Mail redaktion@mefez.ch

nas nach Caernarfon (ehemalige Normalspurstrecke). Der Grund, den Endpunkt von Dinas nach Caernarfon zu verschieben, liegt in der touristischen Wichtigkeit dieser Stadt mit dem gut erhaltenen Schloss und der Altstadt.

Die Strecke wurde nun mit freiwilligen Arbeitern und Spenden wieder aufgebaut. Neben den vier Tunneln am Aberglaslyn Pass mussten insgesamt 21 grössere und kleinere Brücken saniert oder wiederaufgebaut werden. Die ganze Strecke musste zudem wegen der Fahrzeuge auf ein grösseres Profil umgebaut werden.

Das Rollmaterial war eine Knacknuss. Mehr oder weniger alle noch vorhandenen walisischen Fahrzeuge waren schon wieder auf der einen oder anderen Museumsbahn im Einsatz. Das Streckenprofil und auch die Idee, lange Züge mit bis zu 15 Wagen zu führen, verlangten nach starken Lokomotiven. Die Ffestiniog Railway Company konnte aus dem eigenen Bestand für den Anfang einige Lokomotiven ausleihen. Doch auf die Dauer sollte auch die WHR eigenes Material haben. Ganz hinten in Boston Lodge stand noch die K1, die erste Garratt-Lokomotive, die von Beyer, Peacock & Company in Manchester für eine Schmalspurbahn in Tasmanien (Insel vor Australien) gebaut wurde. Auf Umwegen kam diese 1966 zur Ffestiniog Railway, konnte aber aufgrund des Profils dort nicht eingesetzt werden. Garratt war also die Lösung und dies in der Zeit, wo in Südafrika diese eindrücklichen Dampflokomotiven auch von Dieselloks ersetzt wurden. Fündig wurde man in Südafrika: Die Dampflokomotiven NGG16 87, 109, 138, 140 und 143 mit Achsfolge 2-6-2 + 2-6-2T (CH: G 3/5+3/5) wurden importiert und für den Betrieb bereit gemacht. Zusätzlich kamen noch 2 Schlepptenderlokomotiven NG15 133 und 134 mit Achsfolge 2-8-2 (CH: G 4/6) aus französisch/belgischer Fertigung dazu. Diese werden zur Zeit noch aufgearbeitet. Zusätzlich befinden sich noch die zwei Diesellokomotiven „Castell Caernarfon“ und „Upnor Castle“ auf der WHR. Mit zwei Ausnahmen wurden alle Personenwagen von verschiedenen Firmen neu auf bestehende südafrikanische Untergestelle aufgebaut. Neben „normalen“ Personenwagen gibt es auch noch einen Salonwagen und einen Wagen mit Zugang für Rollstuhlfahrer. Die Güterwagen (Flach- und Schotterwagen) stammen ausschliesslich aus Südafrika. Bei speziellen Ereignissen werden auch Fahrzeuge der Ffestiniog Railway eingesetzt. Mit dem Zusammenschluss der Bahnen am Bahnhof von Portmadog ist nun der Austausch von Fahrzeugen und auch der Anschluss an die Werkstätte der FR in Boston Lodge ohne weiteres gegeben.

Quellen: www.festrail.co.uk / Rheilffordd Eryri Travellers Guide / Wikipedia.



Snowdon Mountain Railway

In der Nähe der Welsh Highland Railway befindet sich die einzige Zahnradbahn Grossbritanniens. Die Snowdon Mountain Railway fährt noch heute die Hälfte ihrer Züge mit Dampflokomotiven.

Foto: Andreas Häsler, August 2005

The route of The Welsh Highland Railway



Mehr Bilder und
Informationen unter
www.festrail.co.uk

Wie werden wir noch schneller?

Betrachtungen der englischen Bahnen aus dem Jahre 1947

Andreas Häsler

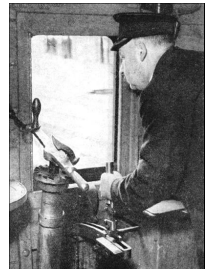
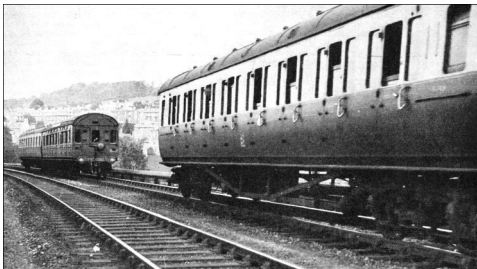
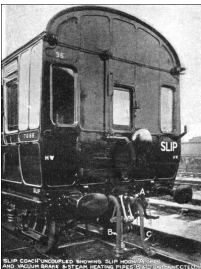
In den Jahren vor 1948, dem Zeitpunkt der Verstaatlichung der Normalspurbahnen, war ein Wettkampf unter den grossen Bahngesellschaften ausgebrochen. Daneben kamen die immer schnelleren Autos mit den Autobahnen in Mode. Die London and North Eastern Railway verband Edinburgh über die Ostküstenlinie mit London; Die London Midland and Scottish Railway verband Glasgow über die Westküste mit London. Die schnellsten Lokomotiven waren bereits gebaut und die Höchstgeschwindigkeit der Strecken konnte auch nicht erhöht werden.

Doch wie konnte man noch schneller werden? - Ganz einfach: Man versuchte Zugverbindungen mit möglichst wenig Halten zu planen. Die LNER hatte den Flying Scotsman. Dieser verkehrte zwischen London und Edinburgh über 393 Meilen ohne Halt und legte die Strecke in 7 Stunden und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 56.1 Meilen/Std zurück. Die LMS verfügte über eine Verbindung zwischen London und Carlisle über 301 Meilen.

Slip Coaches

Eine weitere Bahngesellschaft die Great Western Railway hatte ihre längste Fahrt mit 108 Meilen gegen Westen. Diese Gesellschaft nutze eine kreative Idee für Passagiere, welche unterwegs aussteigen wollten: die sogenannten Slip Coaches.

Dies war eine Wagengruppe, welche hinten am Zug angehängt und mit einem Kondukteur/Bremser besetzt war. Dieser hatte die Aufgabe, in einer bestimmten Distanz vor dem Zielbahnhof die Wagen in voller Fahrt vom Express zu trennen und mit der Vakuum- und einer Handbremse am Perron zum Stehen zu bringen, während der Express ohne Zeitverlust dem Endziel entgegeneilte.

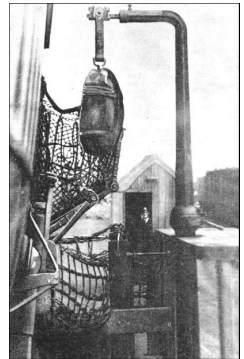
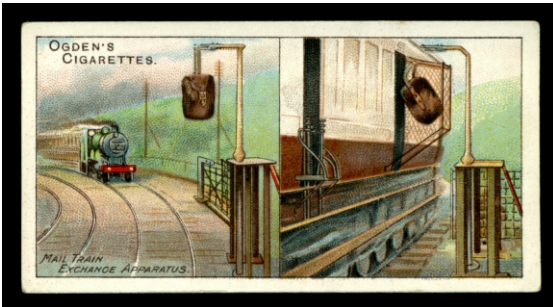


Bilder: mikes.railhistory.railfan.net

Der fliegende Postumlad

Neben den Passagieren wollte man auch die Post schnell befördern. Postzüge von Nord nach Süd oder umgekehrt umfassten bis zu 20 Wagen und waren mit 40 Bediensteten besetzt, welche unterwegs die Post sortierten. Damit nur an grösseren Zentren gehalten werden musste, hatten die Wagen zwei spezielle

Vorrichtungen: Die eine war ein Arm, der aussen an der Wagenwand angebracht war und mit einer Feder gegen oben an den Wagenkasten gedrückt wurde. Die andere war ein Netz, welches beim Öffnen der Seitentüre gegen aussen und vorne geöffnet wurde. An den Unterwegsstationen gab es auf einem Podest neben den Gleisen einen Galgen mit einer ähnlichen Vorrichtung und auch ein Netz. Bevor der Express eine solche Station erreichte, öffneten die Bediensteten die Türe und hängten einen gut zugeschnürten Lederbeutel, welcher den Post-sack enthielt, an den Arm, welcher durch das Gewicht vom Wagen weggezogen wurde. Beim Öffnen der Türe ging das Netz automatisch auf. Dasselbe machte der Postbedienstete am Bahnhof. Der Zug fuhr nun ohne Abzubremsen an der Vorrichtungen vorbei und der Sack aus dem Wagen landete im Netz des Bahnhofs und der Sack vom Bahnhof fiel durch das Netz auf den Wagenboden.



Bilder: Zigarettenbild und postheritage.wordpress.com

Wasserfassen während der Fahrt

Langstreckenfahrten hatten noch einen anderen Nachteil: Dampflokomotiven brauchen Kohle und Wasser. Während die Kohle für die ganze Fahrt gebunkert werden konnte, musste auf einer solch langen Distanz unterwegs Wasser gefasst werden. Wer schon mal bei einer Schmalspurdampflok gesehen hat, wie lange es dauert, bis der Wassertank gefüllt war, kann sich vorstellen, dass dies bei einer Expresszugslokomotive noch viel länger dauern würde. Eine britische Schnellzugslokomotive verfügte über einen Vorrat von 5000 Gallonen (22'730 Liter) Wasser.

Die Lösung für das Problem war auf geraden Strecken Kanäle zwischen den Schienen anzubringen. Die Tender der Lokomotiven waren mit einer Vorrichtung ähnlich eines Kochlöffels versehen. Der Heizer senkte vor der Wasserstrecke die Vorrichtung. Die Strecke mit dem Kanal begann immer nach einem kleinen Gefälle, wo sich der „Löffel“ in den Kanal senkte und das Wasser durch die Zuggeschwindigkeit durch eine enge Röhre in den Tender gepresst wurde. Beim Ende des Kanals gab es wieder eine leichte Steigung und der Löffel wurde aus dem Kanal gezogen. Die Steigungen verhinderten menschliche Fehler.

Übrigens waren die Tender der LNER Lokomotiven mit einem Gang ausgerüstet, damit beim Personalwechsel die Crews bequem und sicher von und zu den Wagen gelangen konnten.

MEFEZ - AGENDA

- 27.07.12 **Fahrabend**
24.08.12 **Grill- und Fahrabend ***
15./16.09.12 **Tage der offenen Tür**

*** Anmeldung für den Grillabend bis eine Woche vorher an Ruedi Betschart (Telefon 077 405 94 39)**

Jeder Freitagabend ab 20.00 Uhr ist Bauabend im Klublokal.
Jeder letzte Freitagabend im Monat ab 20.00 Uhr ist Fahrabend.

Jedermann ist herzlich willkommen.

Weitere Informationen unter www.mefez.ch oder im Eisenbahn-Amateur.



Kater Piddy's Meinung

Es war nicht so ein guter Winter. Ende November begann mein Betreuer seine abstruse Idee zu verwirklichen zum hundertjährigen Jubiläum der Jungfraubahn einen Zug zu bauen. Tagelang wurde in meinem Esszimmer gesägt, geklebt, geflucht und gemalt. Im März schliesslich biss mich nachts ein widerwärtiges Tier in mein allerwertestes Hinterteil. Zweimal musste ich meinen Hausarzt aufsuchen und sogar zwei Tage in der Katzenklinik verbringen. Ich hatte eine veritable Blutvergiftung. Kaum zu Hause bat mich mein Betreuer als Statist bei einer Fotosession teilzunehmen. Was Sie denken ist falsch..... Es waren keine schönen Katzendamen sondern der verflixte Jungfraubahnzug war der andere Teilnehmer. Enttäuscht habe ich mich desinteressiert gezeigt. Was bringt mir dieses Jubiläum? - absolut nichts. Ich esse keine Jubiläums-Schokolade und trinke keinen Jubiläums-Energy-Drink und Jubiläums-Katzenfutter gibt es ja nicht.

Dr. Walter Ellenberger 1949 - 2012

zum Gedenken

Nach langer schwerer Krankheit ist am 3. April 2012 unser Aktivmitglied Dr. Walter Ellenberger verstorben.

Walter Ellenberger ist schon 1978 zum MEFEZ gekommen, beruflich bedingt konnte er am Klubleben nicht aktiv teilnehmen.

1980 organisierte er die RAIL-IN 80, eine grosse sehenswerte Eisenbahnausstellung an beiden Interlakner Bahnhöfen. Im Kursaal waren verschiedene Modellbahnanlagen und Verkaufsstände zu sehen. Der MEFEZ konnte an dieser Ausstellung aktiv mitarbeiten. Wir hatten unter anderem unseren Barwagen während der Ausstellung in Interlaken Ost in Betrieb. Unsere damalige Dampflokomotive G 3/4 11 befuhr etliche Male die BOB-Strecke nach Lütschental. Mit diesen Aktionen schufen wir den finanziellen und medienwirksamen Grundstein für unsere Grosstraktion. 1988 fand die zweite Ausstellung in etwas kleinerem Rahmen statt.

Nebst seiner beruflichen Tätigkeit bei den SBB schuf Walter Ellenberger sich in seiner Hobbytätigkeit den bekannten RAIL-IN Klub. Dieser besass verschiedene Speise- und Nostalgiewagen. Lange Jahre waren diese Fahrzeuge in der Schweiz und Europa (z. B. mit dem BLS Tenda-Express) unterwegs. Im Weiteren wurde ein Treffpunkt für Modelleisenbahnfreunde in Interlaken erstellt, zuerst in einer Baracke, später dann im Gebäude der SBB Historic. Leider ist dieser Bahntreff nicht mehr existent.

Ich kannte Walter Ellenberger von meiner beruflichen Tätigkeit als Bahnhofleiter Interlaken West sehr gut. Mit Inbrunst hat er die zu tätigenen Rangiermanöver seiner Wagen koordiniert, so dass diese bereits für den nächsten Einsatz in der richtigen Reihenfolge platziert wurden.

Einen schweren Schicksalsschlag erreichte ihn kurz nach seinem vorzeitigen Rückzug aus dem Berufsleben. Er erlitt einen Hirnschlag mit der Folge, dass er fortan geschwächt im Rollstuhl leben musste. An den Folgen dieser Krankheit ist er nun verstorben.

Wir werden unserem Klubmitglied Dr. Walter Ellenberger ein ehrendes Andenken bewahren und drücken seiner Mutter und seinen Angehörigen unser herzliches Beileid aus.

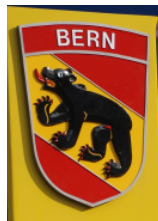
Hans Häsler

Aktuelles aus der Jungfrauregion

Hans Häsler

BOB

Anfangs Februar ist der ABeh 4/4 304 nach längerer Revision und Umbau in Betrieb genommen worden. Getauft wurde das Fahrzeug auf den Namen des Kantons Bern mit entsprechendem Wappen. Somit sind alle Triebwagen der Serie 304 – 308 und 310 umgebaut und erscheinen im neuen Design.



In Interlaken Ost sind die Vergrößerungsarbeiten für den Parkplatz durchgeführt worden. Das Gleis 66 und die westseitigen Weichen sind total ausgebaut worden. Gleis 65 wurde zudem stark verkürzt ebenso Gleis 11. Beide Gleise sind nur noch von Seite Wilderswil befahrbar.

In der Nacht vom 24./25. Mai 2012 entlief in Lütschental ein Bauzug bestehend aus Tm und dem Skl-w 802 (Baujahr 1896). In Zweilütschinen prallte der Zug auf eine abgestellte Zugskomposition. Dabei wurden der Skl-w 802 und der BD 502 schwer beschädigt. Ein mit Reinigungsarbeiten beschäftigter Mitarbeiter in der abgestellten Komposition wurde durch den Anprall leicht verletzt. Beschädigt wurden auch die nachfolgenden Wagen. Diese zwei Wagen konnten umgehend repariert werden. Der BD 502 wurde nach Kaiseraugst verfrachtet und abgebrochen. Das Schicksal des Skl-w 802 ist noch nicht entschieden.

Am 21./22. Juni 2012 sind das Abstellgleis und die Weiche 2 in Burglauenen ausgebaut worden.



Rechts:

Weiche 2 Burglauenen

Foto Hans Häsler, 14. Juni 2012



Oben: Tm 2/2 2 (ex „Müller-Traktor“) und Ski-w 802 in Zweilütschinen, Oktober 2010
Unten: Parkplatzerweiterung Interlaken Ost, Februar 2012

Fotos: Hans Häsler



MEFEZ-Reise 2012

Andreas Häslner

Auch die diesjährige MEFEZ-Reise gehört der Vergangenheit an. Dieses Jahr brachen wir mit 34 Mitreisenden auf nach Osten. Die Reise im Railjet verging wie im Flug und schon waren wir in Linz, wo wir Zimmer im Hotel IBIS bezogen. Der nächste Tag stand im Zeichen einer Stadtrundfahrt mit zwei wieder aufgebauten Triebwagen der Pöstlingsbergbahn. Nun ja, zuerst war warten angesagt, da die Abfahrtsanzeige immer etwas von Betriebsunterbruch von sich gab. Mit etwas Verspätung trafen die Vehikel doch noch am Hauptbahnhof ein und unsere Fahrt nach Solar City am südlichen Stadtrand begann. Die Tramführer hatten etwas Mühe uns die geplanten Fotohalte zu ermöglichen, hatten sie doch nicht das grosse Verständnis für den Sonnenstand. Nach einer halbstündigen Pause (mit einer Zusatzschleife für die im Tramgebliebenen) am Hauptplatz erklimmen die zwei Triebwagen ihre Heimstrecke, den Pöstlingsberg. Das vorzügliche Mittagessen nahmen wir im Pöstlingsschlüssel ein. Die Rückfahrt endete im alten Pöstlingsbergbahnhof, wo auch noch zwei Originaltriebwagen besichtigt werden können.

Der nächste Tag brachte uns zur Steyrtalbahn. Unser Extrazug mit der Originallokomotive „Klaus“ (benannt nach dem Ort, nicht nach einer Person) zog unseren Zug nach Grünburg. Die Crew der Museumsbahn übertraf sich mit Fotohalten an gut ausgeleuchteten Stellen und organisierte für jeden Sandwiches und Bier.

Der letzte Tag in Linz stand zur freien Verfügung. Die meisten MEFEZ'ler entschlossen sich zum Ausflug nach Gmunden, welcher mit einigem Umsteigen aber auch einer Fahrt durch das Oberösterreichische Hinterland verbunden war. Ziel der Reise war neben dem bekannten Fremdenort die Bahnunternehmung



Stern und Hafferl, welche die Linien Lambach-Vorchdorf (Normalspur) und Vorchdorf – Gmunden (Schmalspur) betreibt. Auch wenn die Schmalspurbahn heute mit modernen Tramfahrzeugen befahren wird, ist ein Rundgang durch den Fahrzeugpark in Vorchdorf ein Erlebnis. Neben vielen normalspurigen Fahrzeugen aus Deutschland und Österreich finden sich im Schmalspurbereich doch einige Trouvaillen aus der Schweiz. Nach einem kurzen Rundgang durch Gmunden stand schon die Rückfahrt mit dem steilen Tram zum Bahnhof und mit der Bahn zurück nach Linz an.

Wir danken allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern für die spannenden 5 Tage und vor allem für ihre Disziplin.



*Oben: Kreuzung des „MEFEZ-Extrazuges“ mit einem Regeltram am Pöstlingsberg.
Unten: Interessierte MEFEZ'ler im Museumsbahnhof der Pöstlingsbergbahn.*

Fotos: Andreas Häsler, 7. Mai 2012



44. Hauptversammlung vom 28. Januar 2012

Hans Häsler

Dieses Jahr besuchten wir das Unterhalts- und Interventionszentrum der BLS in Frutigen. Bei kaltem und nassem Wetter erreichten wir Frutigen. Hier sind wir von zwei netten Damen begrüsst worden, die uns durch die imposante Anlage führten. Anhand eines Videos und eines Modelles wurden uns der Tätigkeitsbereich des Zentrums und die Anlagen des Lötschberg-Basistunnels vorgeführt. Während des Rundganges konnten wir den neuen Lösch- und Rettungszug (LRZ) besichtigen, welcher rund um die Uhr einsatzbereit ist.

Präsident Christian Eymann konnte danach 35 Mitglieder im Restaurant Stadthaus in Unterseen begrüssen. Leider haben wir im Berichtsjahr drei Mitglieder durch Todesfall verloren (Gottfried Just, Hans Rudolf Konzett und Andreas Weltenreiter). 7 Eintritte, 2 Austritte und 1 Ausschluss ergeben einen Bestand von neu 193 Mitgliedern.

Die Traktanden wurden zügig bearbeitet. Jahresbericht, Jahresrechnung, Budget und die Festsetzung des Jahresbeitrages wurden einstimmig angenommen. Wahlen waren keine zu tätigen. Eine Rochade ergab sich in der Besetzung des Vorstandes: Anstelle von Thomas Teuscher übernahm Ruedi Betschart das Amt des Eigerstubenwirtes. Thomas Teuscher verbleibt als Klubhausverantwortlicher im Vorstand. Andreas Häsler wurde einstimmig zum Ehrenmitglied ernannt, seit 22 Jahren betreut er die Redaktion der MEFEZ-Nachrichten und war in verschiedenen Ämtern im Vorstand tätig.

Ein grosses Thema war die Zukunft unserer Grosstraktion. Die BOB konzentriert sich in der Nostalgie auf die SPB, die neue BOB-Infrastruktur erlaubt keinen optimalen Betrieb mit Lokzügen mehr und die Nachfrage ist eingebrochen.

In einer gemeinsamen Sitzung wurde die Vergabe der verbliebenen Lokomotiven und Wagen dem MEFEZ übertragen. Der Vorstand hat verschiedene Museumsbahnen in der Schweiz angeschrieben und es zeichnet sich eine Lösung ab. Angedacht ist auch das gedeckte Aufstellen einer HGe 3/3 in Zweilütschinen.

Um eine ausserordentliche Hauptversammlung zu vermeiden, schlägt der Vorstand vor, die Ausführung des Geschäftes dem Vorstand zu übertragen. Die anschliessende Diskussion wurde rege genutzt. Unter anderem wurde angeregt, die Fahrzeuge der Dampfbahn Ballenberg zu übergeben. Aus Sicht des Vorstandes ist die BDB keine optimale Lösung, da die Fahrzeuge im Freien abgestellt werden müssten und die Züge nur auf der BOB eingesetzt werden könnten, was das Problem nicht löst.

Der Antrag des Vorstandes wurde mit einer Gegenstimme und vier Enthaltungen angenommen.

Im Verschiedenen wurde über die Klubreise „Linz / Steyrtal“ informiert. Die Inbetriebnahme „unserer“ Dampfloks 11 beim Klub 1889 verzögert sich, wegen fehlender Kleinteile und der Leistung der neuen Ölfuehrung. Der Verein plant einen Besuch in Samedan im Herbst.

Mit der obligaten Tombola und einem feinen Nachtessen endete die Hauptversammlung am späteren Abend.



*Oben: Der Lösch- und Rettungszug der BLS im Interventionszentrum.
Unten: Interessierte Mitglieder am Modell des Lötschberg-Basistunnels.*

Fotos: Hans Häsler, 29. Januar 2012





Oben: Der revidierte ABeh 4/4 304 „Kanton Bern“ in Zweilütschinen

Foto: Hans Häsler, 21. April.2012

Unten: Zum hundertjährigen Jubiläum der Jungfraubahn hat Hans Häsler ein Modell im Massstab 1:25 gebaut. Das Bild zeigt die Komposition He 2/2 9, B23 und B24 auf der Jungfernfahrt.

Foto: Hans Häsler, 17. Mai 2012

