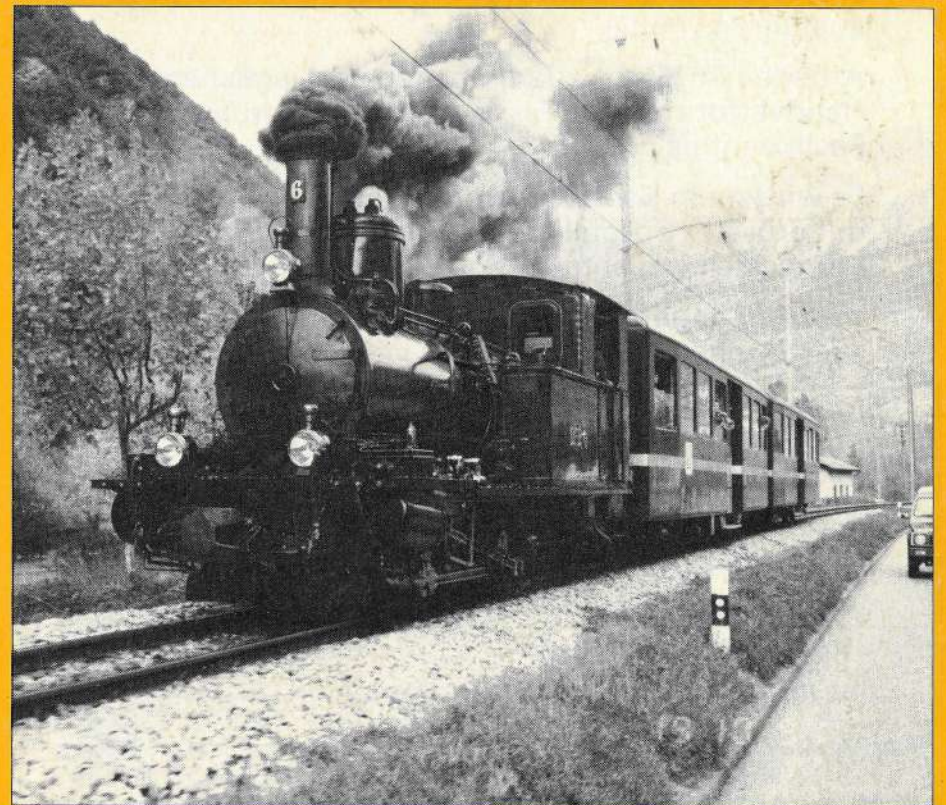




Verein Furka-Bergstrecke

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG





Bruno Rütli

Kunstschlosserei 9204 Andwil SG

Telefon 071 85 38 53

In meiner kleinen, aber sehr leistungsfähigen Werkstatt kann ich diverse Kunstschlosseraufträge ausführen.

Arbeiten im Schmieden, Spalten und jeglichem Handverformen von Eisen werden mit grösster Fachkenntnis erledigt.

Es wird mein Bestreben sein, auch Ihren Auftrag mit grösster Sorgfalt auszuführen. Wann darf ich Ihre Bestellung entgegennehmen?

Vereinswanderpreise

Aschenbecher

Gitter und Tore

Geländer

Trennwände

Kunstgegenstände

Skulpturen

Grabmale

usw.

Ihr Auftrag würde mich sehr freuen.

Mitteilungsblatt / Bulletin

Verein Furka-Bergstrecke
3999 Oberwald

Ausgabe / Edition 1/1992

DFB, Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
3999 Oberwald

Impressum

9. Jahrgang Auflage 8000 Ex.
9^e année Tirage 8000 ex.

4 Ausgaben jährlich / 4 éditions par an

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

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

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

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

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

Redaktionsschluss für Nr. 2/1992/
Clôture de rédaction du n° 2/1992:
8. April 1992 / 8 avril 1992

Erscheinungsdatum: Woche 22
Date de parution: semaine 22

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



Inhalt / Sommaire

Aus dem Verwaltungsrat der DFB	4
Aus dem Zentralvorstand	4
Jahresbericht des «info-bus»	5
5. ordentliche Generalversammlung DFB	7
Mitgliederstatistik	11
Einladung zur 8. ordentlichen Generalversammlung	12
Invitation à la 8 ^e assemblée générale ordinaire	13
Nouvelles du conseil d'administration	14
Bezug von älteren Mitteilungsblättern	14
Ressort Bau	15
Winterarbeit	17
Barwagen WRs 703	19
Der Rollmaterialpark der DFB	21
Güterwagentransport von Herisau nach Liestal	26
Sektionsnachrichten	27
Die ersten Prager auf der Furka	31
Intern. Modelleisenbahnausstellung	32
Anderer Schmalspurbahnen	35
Anderer Bahnen: Vereinalinie RhB	38
Furka-Frühshoppen in Dresden	39



DFB
DAMPFBahn FURKA-BERGSTRECKE AG
CH-3999 OBERWALD

Aus dem Verwaltungsrat der DFB

- Die HG 2/3 «Weisshorn» ist während der Wochenenden vom 12./13. und 19./20. Oktober 1991 zwischen Täsch und Zermatt bzw. zwischen Brig und Stalden im Jubiläumzugbetrieb der BVZ gefahren. Die Fahrten sind allesamt sehr gut und ohne Zwischenfälle verlaufen. Die «Weisshorn» hat sich ausgezeichnet bewährt.
- Der Platzmangel bei der SLM infolge der nicht fahrplanmässig verlaufenden Produktion der Lok 460 führte zu einer Kündigung des Standplatzes der Dampfschneeschleuder. Es muss also ein Platz zur Lagerung gefunden werden. Die Container, die allesamt leer sind und bei SLM gelagert werden, sollen möglichst bald an einen günstigeren Lagerplatz umgesiedelt werden. An der Strecke soll mit einem Teil der Container ein Bahnlager erstellt werden.
- Die Bausaison 1991 konnte fristgerecht verwirklicht werden. Die Strecke Realp-Tiefenbach ist bereit, die Zahnstange wurde vermessen. Die unzähligen Daten werden ausgewertet. Bereits wurden auch schon grössere Abweichungen behoben.
- Die Straffung im Fronarbeiterkonzept hat sich bewährt. Für die kommende Saison muss jedoch nochmals eine weitere Selektionierung erfolgen. Besondere Beachtung ist den verschiedenen Lehrlingslagern zu schenken, in welchen jeweils sehr gut vorbereitete, effektive Arbeit geleistet wird. Bereits sind mehrere Anfragen für die Saison 92 eingetroffen.
- Die im Camp Realp aufgezogene Logistik hat sich bewährt. Durch den zentralen Einkauf konnte viel Geld gespart werden.
- Am 4. Oktober 1991 haben sich am unteren Portal des Tunnels III einige Kubikmeter Fels gelöst. Der Felssturz hat die geplanten Betonarbeiten in jener Zeit nur um einen einzigen Tag verzögert. Zur Absturzzeit war kein Zug oder Personal in der Nähe.
- Das Projekt der Unterführung Muttbach ist bereit zur Eingabe des Plangenehmigungsverfahrens. Noch werden Wege zur Finanzierung gesucht.

bhs.

Aus dem Zentralvorstand

vfb/alb – Administratives und interne Probleme benötigten jeweils viel Zeit der Sitzungen des Zentralvorstandes. Schon lange wurde über den Mitglieder- ausweis diskutiert, welcher nun bis zur Vereinsgeneralversammlung versandt werden sollte. Wie im Mitteilungsblatt 4/1991 angekündigt, finden Sie in dieser Ausgabe die Einladung mit Traktandenliste für die Generalversammlung vom 21. März 1992 in Nottwil. An neuen

Werbemitteln wurde die Medaille «Wilerbrücke» angekündigt. Für die Betriebseröffnung der DFB AG, Teilstrecke Realp-Tiefenbach, werden zurzeit Personen gesucht, die im Organisationskomitee aktiv mitwirken können. Die Regionalgruppen Rhein-Neckar und Nordrhein-Westfalen erfüllen die Bedingungen des Zentralvorstandes und konnten als Sektion des Vereins anerkannt werden.

Jahresbericht des «info-bus»

Auch das Jahr 1991 darf, aus der Sicht des «info-bus» und seiner für den Verein und die AG unterstützenden Tätigkeit, als recht erfolgreich bezeichnet werden.

Nachdem der Bus aus dem Verkehrshaus zurück war, wurde er in der Lastwagenwerkstatt in Ordnung gebracht und innen wieder instand gestellt sowie mit einer zusätzlichen Bildtafel über den Aufbau des «info-bus» ergänzt. Als Gesellschaftswagen muss der Bus jedes Jahr bei der Motorfahrzeugkontrolle in Olten vorgeführt werden. Dies ist zwar mit einem gewissen zeitlichen und finanziellen Aufwand verbunden, hat aber auf der anderen Seite den Vorteil, dass wir immer mit einem technisch einwandfreien Fahrzeug unterwegs sind und auch nachts und sonntags fahren dürfen, was schon etliche Male vorkam.

Der erste Einsatz im 1991 konnte somit erst in der zweiten Hälfte des Monats April erfolgen, genau war dies am 26. und 27. April im Neumarkt-Center in Brugg. Von da an war der Bus, mit dem jeweiligen Betreuer-Team, an weiteren 19 verschiedenen Orten in der Schweiz und orientierte an total 53 Tagen die Bevölkerung über unser Vorhaben. Dabei wurde das Busteam in verdankenswerter Weise jeweils von Vereinsmitgliedern aus der entsprechenden Sektion tatkräftig unterstützt. Diesem Umstand und der allzeit positiven Einstellung des Busteams, jede gemeldete Einsatzmöglichkeit zu erfüllen, ist es zu verdanken, dass wir das Jahr 1991 wiederum so erfolgreich abschliessen konnten. So gelang es auch diesmal wieder, den Bus *ohne* jegliche finanzielle Belastung der Vereinskasse zu betreiben. Nebst vielen Anmeldungen in den Verein und auch Aktienzeichnungen bezogen wir zudem bei der Materialstelle in Frauenfeld für etwa 12 000 Franken Verkaufsmaterial, das

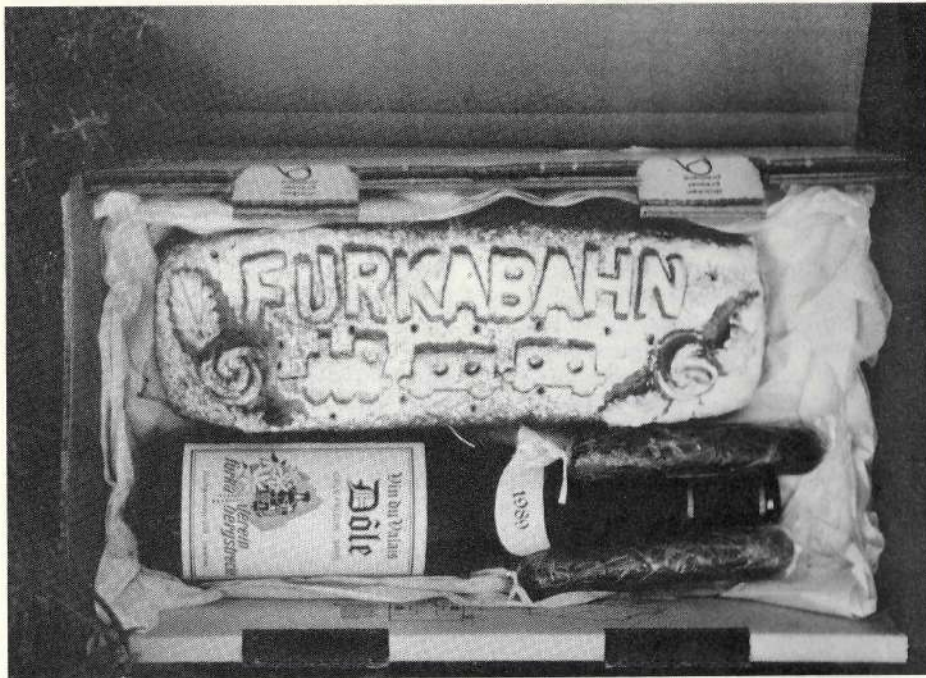
oftmals mit viel Aufwand und Geschick an die Frau, respektive den Mann gebracht werden musste. Einige Busbetreuer(innen) erwiesen sich darin als wahre Meister, kamen doch nicht alle Personen in den Bus mit der Absicht ihr Portemonnaie zu öffnen. Persönliche Gespräche, die verschiedenen Bildtafeln und die gezeigten Videos führten aber oftmals einen Sinneswandel herbei. Gegen Jahresende erwies sich der VFB-Kalender 1992 als «Renner», so dass seit dem Erscheinen bis zur Winterpause über 400 Stück davon im Bus verkauft wurden. Wir hoffen, dass uns die Sektion Graubünden dafür als Gegenleistung einmal an einen passenden Anlass in ihrem Gebiet einlädt.

Auch für die Dachreklamenmieter, die National-Versicherung, die Verkehrsvereine Andermatt und Obergoms, die Fiesch-Eggishorn-Luftseilbahn und die Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees, wurde das ganze Jahr kräftig die Werbetrommel gerührt.

Am 30. November traf man sich zum zweiten Busteamtreffen, bei dem wiederum Anregungen entgegengenommen wurden und ein reger Gedankenaustausch stattfand. Dabei kam aber auch der gemütliche Teil nicht zu kurz, und erneut konnten drei Personen aus dem Team eine kleine Anerkennung entgegennehmen.

Ein herzliches «Dankeschön» verdienen aber alle, denn sie haben sich entsprechend ihren Möglichkeiten jedesmal für einen tollen Erfolg eingesetzt. Alle heisst in diesem Fall:

- diejenigen, die für einen Einsatz besorgt waren,
- die jeweiligen Organisatoren auf Platz,
- die mitwirkenden Sektionsmitglieder, und vor allem
- das Busteam.



Ausblick auf 1992

1992 wird der Bus anfänglich nochmals in der gleichen Ausstattung wie bisher unterwegs sein. Dann sollen im Lauf des Jahres einige Bildtafeln neuen Begebenheiten (z.B. erste planmässige Publikumsfahrten auf der Strecke Realp-Tiefenbach) angepasst werden. Wir vom Busteam hoffen nun auf Angaben möglichst vieler Einsatzdaten, die wir wiederum in einem laufend aktualisierten Tourenplan zusammenfassen werden.

Wieder aufgenommen wird im 1992 der Verkauf von «Furkabahn-Brot», und zwar diesmal in einem Geschenkset (siehe Foto), zusammen mit zwei «Furka-Würsten» und einem «Furka-Döle»! Alles zusammen wird in einer Postpac-Schachtel, inkl. Versand in der Schweiz, zu 40 Franken angeboten. Die

bereits bezahlten Bestellungen werden gesammelt, und der Versand erfolgt dann immer gegen Ende des Monats mit frischem Brot und frischer Wurst. Bestellungen können aber auch schriftlich oder telefonisch bei: H. Surber, Rebenstrasse 360, 4653 Obergösgen, Telefon (P) 062 35 36 70, abgegeben werden. Die Bezahlung erfolgt in diesem Fall per zugestellter Rechnung und Einzahlungsschein.

Wer möchte nicht damit einem(r) Verwandten, Freund(in) oder Bekannten eine Freude bereiten? Zögern Sie also nicht! Wir sind bereit.

Und nun noch ein Gedanke zum Jahreswechsel aus dem Busteam:

Wir wünschen auch der DFB im neuen Jahr nur Gutes, doch in Erfüllung geht dies, excusez, erst dadurch, wenn man «tut es».

5. ordentliche Generalversammlung DFB

Keine hohen Wellen und leider auch kein Dampf

bhs. Die 5. ordentliche Generalversammlung fand am 6. Oktober 1991 aus verschiedenen Gründen in Andermatt, erst noch an einem Sonntag, statt.

Die Geschäftsleitung der DFB hatte sich die Zeichnungsdauer und die nachfolgende Kapitaleinzahlung in weit kürzerem Zeitraum ausgemalt. Eine zusätzliche Generalversammlung hätte einige tausend Franken gekostet; diese Aufwendung sollte vermieden werden. Darum konnte die GV erst so spät im Jahr angesetzt werden. Auch anders vorgestellt hat sich das Führungsgremium den Einsatz der Dampflok «Weisshorn». Nach lange anhaltenden Schneefällen und nachfolgender Lawinengefahr bis über den Mai und den dadurch verspäteten Baubeginn, verzögerte sich die geplante Betriebsaufnahme auf dem Teilstück Realp-Tiefenbach um mehrere Wochen. Nach dem Ausfall der Diesellok und dem daraus resultierenden Bauunterbruch war an einen Betrieb kaum mehr zu denken. Durch den Ausfall der «Weisshorn», nach dem schweren Baueinsatz anstelle der Diesellok, musste man die Passagierfahrten im laufenden Jahr schweren Herzens vollends vergessen. Man hoffte noch, wenigstens anlässlich der GV den Aktionärinnen und Aktionären den Genuss einer Dampfahrt zu bieten, deshalb der Tagungsort Andermatt. Der Sonntag resultierte aus der starken Belegung der Halle. Auch wird es immer schwieriger, mit dem Ansteigen der Anzahl der GV-Besucher, geeignete Hallen und Säle zu finden. Der Verwaltungsratspräsident der DFB, Alfred Gysin, konnte 494 Aktionärinnen und Aktionäre in der Mehrzweckhalle des Waffenplatzes Andermatt begrüßen. Über 54% des Kapitals waren

durch die anwesenden Stimmen vertreten.

Leider musste auch von Aktiven Abschied genommen werden. Stellvertretend für die von uns gegangenen führte Alfred Gysin das Beispiel von Beat Martin aus Luzern (Gründungsmitglied) an, der sich vor dem Einsatz an der Strecke seinem zweiten Hobby, dem Strahlen, zuwandte. Am Kleinen Furkahorn wollte er bereitgelegte Kristalle ins Tal holen. Von dieser Tour kam Beat leider nicht mehr zurück.

Nach der Feststellung der rechtmässig erfolgten Einladung und der erfolgten Auflage aller Unterlagen am Sitz der Gesellschaft konnte die Beschlussfähigkeit festgestellt werden. Es wurde einstimmig das Verfahren mit offener Abstimmung gewählt. Als Urkundsperson amtete die Notarin Ruth Wipfli, Altdorf, vom Büro Steinegger.

Die angestrebte Kapitalerhöhung um 1,7 auf 7 Mio. Franken konnte beschlossen werden, ebenso wurde der Verwaltungsrat zur Neuverteilung der Nennwerte, entsprechend den gezeichneten Aktien, ermächtigt. Diese Beschlüsse wurden in vollständiger Einigkeit getroffen. Die Feststellung der Kapitalerhöhung wurde ebenso einstimmig vollzogen. Die durch die AK-Erhöhung nötig gewordene Statutenanpassung durch die Neufassung von Art. 3 passierte das Quorum einstimmig.

Der Geschäftsbericht wurde einstimmig genehmigt. Es wurden keine diesbezüglichen Anfragen gemacht.

Die Jahresrechnung erforderte noch einige erklärende Ergänzungen: Der ausgewiesene hohe Verlust ist eine Folge des Vietnamgeschäftes, das nicht budgetiert war. Weitere höhere Ausgaben resultierten aus der PR-Aktion in Hamburg und durch die Ausstellung im Verkehrshaus in Luzern. Ein Votant reklamierte den nicht vorliegenden Kontrollbericht des Bundesamtes

für Verkehr (BAV). Dieser Bericht war erst am Vortage eingetroffen und konnte vom Präsidenten vorgetragen werden. Dem Zentralvorstand des VFB soll ein Antrag zur Abdeckung der bis zum Vorjahr aufgelaufenen Verluste (rund sFr. 119 000.–) eingebracht werden.

Der Bericht der Kontrollstelle konnte genehmigt werden. Die Jahresrechnung wurde in der Folge gegen drei Stimmen und einer Enthaltung genehmigt. Mit gleichem Resultat genehmigt wurde die Beschlussfassung über den Verlustvortrag.

Eine Enthaltung und zwei Gegenstimmen standen dem grossen Mehr zur Entlastung der Verwaltung und der Erteilung der Décharge gegenüber. Die Firma Revisuisse wird wiederum für ein weiteres Jahr als Kontrollstelle bestimmt.

Auf den Antrag Sicher/Cuttat zur Neuwahl des gesamten Verwaltungsrates wurde nicht tiefer eingegangen. Nach der Klärung der Hauptgründe im kurzen Wortwechsel wurde dieser Antrag zurückgezogen. Die weiteren Anträge wurden erfolgreich bekämpft. Der ehemalige Rollmaterialchef, Ralph Schorno, Zürich/Luzern, und der Beisitzer Erich Schneider, Genf, haben ihr Mandat zur Verfügung gestellt und sind aus dem Verwaltungsrat ausgeschieden.

Ralph Schorno, dem grosse Verdienste zugunsten der DFB gutgeschrieben werden dürfen, hat sich kurz zu seinem Ausscheiden geäußert: Die erhoffte Einstellung als Betriebsleiter zerschlug sich, deshalb trat er im Frühjahr bereits als Leiter des Ressorts Rollmaterial zurück. Die verschiedenen Auffassungen in diesem Kollegialgremium, wie es der VR der DFB mal ist, verfolgen mehrheitlich andere Wege zur Erreichung des vorgegebenen Zieles, als er sich dies vorstellte. Er zieht deshalb die Konsequenzen. Der DFB wünschte er eine gute Zukunft.

Das letzte Traktandum benutzte der Repräsentant der DFB in Deutschland, Wolfgang Schmidt, Sigmaringen, dazu,

einen Appell zur Mithilfe beim Aufbau an der Strecke anzubringen. Ein Votant beklagte sich über die brodelnde Gerüchteküche und bat um Auskünfte. Insbesondere interessierte das Schicksal der Dampflok Nr. 6. Die Dampflok erlitt Lagerschaden am Zahnradantrieb. Über Ursache und Entstehung scheiden sich die (Ingenieurs-)Geister. Es scheint festzustehen, dass ein nicht geeignetes Schmieröl und zusätzlich die fehlende Profilverfreiheit auf dem FO-Netz die Hauptverursacher der Havarie waren. Zwischenzeitlich ist der Schaden behoben. Die Lok verkehrte am 12. und 13. sowie am 19. und 20. Oktober anlässlich des Jubiläums der BVZ auf deren Strecke.

Der Präsident äusserte sich anschliessend auch zu verschiedenen Punkten, wo, wie er klarzumachen versuchte, die sogenannte Wahrheitsfindung zwischen den verschiedenen Positionen von Meinungen und Beweisvorträgen schwierig ist. Kaum könne abschliessend beurteilt werden, was nun recht und/oder Wahrheit sei. Konkret war hier etwa die kurzfristig abgesagte Werbetournee der Vietnam-Loks durch Deutschland angesprochen. Weitere Anfragen betrafen die Betriebsleitung und die Revision der Vietnam-Loks. Aus den zahlreichen Bewerbungen für die Betriebsleitung ergab sich eine Gruppierung von eher kaufmännisch oder wieder eher technisch orientierten Kandidaten. Aus den verbliebenen Kandidaten der ersten Wahl soll nach weiteren abschliessenden Gesprächen der geeignetste bestimmt werden. Die Problematik der Lokomotivrevisionen ist erkannt worden, und die Verfassung der Pflichtenhefte, wie sie als Grundlage zur Offertstellung notwendig sind, ist abgeschlossen. Das Offertwesen wird alle möglichen Werkstätten weltweit einbeziehen. Grobofferten liegen bereits vor, auch konnte schon einigermaßen treffend beurteilt werden, welche Werke nicht zur Ausführung beizutragen vermögen. Walter Probst, Stansstad, der neue Chef des Ressorts Rollmaterial, erinnerte in diesem Zu-

sammenhang daran, dass es sich hier nicht nur um eine einfache Revision, sondern um einen teilweisen Neubau – insbesondere Zahnradantrieb/Zahnradbremse – handelt. Grundsätzlich ist anzumerken, dass der Fortschritt der Revisionen, Zeitraum und die Reihenfolge der zu revidierenden Loks ausschliesslich von den möglichen Sponsoren und den dafür geeigneten Werkstätten abhängt. Auch zur Revision von Loks beitragen hilft die Übergabe eines Checks der Regionalgruppe NRW.

Am Rande notiert:

- Die speditiv verlaufene GV konnte dank dem Entgegenkommen des SHIV, Schweizerischer Sägerei- und Holzindustrie-Verband, Bern, in der MZH Andermatt durchgeführt werden. Der SHIV hatte am Samstag noch seinen Jahreskongress und abends ein grosses Fest laufen. Die DFB konnte durch Vermittlung von VR Beat H. Schweizer mit dem Präsidenten des SHIV, Heinz Müller, und dessen Sekretärin, Frau S. Zougari, die Halle am Sonntagmorgen übernehmen.
- Vor der Übernahme mussten fleissige Helfer (herzlichen Dank für die Mithilfe) Tische und Stühle bereitstellen, den Boden reinigen und die Dekoration umbauen.
- Die Eingangskontrolle und das Rechnungsbüro, unter der Leitung von Christa Gysin, klappten ausgezeichnet. Die dazu engagierten Personen konnten so speditiv arbeiten, weil alles minutiös vorbereitet war und – was man hier alles erleben kann – kaum Probleme auftauchten. Das Rechnungsbüro ermittelte die erforderlichen Angaben von anwesenden Personen und Stimmen, von alten und neuen Aktien in Rekordzeit!
- Die anfangs bereitgestellten 360 Sitzgelegenheiten waren bald alle besetzt. Ein Ad-hoc-Team entlastete den schon anderweitig gestressten

Marketing-/PR-Chef, auch diesen Helfern gebührt ein herzlicher Dank!

- Beinahe hätte die Verurkundung ausgesetzt werden müssen. Nach einem kurzfristig anberaumten Fahrzeugwechsel reiste die Urkundsperson ohne amtliche Papiere und Stempel an. Die Utensilien waren auf dem Weg zum Susten. Die zur Beschaffung aufgebotene Polizei wurde erst zur Furka fehlgeleitet, fand das gesuchte Fahrzeug dann aber auf dem Sustenpass. Die schwarze Mappe fand noch im Anfangsstadium der Versammlung den Weg zum Vorstandstisch, und die Unterzeichnung und Beurkundung konnte somit rechtens abgeschlossen werden.
- Die Verpflegung organisierte unser «Gletscher Drache», Maria Gfeller, Frauenfeld, die in Gletsch am Vortag 150 Sandwiches vorbereitete. Dass diese Menge bereits nach wenigen Minuten ausverkauft war, war kaum abzusehen. Hätte man viel mehr Brote gestrichen und belegt, wäre wohl der Ansturm nicht so gross gewesen... und Maria würde heute noch belegte Brote und Sandwiches kauen.
- Alice Abegg, Schwyz, war für den Verkaufsstand für Souvenirs und Bücher verantwortlich. Ein Renner war das rechtzeitig zur GV erschienene Buch über die Furka-Bergstrecke von Ralph Schorno. Auch weitere Artikel fanden reissenden Absatz, der Umsatz hat jedenfalls gestimmt...
- Ein kleiner Aufruf genügte, dass sich nach der Veranstaltung einige beherzte Aktionäre als Stuhl- und Tischabräumer betätigten. In kurzer Zeit konnte so die Halle grob geräumt werden.
- Trotzdem blieb für Urs Zürcher und Beat H. Schweizer am Montag noch genug zu tun. Das Podest und die Tannen mussten noch ausgeschafft und palettiert werden. Eine Kletterpartie an der dafür vorgesehenen Hallenwand brachte statt des Verpflanzens der Gipfelfahne die Gele-

genheit, die Fahnen der Dekoration zu entfernen. Der Abstieg war etwas schwieriger – und nachhaltend der Muskelkater ...

- Nachdem die Holzfachleute ihre Ausstellungsteile und die schweren Lärmschutzwände ausgeschafft hatten, musste die Halle aufgewischt und mit der speziellen Putzmaschine gereinigt werden. Ein Armee-Elektri-

ker musste beigezogen werden, damit die Maschine am Bundesstrom endlich funktionierte.

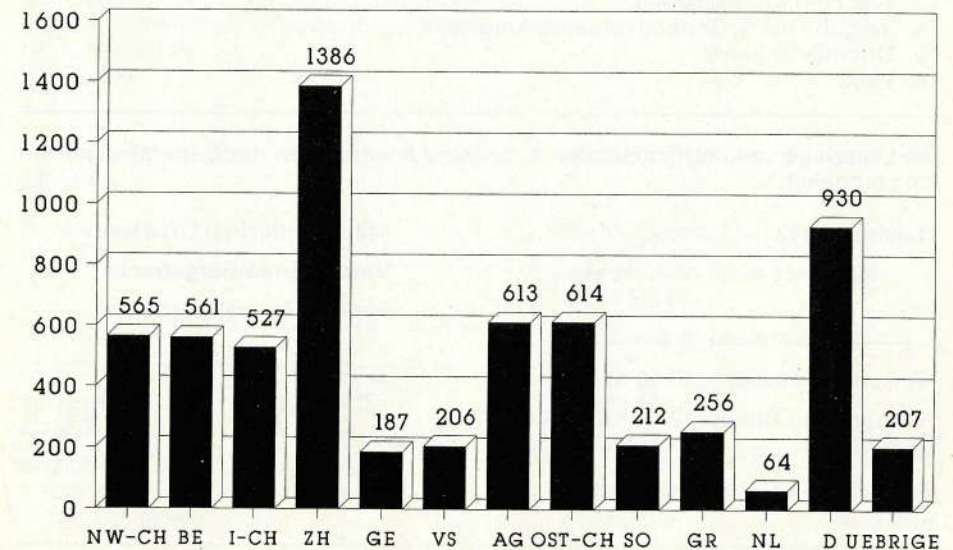
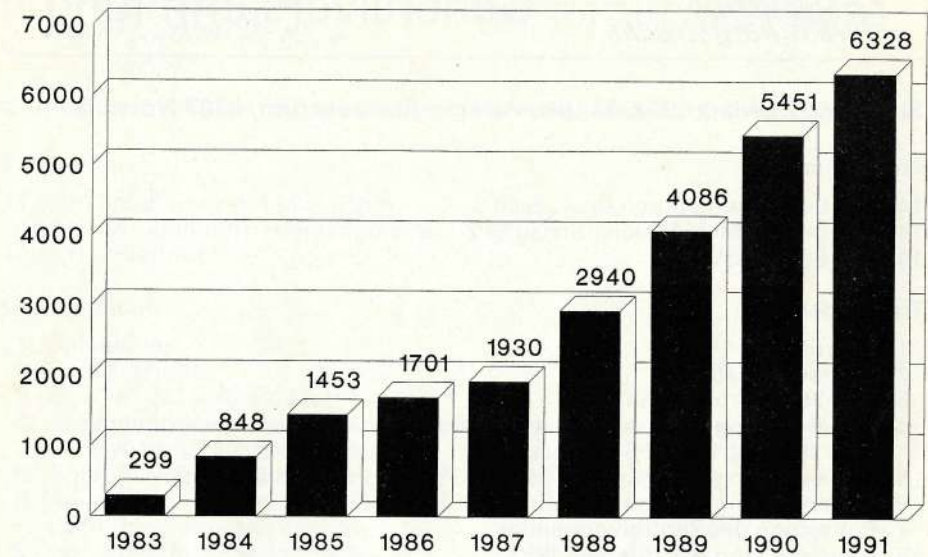
- Dank der nicht kalkulierten Verzögerungen wurde es Abend, bis die Halle übergeben werden konnte, und ein weiterer Ferientag wurde für das Vorhaben Furka-Bergstrecke geopfert.



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

Für Fr. 49.–
+ Porto Fr. 3.–
Ab sofort lieferbar

Mitgliederstatistik





Einladung zur 8. ordentlichen Generalversammlung

Samstag, 21. März 1992, 14 Uhr, Paraplegikerzentrum, 6207 Nottwil

Programm:

14.00 h Begrüssung durch Dr. A. Zäch
14.15 h Beginn Multi-Visions-Schau SPZ
14.45 h Beginn GV

Traktanden:

1. Begrüssung
2. Traktandenliste
3. Wahl der Stimmzähler
4. Genehmigung des Protokolls der 7. ordentlichen Generalversammlung vom 16. März 1991 in Schaffhausen
5. Genehmigung des Jahresberichtes 1991 des Zentralpräsidenten
6. Genehmigung der Jahresrechnung 1991
7. Entlastung des Zentralvorstandes
8. Genehmigung des Budgets 1992
9. Festlegung des Mitgliederbeitrages 1993
10. Wahl des «Wahlpräsidenten»
11. Wahl des Zentralvorstandes
12. Wahl des Zentralpräsidenten
13. Wahl der Kontrollstelle
14. Vergabe der 9. Generalversammlung 1993
15. Orientierungen
16. Varia

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

11. Januar 1992

Mit freundlichen Grüssen

Verein Furka-Bergstrecke

Für den Zentralvorstand:

Ankunft von Luzern: 13.16 h / 14.16 h
Ankunft von Olten: 12.44 h / 13.44 h

A. Gysin
Präsident

B. Albisser
Sekretär

Parkplätze sind vorhanden!



Invitation à la 8^e assemblée générale ordinaire

Samedi, le 21 mars 1992, à 14 heures, Paraplegikerzentrum, 6207 Nottwil

Programme:

14.00 h Salutations par M. A. Zäch
14.15 h Présentations orientation SPZ
14.45 h Assemblée

Ordre du jour:

1. Salutations
2. Ordre du jour
3. Election des scrutateurs
4. Approbation du procès-verbal de la 7^e assemblée générale ordinaire du 16 mars 1991 à Schaffhouse
5. Approbation du rapport annuel 1991 du président central
6. Approbation des comptes 1991
7. Décharge du comité central
8. Approbation du budget 1992
9. Détermination des cotisations pour 1993
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 9^e assemblée générale 1993
15. Orientation
16. Divers

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

11 janvier 1992

Avec nos meilleures salutations

**Association ligne sommitale
de la Furka**

Pour le comité central:

Arrivée de Lucerne: 13.16 h / 14.16 h
Arrivée de Olten: 12.44 h / 13.44 h

A. Gysin
Président

B. Albisser
Secrétaire

Parking existant!

Nouvelles du conseil d'administration

La loco HG 2/3 «Weisshorn» a conduit les trains du jubilé du VZ entre Täsch et Zermatt et Brigue–Stalden en fin de semaine, les 12/13 et 19/20 octobre 1991. Pas d'incident; la loco a fort bien marché.

Un imprévu survenu dans le programme de fabrication de la loco 460 a obligé la FSLM à dédier la place louée pour le stationnement du chasse-neige à turbine. On a besoin de cette place. Il s'agit donc de mettre cet engin ailleurs. Les containers, également entreposés à la FSLM sont tous vides. Dès que possible, il faudra les mettre ailleurs. Une partie d'entre eux vont servir à établir un entrepôt le long de la voie.

La saison 1991 du travail à la voie a été remplie comme prévu. Le parcours Realp–Tiefenbach est prêt, la crémaille a été mesurée. Les nombreuses données recueillies sont actuellement à l'étude. Parmi les différences constatées, plusieurs ont déjà été rectifiées.

La refonte des règles applicables à l'organisation des équipes de travail vo-

lontaires a fait ses preuves. Pour la saison prochaine, il faudra toutefois procéder encore une fois à une sélection. Une attention spéciale doit être consacrée aux diverses équipes d'apprentis, qui ont toujours fourni un travail très bien préparé et productif. Plusieurs demandes sont déjà arrivées pour la saison 1993.

La logistique organisée pour le camp de Realp a fait ses preuves. La centralisation de tous les achats s'est révélée bien payante.

Le 4 octobre 1991, nous avons fait ébouler quelques centaines de mètres cubes de roches vers l'entrée inférieure du tunnel III. Au moment de l'éboulement, il n'y avait ni personne, ni train dans le voisinage. Les travaux de bétonnage n'ont été retardés que d'un jour.

Les plans du passage sous-voie de Muttbach sont prêts à être soumis à l'autorité qui devra délivrer le permis de construire. Le financement est à l'étude.

Bezug von älteren Mitteilungsblättern

Der Bezug von älteren Mitteilungsblättern ist nur in sehr beschränktem Masse möglich. Einige Nummern sind vergriffen.

Immer wieder kommt es vor, dass sich Neumitglieder mit ganzen Sätzen der bisherigen Nummern eindecken wollen. Dieses Anliegen ist unmöglich zu erfüllen! Durch die Anforderung von Einzel-

ausgaben oder ganzen Serien entstehen nicht selten grosse Umtriebe. Porto und Verpackung sowie ein zusätzlicher, angemessener Beitrag für die zu liefernden Mitteilungsblätter werden in jedem Falle erhoben. Wir bitten um Verständnis.

Ressort Marketing/PR

Ressort Bau

High-Tech in der Dampfbahnremise

Im Spätherbst wurde gleichzeitig mit der definitiven Kabeleinführung der PTT-Telefonzuleitung eine Teilnehmervermittlungsanlage «ECONOM 2/5» in Betrieb genommen. Diese Kleinzentrale ist ein kostbares Stück, das wir uns ohne das grosszügige Geschenk der Firma Ascom-Telematic AG nicht hätten leisten können.

In der nur 25 × 30 × 10 cm grossen Anlage steckt Erstaunliches: Reserve für eine zweite Amtsleitung, 5 Zweigan-schlüsse, Kabinensprechschtaltung und Möglichkeit für den Anschluss einer Türsprecheinrichtung, Ringsignal, Möglichkeit für Gesprächsdatenerfassung mittels Drucker, 100 programmierbare Kurzuruffnummern, Coderuf für fünf Personen, sehr geringe Leistungsaufnahme. Die Anlage nimmt Wahlzeichen als Impulse oder in Form von Frequenzen ohne Begleitzeichen entgegen. Da die Amtszentrale der PTT in Andermatt vor zwei Jahren erneuert

wurde, können wir von letzterem, komfortableren Wahlverfahren Gebrauch machen. Die Inbetriebnahme erfolgte problemlos, und die Benutzer (vor allem unsere Logistik-Crew) wissen die Vorteile dieser Anlage sehr zu schätzen. Die Anlage löste ein seit 1987 bestehendes Telefon-Provisorium ab.

Auf technisch weniger hohem Stand, jedoch nicht weniger nützlich, ist die Streckentelefonanlage, welche dank unserer Kabelequipe Ende Juli in Betrieb genommen werden konnte. Es ist ein traditionelles Lokalbatteriesystem, die Rufquellen bestehen aus Kurbelinduktoren, in Netznahe etwas komfortabler über einen Transformator und Ruf-tasten gespeist.

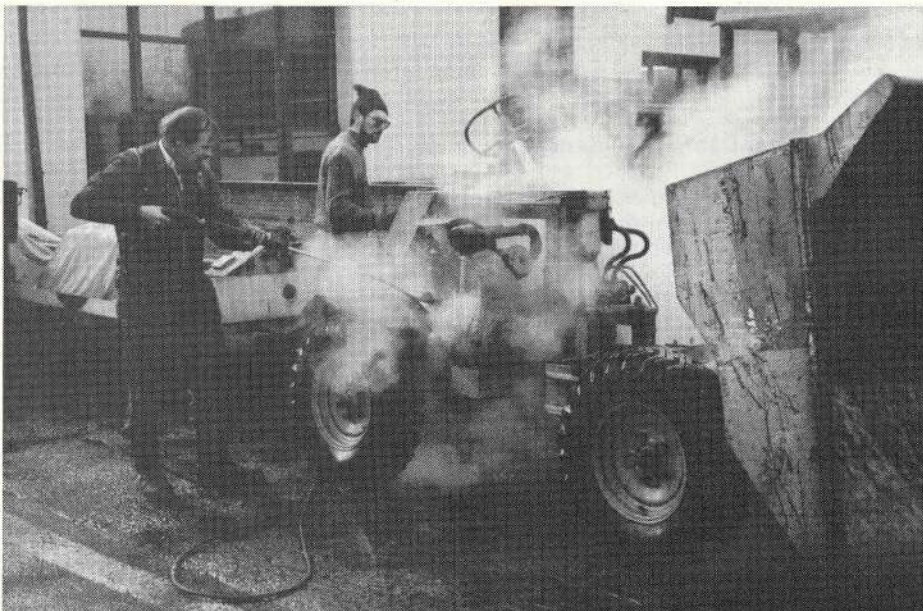
Das Bahntelefonnetz besteht zwischen Realp DFB und Tiefenbach und umfasst 10 Telefonapparate an Standorten, welche die Bedürfnisse von Betrieb und Bau abdecken. Die Ausweitung des Netzes nach der Station Furka ist mit vertretbarem Aufwand machbar und ist für 1992 vorgesehen. M. Willi

Die Materialzentrale sucht ...

Dias und Bilder aus früherer und jetziger Zeit von Strecke und Rollmaterial zum Zwecke der Veröffentlichung.

Fotografen, welche ihre Aufnahmen dem Verein kostenlos zur Verfügung stellen wollen, nehmen bitte mit der

Materialzentrale VFB
Zürcherstrasse 209, 8500 Frauenfeld
Kontakt auf.



Winterarbeit heisst auch Revision von Baufahrzeugen, hier auf dem Vorplatz der Werkstätte Goldau (Tafag AG).



In Goldau wurde ein Stapler neuwertig revidiert und leistet wie eh und je gute Dienste.

Winterarbeit

Werkstätte Goldau

Die Werkstätte in Goldau wurde ausgebaut. Dank dem Inhaber der Gastgeberfirma Tafag AG, Hans Müri, konnte ein Lagergebäude errichtet werden. Die Arbeiten erstreckten sich über eine längere Zeitspanne und konnten vor kurzem weitgehend abgeschlossen werden. In der Halle C ist ein 25-Tonnen-Hallenkran montiert worden.

Ein neu organisiertes Lager hält die (neuerdings meist als Eigenfabrikate entstandenen) Einzelteile für Bremsausrüstungen sowie Zug- und Stossvorrichtungen für Umbauwagen für die einzelnen Werkstätten auf Abruf bereit. Revisionen am Rollmaterial sowie an Baufahrzeugen sind Gegenstand von gezielten Einsätzen. Die eine HG 4/4, die noch auf dem Platz ihres weiteren Schicksals harret, und das gute Stück, das noch in Immensee steht, sind konserviert worden. Ein alter Stapler ist neuwertig aufgearbeitet worden und versieht den Dienst wieder zuverlässig. Dank des grosszügigen Entgegenkommens der TCM-Generalvertretung Rohrer-Marti konnte die Revision sehr kostengünstig abgeschlossen werden. Arbeitseinsätze: jeweils samstags, Treffpunkt Bahnhofbuffet Goldau, 9 Uhr.

Depot Realp

Das DFB-Depot in Realp ist beheizt. Deshalb sind Planungs- und Einrichtungsarbeiten, soweit das Gebäude sicherheitsmässig zugänglich ist, durchführbar. Verschiedene Arbeiten am Rollmaterial sind möglich. Arbeitseinsätze: koordiniert ab Goldau.

Werkstätte Deisswil

Die Werkstätte des B 2028 in der Kartonfabrik Deisswil und der Abstellplatz des B 2134 (X 9011) sind nur noch befristet benutzbar und müssen geräumt

werden. Dazu ist ein neuer Platz in einem noch nicht geschlossenen Unterstand in Aussicht, was wiederum die Möglichkeiten bei kalter Witterung einschränkt. Unter der Kälte leiden auch die Fortschritte des 2028, der bereit zur äusseren Lackierung ist. Noch fehlen die elektrischen Installationen, jedoch ist die Inneneinrichtung bis auf wenige Details fertiggestellt.

Für die Herrichtung der Wintertauglichkeit und Beheizbarkeit des künftigen Werkstattgebäudes, sind wiederum viele Helfer notwendig. Ein so vorbereiteter Raum wäre dann auch geeignet, um die verschiedenen Baugeräte und andere Werkstatarbeiten jederzeit ausführen zu können.

Arbeitseinsätze: jeweils Donnerstagabend ab 18 Uhr.

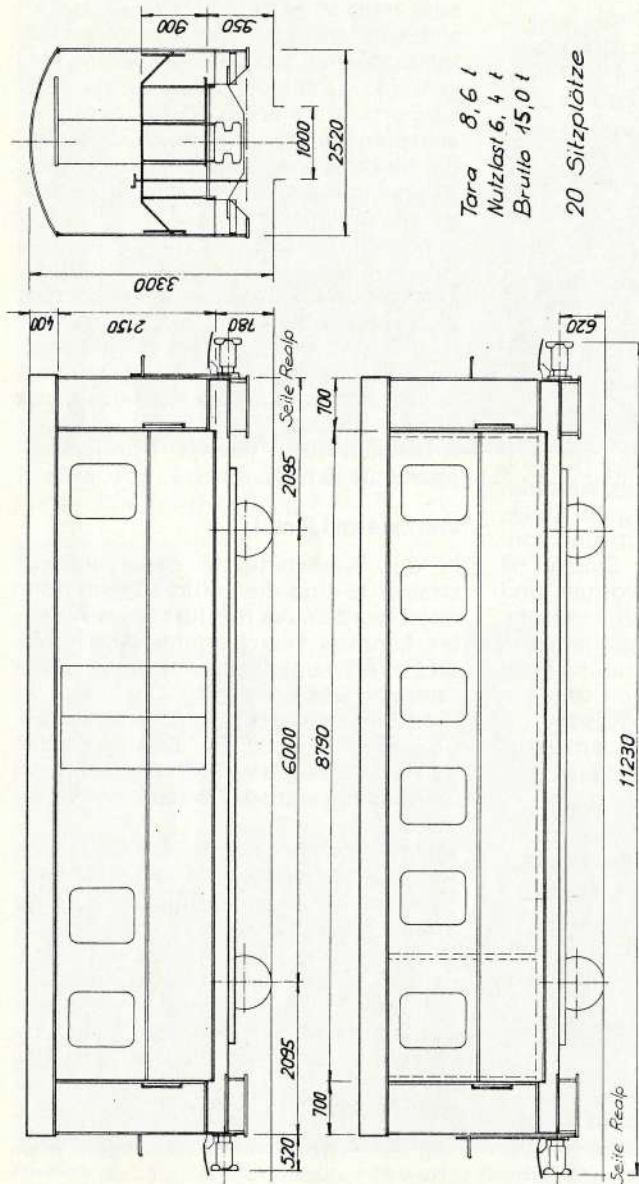
Werkstätte Liestal

In der Werkstätte an der Industriestrasse 15 sind die Einrichtungen optimiert worden. Als Resultat eines Aufrufes konnten verschiedene Maschinen und Werkzeuge geschenkwiese übernommen werden.

Der Kleinlaster, ein Ford Transit, ist fertig und im Einsatz. Der Berna-Lastwagen ist eben auch weitgehend fertig geworden und steht demnächst für Transporte bereit.

Auf dem Vorplatz stehen ein ehemaliger Appenzeller-Wagen, der zu Reklamezwecken für einen möglichen Gross-Sponsor aufgearbeitet worden ist und der Bemalung harret sowie die beiden Ex-SZB-Wagen. Einer soll als Kioskwagen und Billettverkaufsstelle dienen, der andere wird seinen Dienst als Barwagen im ersten Zug aufnehmen. Die Konzepte sind bereit und der Ausbau ist teilweise schon in Gang.

Text und Zeichnungen: bhs.



Tara 8,6 t
 Nutzlast 6,4 t
 Brutto 15,0 t
 20 Sitzplätze

16-0152	
Barwagen WRs703	3-18201
Typenskizze	
DFB	

Barwagen WRs 703

Das Kapazitätsangebot in der ersten Zugskomposition der DFB ist mit ursprünglich 80 Sitzplätzen (C 251/252 je 20 und 40 im B 2028) zu knapp. Mindestens die Gäste aus zwei Cars, also 100 Personen, sollten zusammen transportiert werden können. Die Attraktivität des Zuges mit einem abgerundeten Angebot von Zusatzserlebnissen ist auch auf einer relativ kurzen Fahrstrecke höher einzustufen, als ohne diese Möglichkeiten. Vom Ressort Marketing wurde denn auch schon früh an diese Erweiterung gedacht. Die Situation grundsätzlich verändert, ja die Planung erst ermöglicht, hat die Übernahme der beiden Wagen von der SZB (heute RBS). Die Grobplanung wurde kurzfristig mit den eventuellen künftigen Betreibern und den Ausführenden besprochen, so dass bald ein vernünftiges Projekt vorhanden war. Somit kann das Platzangebot um 20 erhöht werden, und es ist sogar eine Konsumationsmöglichkeit geschaffen.

Das Konzept

Grundsätzlich soll der Barwagen als Snack-Bar mit einem beschränkten Getränke- und Food-Angebot betrieben werden. Das Innere mit der coolen Ambiance einer modernen Bar-Einrichtung, in knalligen Farben und entsprechender Beleuchtung, soll sich grundsätzlich vom gediegenen Anstrich der weiter geplanten Restaurant- und Cafeteria-Wagen unterscheiden. Die Einrichtung soll sich grundsätzlich in das bestehende Raumangebot einfügen, grössere Kastenumbauten sollen nicht getätigt werden. Ausser einigen Fenstereinbauten wird am Kasten nichts verändert, jedoch drängt sich ein Umbau der seitlichen Torpartien auf. Das kleine Achterabteil bleibt erhalten und wird mit Tischen ergänzt, so dass

zum Genuss eines frischen Weines gar ein Jass drin liegt.

Die Einrichtung

Der Mittelpunkt des Barwagens ist selbstverständlich die Theke. Neben dem eigentlichen Korpus und dem Aufbau sind die Lagermöglichkeiten von Getränken und Speisen sowie eine Ausstellungsvitrine für Souvenirs die Schwerpunkte der Einrichtung. Von der Bedienerseite her sind die Kaffeemaschine, der Mikrowellenofen und die Pantry mit Kühlteil speziell zu erwähnen.

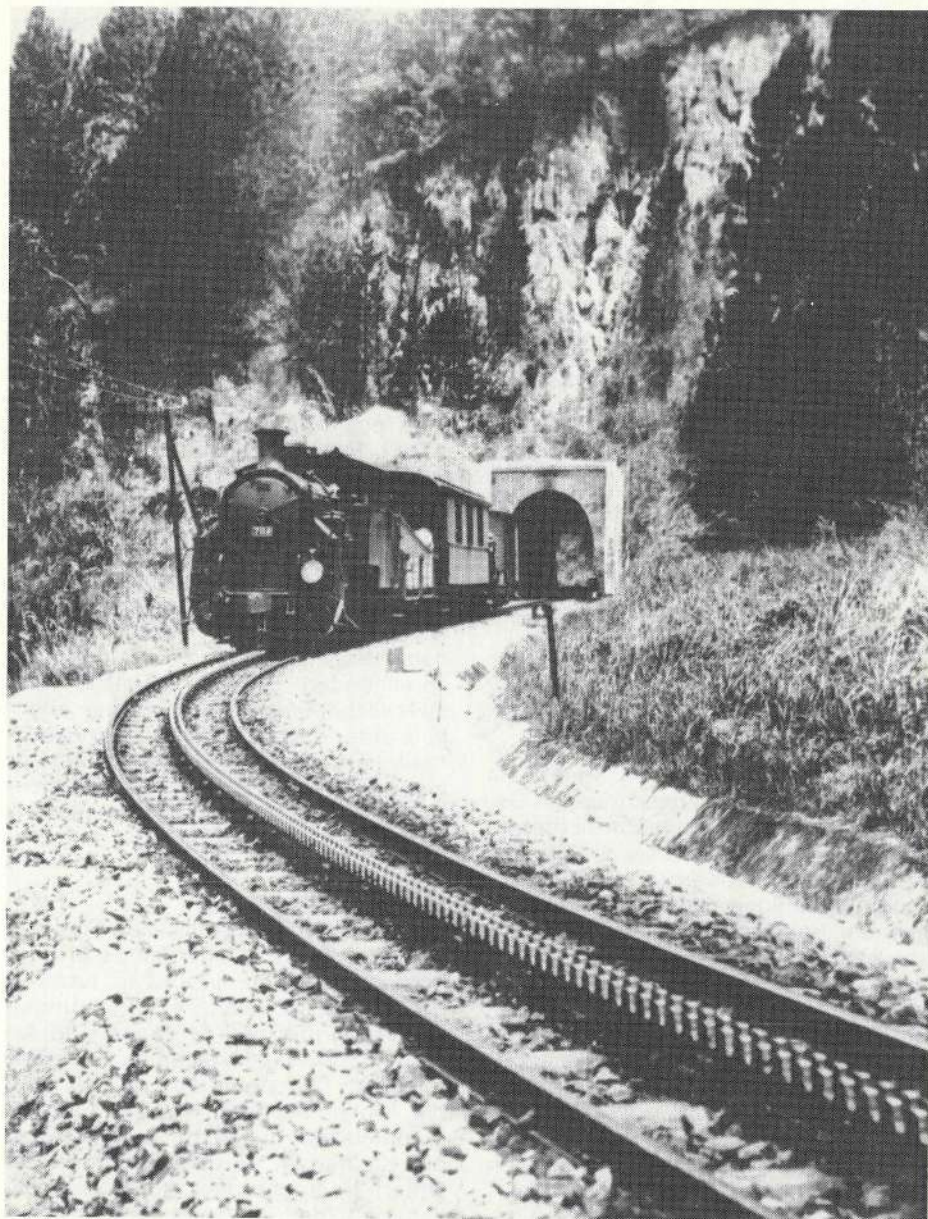
Die Technik hält sich in Grenzen, jedoch erfordert der geplante Ausschank von warmen Getränken, die Ausgabe von warmen Snacks und die Herausgabe von Gläsern zum Genuss von Bier und Wein – anstelle der leider mehr und mehr üblichen Plastikbecher – eine entsprechende Infrastruktur. Ein Trinkwassertank mit Förderpumpe unter dem Wagenboden versorgt die entsprechenden Entnahmestellen. Die elektrische Energie liefert eine ebenfalls unter dem Wagenboden angeordnete, lärmgekapselte Generatorenanlage. Eine externe Anschlussmöglichkeit macht den Wagen in abgestelltem Zustand unabhängig davon.

Der Fahrplan

Die Werkstatt in Liestal ist recht gut eingerichtet für sämtliche Schlosser- und Schreinerarbeiten, wobei in letzterer Sparte auch auf externe Einrichtungen zurückgegriffen werden kann. Die Arbeiten am Wagenkasten können gemeinsam begonnen werden, während die Arbeiten am Untergestell und der Innenausbau gemacht werden. Nach der Kleinarbeit und der Montage der Unterflureinrichtungen sollte es möglich sein, das Fahrzeug fertig lackiert und beschriftet anfangs Juli 1992 in

Realp zu kollaudieren und in Betrieb zu nehmen. Trotz der relativ hohen Leistungsfähigkeit der Nordwestschweizer braucht es

jede verfügbare Hand, um das wiederum ehrgeizige und notwendige Ziel in dieser kurzen Frist zu erreichen. bhs

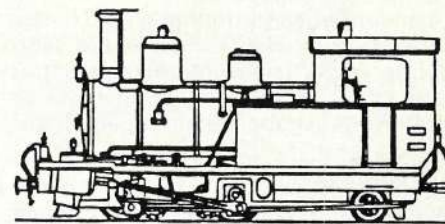


Zug mit Lok HG 4/4 702 in Vietnam auf der Zahnstangenstrecke

Der Rollmaterialpark der DFB

Kapitel 1 Regelfahrzeuge Triebfahrzeuge

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



HG 2/3

Triebfahrzeuge, Tabelle 1 (Stand Januar 1992)

Typ	Nr.	Traktion	Herst./Ursprung	letzte Nr.	Zustand	Baujahr
HG 3/4	1	Dampf	SLM BFD/FO 1	VHX 31.201	nicht betriebsfähig	1913
HG 3/4	2	Dampf	SLM BFD/FO 2	VHX 31.202	nicht betriebsfähig	1913
HG 2/3	6	Dampf	SLM BVZ 6	Weisshorn	revidiert OSS 1989	1902
HG 3/4	8	Dampf	SLM BFD/FO 8	VHX 31.203	Baugruppe vorh.	1913
HG 3/4	9	Dampf	SLM BFD/FO 9	VHX 31.204	Baugruppe vorh.	1913
HG 4/4	10	Dampf	SLM VHX 704	VHX 40.304	nicht betriebsfähig	1923
HG 4/4	11	Dampf	SLM VHX 706	VHX 40.306	nicht betriebsfähig	1924
HG 4/4	12	Dampf	ME VHX 708	VHX 40.308	Baugruppe vorh.	1924

HG 2/3 «Weisshorn»

Über die HG 2/3 ist im Mitteilungsblatt 3/89 p. 25 ff. ausführlich berichtet worden. Weitere Angaben sind im Sonderdruck «Die Furka-Bergstrecke» zu finden. Insgesamt 8 Maschinen mit der Achsfolge 0-B-1 (2Z) wurden gebaut. Ausser der Nr. 7 sind alle Loks im Jahre 1931 ausser Dienst gestellt worden. Technische Daten in der Tabelle 2.

HG 3/4

Die Maschinen wurden erbaut in der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur im Jahre 1913. Die Pläne zu dieser Maschine entstanden im Jahre 1912. Die FO 1 war

die erste Maschine der BFD und nahm ihren Dienst im Juli 1913 auf. Insgesamt wurden 10 Maschinen gebaut. Die Maschine mit der Achsfolge 1-C-0 (2Z) hat eine gesamte Länge von 8980 mm. Die Breite misst 2700 mm und die Höhe ab SOK bis Kamin 3620 mm. Weitere technische Daten nach Originalplan in der Tabelle 2.

Besonderes

Im Gegensatz zu den nachfolgenden Maschinen der Serie, wurde die Nr. 1 mit getrennter Bedienung der Adhäsions- und Zahnradantriebe ausgeführt. Diese Bedienungsart erforderte viel Fingerspitzengefühl und war ent-

sprechend diffizil und aufwendig. Die nachfolgenden Maschinen erhielten die gekoppelte Steuerung. Dadurch wurde die Bedienung vereinfacht. Die Nr. 1 wurde später ebenfalls der Serienausführung angepasst.

Über Antriebsanordnungen wird in der Weiterführung der Reihe «Wo die Bahn Zähne zeigt» (siehe Mitteilungsblätter 1/88, 2/88, 3/88, 1/89, 3/89) in einer späteren Ausgabe näher eingegangen.

In fremden Diensten

Wie bekannt, wurden die Lokomotiven 1, 2 und 8, 9 im Jahre 1947 nach Vietnam verkauft und 1948 dorthin verschifft (siehe auch Beiträge in den Infos 4/88 und 4/90). Die Loks 1 und 2 sowie die 6 bis 9 wurden von der FO bereits 1941 ausrangiert. Ihren Dienst versah die Lok 5 bis 1965. Ebenfalls ereilte 1965 die Lok 10 das Aus. Sie wurde durch eine Lawine zerstört.

Noch vorhandene Lokomotiven

Dank dem Verkauf an die Chemins de fer Indochines Françaises konnten die Maschinen 1, 2 und 8, 9 überleben. Dank der DFB sind sie wieder in der Schweiz und harren ihrer Restaurierung. Ebenfalls überlebt haben die Lokomotiven 3 und 4. Die Nr. 3 ist im Besitz der Chemin de fer Musée Blonay Chambly (BC). Sie wurde sehr liebevoll instandgestellt und ist seit Pfingsten 1990 einsatzfähig. Die Nr. 4 ist Eigentum der FO. Sie wurde von der Dampfgruppe der Oberwalliser Eisenbahnamateure restauriert und ist einsatzfähig.

Weiteres Schicksal

Die FO Nr. 1 soll als erste der aus Vietnam repatriierten Maschinen restauriert und wiederhergestellt werden. Nach einem ausgedehnten Offertverfahren, das Firmen in der ganzen Welt beinhaltete, ist bald mit der Vergabe der Aufträge zu rechnen. Insbesondere die Anpassung der Bremsen an die neuesten Normen bereitet in diesem Zusammenhang Kopfzerbrechen, da

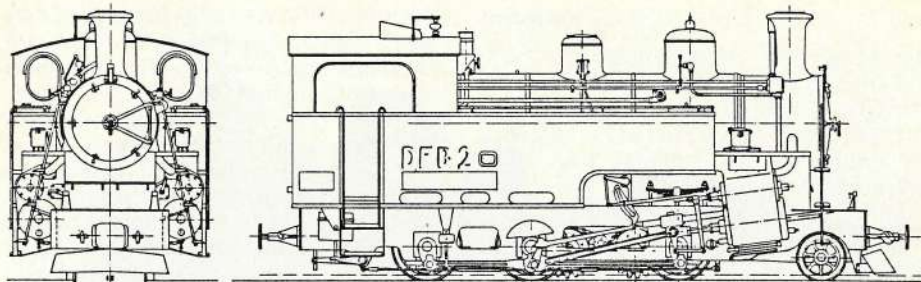
dies umfangreiche Um- und Neubauten erfordert. Die Kadenz der Wiederherstellung, die Zeiträume und die Reihenfolge bestimmen alleine die möglichen Sponsoren und die Werkstättenkapazitäten der beteiligten Firmen. Es wäre der Wunsch der Geschäftsleitung der DFB, dass unmittelbar nach Inbetriebnahme der Nr. 1 auch die Nr. 2 aufbereitet werden könnte. Jedoch aus eigener Kraft schafft dies die junge Unternehmung finanziell keinesfalls.

Spezielles über Details

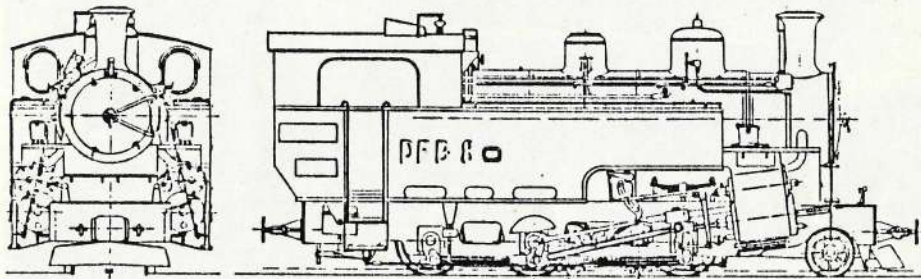
Die Fahrzeuge der DFB sollen sich im Interieur und auch in der äusseren Erscheinung möglichst in ein Profil einfügen und das gesamte Erscheinungsbild prägen. Vom Ressort Marketing ist dazu die Arbeitsgruppe Ästhetik gebildet worden. Aus dieser Arbeitsgruppe entstammt die folgende Vorstellung: Die ersten Lokomotiven, Nrn. 1–5, sollen äusserlich ihrer ursprünglichen Ausführung entsprechend, mit hinten geradem Führerhaus ausgeführt werden (betrifft Nrn. 1 und 2). Die Nr. 6 hat den vergrösserten Kohlenkasten schon seit jeher. Das gleiche Aussehen sollen auch die HG 3/4, Nrn. 8 und 9, erhalten, so wie sie in Vietnam umgebaut wurden. So sollen die nachfolgenden Skizzen die möglichen Varianten der HG 3/4 dokumentieren. Die Arbeitsgruppe Ästhetik hat sich auch mit der Farbgebung auseinandergesetzt. Es besteht kein Zweifel, dass auch diese Maschinen in der Kombination blau (Führerhaus und Wasserkasten) und schwarz (Kessel und Untergestell) erscheinen werden. Es ist auch daran gedacht worden, dass die Maschinen mit Namen bedacht werden; auch darin bestehen konkrete Vorstellungen. Darüber zu berichten, wird in einem späteren Zeitpunkt Platz im Mitteilungsblatt sein.

HG 4/4

Diese Maschinen, erbaut in fünf Exemplaren 1924 von der SLM (Nrn. 701–705), bewährten sich so gut auf der Strecke Krong Pha–Da Lat in Vietnam,



HG 3/4: oben die Ausführung der Maschinen 1 und 2, unten die mögliche DFB-Version nach Vietnam-Vorbild der Maschinen 8 und 9
Skizzen: HR. Fiechter



dass in den Jahren 1929/30 ein unveränderter Nachbau von 4 Maschinen von der SLM (Nrn. 706 und 707) und in Lizenz in der Maschinenfabrik Esslingen (Nrn. 708 und 709) erfolgte. Die Maschine mit der Achsfolge 0-D-0 (2Z) hat eine gesamte Länge von 8950 mm. Die Breite misst 2700 mm. Weitere technische Daten, soweit eruiert, in der Tabelle 2.

Besonderes

Die HG 4/4 sind zwar nach den Normen von Roman Abt gebaut, die er schon auf der Furka-Bergstrecke angewendet hat. Die Maschinen sind aber noch nie in der Schweiz im Einsatz gewesen. Es versteht sich von selbst, dass die Behörden dieser Lokgattung äusserste Aufmerksamkeit schenken werden. Bis eine solche Lok auf der Bergstrecke regelrecht im Personenzugdienst eingesetzt werden kann, ist noch manche Hürde zu nehmen. Die HG 4/4 wird mit dem Antrieb Bauart Winterthur angetrieben. Dieser An-

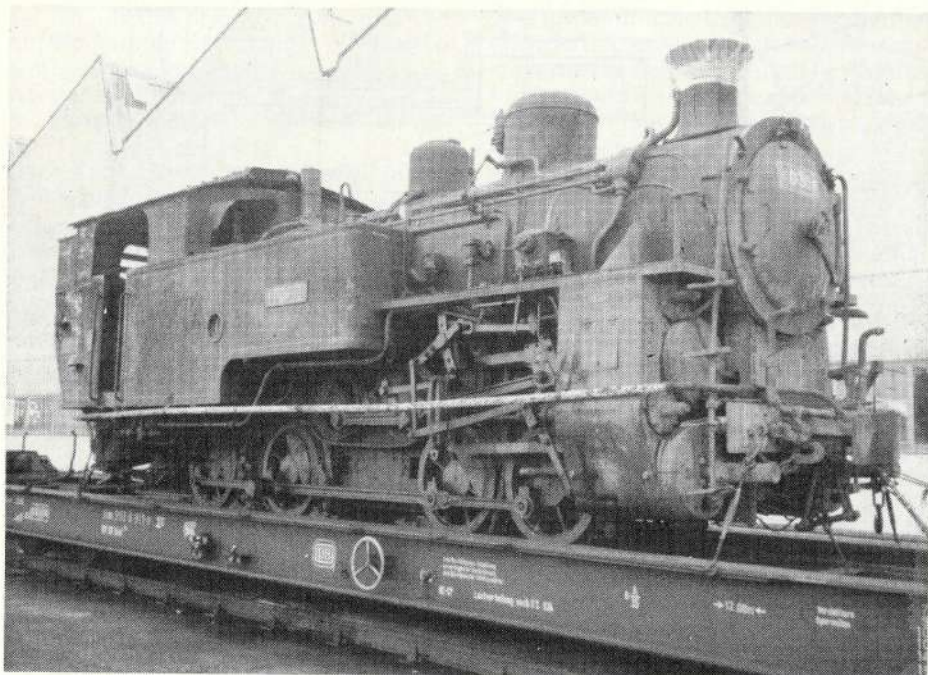
trieb ist mit einem Zwischengetriebe mit der Untersetzung 1:2 ausgerüstet. Somit dreht der Zahnradantrieb gegenläufig zum Adhäsionsantrieb und genau doppelt so schnell.

Weiteres Schicksal

Die Maschinen und Baugruppen, die aus Vietnam hergebracht wurden, werden vorerst unter Dach gelagert, nachdem sie einige Monate im Freien zugebracht haben. Die mechanischen Teile werden nach und nach fachmännisch konserviert. Zu gegebener Zeit werden diese Maschinen instand gestellt. Mindestens drei, eventuell gar vier Maschinen sollen aus den Ersatzteilen, Baugruppen und kompletten Loks entstehen.

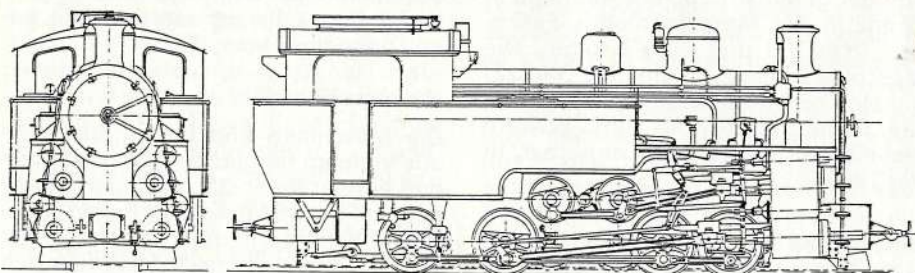
Spezielles im Detail

Die Gestaltung der Maschinen hat sich wiederum die Arbeitsgruppe Ästhetik zur Aufgabe gemacht. Da die Führerhäuser grösstenteils sowieso neu gebaut werden müssen, drängt sich eine

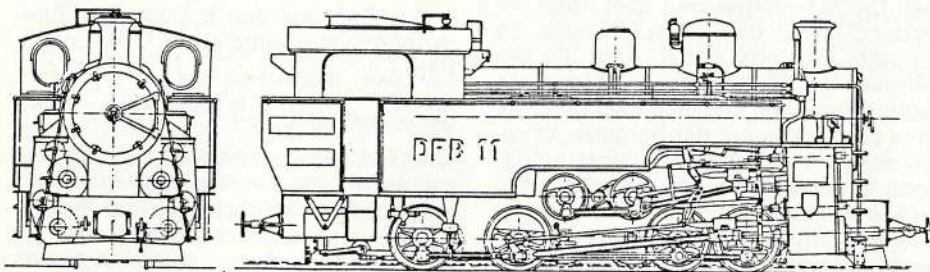


Zwischenhalt: HG 4/4 304 (DFB 10) im RB Muttenz.

Foto: Werner Banz



HG 4/4: oben Originalversion, unten eine mögliche, helvetische Version der DFB
Skizzen: HR. Fiechter



Helvetisierung geradezu auf. Die nachfolgenden Skizzen mögen den Unterschied von der vorgeschlagenen neuen Variante zur Originalausführung dokumentieren. Die Farbgebung wird sich im Rahmen der HG 3/4 bewegen: Führerhaus und Wasserkästen blau, Kessel, Antrieb und Untergestell schwarz. Die wuchtigen Zylindererschaltungen sollen gegebenenfalls ebenfalls blau gestrichen werden. Zusätzlich als Hinweis auf ihr ursprüngliches Einsatzgebiet, soll auf diesen Verschaltungen beidseitig das Signet der VHX und die vietnamesische Flagge angebracht werden (evtl. mit Angabe der damaligen neuesten Loknummer).

Hinweis

Für die Modellbauer und weiteren Dampflokkfreunde steht von der HG 3/4 ein Zusammenstellungsplan, Format etwa 90 × 110 cm (Kopie vom SLM-Original, A4 gefaltet), zur Verfügung. Er kann bei der Werbematerialzentrale, Zürcherstrasse 209, CH-8500 Frauenfeld, zu 25 Franken plus Porto, bestellt werden.

Ebenfalls verfügbar ist ein Zusammenstellungsplan mit Schnitten von der HG 2/3 «Weisshorn». Dieser Plan mit Format etwa 90 × 188 cm ist ebenfalls auf A4-Format gefaltet bei obiger Adresse zu 35 Franken plus Porto erhältlich.

Leider ist noch kein Plan der HG 4/4 verfügbar. bhs.

Tabelle 2: Technische Daten der DFB-Loks

Typ	HG 2/3	HG 3/4	HG 4/4	Typ	HG 2/3	HG 3/4	HG 4/4
Masse				Teilkreis-Zahn	mm 688	688	840
Länge	mm 7636	8754	8950	Teilung	mm 120	120	120
Breite	mm 2630	2700	2700	Zähne	stk 18	18	22
Höhe	mm 3600	3620	3550	Zugkraft (komb.)	kt 6,6	12,3	≈ 15
Leergewicht	t 25,2	33,8	36,5	Kessel			
Dienstgewicht	t 31,7	42,0	45,0	Rostfläche	m ² 1,25	1,4	1,65
Zuglast	t 40,0	60,0	65,0	Heizfläche dir	m ² 52,7	66,61	71,5
Total Zuggewicht	t 72	102	110	Überhitzer	m ² 10,8	17,2	20,9
Wasservorrat	t 2,7	3,1	3,5	Heizfläche tot	m ² 63,5	83,81	92,4
Kohlevorrat	t 1,5	1,1	1,5	Kesseldruck	bar 12	14	14
				Wasserinhalt	l 2300	2600	x
Adhäsionsmaschine				Dampfvolumen	l 870	890	x
Radstand total	mm 4300	5325	4440	Leistung	PS 350	600	820
Radstand fest	mm 1960	2000	2180		kW 260	440	600
Zylinder-Hub	mm 450	480	450	Geschwindigkeit			
Zylinder-Bohr.	mm 320	420	455	Adhäsion max.	km/h 30	45	40
Lauf-Dia	mm 600	600	—	Zahnrad max.	km/h 12	20	12
Trieb-Dia	mm 900	900	865				
Zugkraft	kt 3,5	6,5	x				
Zahnradmaschine							
Zylinder-Hub	mm 450	450	450				
Zylinder-Bohr.	mm 360	560	455				

Alle Angaben beziehen sich auf die jeweilige Originalversion (HG 3/4, HG 4/4) bzw. die bestehende Version (HG 2/3).

x = unbekannt

Güterwagentransport von Herisau nach Liestal



Am 19. Oktober 1991 in aller Herrgottsfrühe und bei regnerischem Wetter startete Albert Baumann von der E. + A. Baumann Transporte in Lenzburg mit einem Lastwagen mit Heckkran und einem Tiefladeanhänger nach Herisau. Punkt sieben Uhr trafen wir beim Bahnhof Herisau ein, wo uns bereits die drei Helfer, Bruno Rütli, genannt Vietnam-Bruno, Rolf Breitenmoser und Dieter Schiess, erwarteten, um den von den Appenzeller Bahnen erhaltenen Güterwagen zu verladen. Dass es sich bei Albert Baumann um einen Profi handelt, sah man sofort. Ohne grosse Umstände und ohne Hektik wurde der von der AB bereitgestellte Wagen auf den Tiefladeanhänger gehoben und fachmännisch verankert.

Kurz nach neun Uhr bewegten wir uns mit einem für den AB-Güterwagen beängstigenden Tempo von 80 km/h auf der Autobahn Richtung Liestal. Dort erwarteten uns bereits vier weitere Helfer aus dem Baselbiet, Karlheinz Wirz, Roland Vogt, Patrick Gisi und Peter Kelterborn. Nach kurzer Lagebesprechung ging Albert Baumann mit seinen Helfern ans Werk, und nur eine halbe Stunde später sass die ganze Crew beim verdienten Bier und Kaffee im Aufenthaltsraum der Wagenwerkstätte. Einen ganz herzlichen Dank an Albert Baumann und die beiden Hilfsmannschaften in Herisau und Liestal!

Benno Schmid

Sektionsnachrichten



Sektion Aargau
Telefon 064 51 15 38
5000 Aarau

Unsere 1992er-Generalversammlung findet am 20. März 1992 statt. Sie wird im Restaurant *Bahnhof* in *Wildegg* abgehalten und beginnt um 19.30 Uhr. Was wir vom vergangenen Jahr zu berichten hatten, stand bereits im Heft 4/91 und in unseren sektionseigenen *Aargauer Nachrichten* vom Dezember. Alle Aargauer Mitglieder erhielten diese Mitteilungen. Falls sich jemand von ausserhalb der Sektion dafür interessiert, kann er sie beim Präsidenten anfordern.

H. Weber



Sektion Innerschweiz
Postfach 4922
6002 Luzern

Generalversammlung der Sektion Innerschweiz

am Freitag, 10. April 1992, 20 Uhr,
im Hotel Anker in Luzern

Ausserordentliche Traktanden zeichnen sich für diese Generalversammlung noch nicht ab, das Rahmenprogramm dürfte jedoch interessant sein: Wir werden anhand von Dias eine Reise mit der meterspurigen Peloponnes-Bahn von Piräus über Athen, die Steilküste, Korinth, den grossen «Dampflok-Friedhof» in Mili, die Brücke von Achlodokampos nach Kalamata und den dortigen Eisenbahn-Park mit vielen restaurierten Dampfloks machen; die Rückfahrt geht durch eine reizvolle Landschaft über Kiparissia, Pargos (mit einem Abstecher nach Olympia und nach Ka-

takolon), Patras nach Diakopton, von wo aus eine Zahnradbahn (mit der Spurbreite von 75 cm) auf einer wunderbaren Strecke nach Kalavrita führt.

† Beat Martin, Luzern

Leider überschattete eine traurige Begebenheit das verflossene Jahr. Unser Vorstandskollege Beat Martin, welcher seit dem 31. August 1991 im Furkagebiet vermisst wurde, konnte vor Wintereinbruch nicht mehr aufgefunden werden. Am 25. Oktober 1991 fand in der Matthäuskirche in Luzern ein Gedenkgottesdienst für den Verunglückten statt. Auch wir werden unserem engagierten Gründermitglied ein ehrendes Andenken bewahren und versichern der Familie Martin nochmals unser Beileid und Mitgefühl. Danken möchten wir auch für den Spendenaufruf zugunsten unseres Vereins.

Der Sektionsvorstand

Witterungsschutz für «Vietnamlok»

Trotz allen Bemühungen ist es uns noch nicht gelungen, eine permanente Arbeitsgruppe zur selbständigen Durchführung von bestimmten Teilprojekten zu bilden. So sind es meistens «Einzelmasken», welche sich in Realp oder Goldau tageweise für unser Vorhaben betätigen.

Ein geeignetes Objekt für den Einzelsatz war eine der «Vietnamloks», für welche aus verschiedenen Gründen immer noch keine der in Aussicht stehenden Unterbringungsmöglichkeiten übernommen werden konnte und deshalb noch eine unbestimmte Zeit auf einem Werkareal abgestellt bleibt. Ein Mitglied unseres Vorstandes nahm sich deshalb vor, die ehemalige VHX 40.308 (HG 4/4) gegen die grössten Witterungseinflüsse zu schützen. Nachdem von Fachleuten vom Zudecken mit

Blachen dringend abgeraten wurde, empfahl sich eine Behandlung der empfindlichen Teile mit einem Korrosionsschutzmittel (MOTOREX Anticorit). Nach der Reinigung und dem Schmieren der zahlreichen Lagerstellen am umfangreichen Antriebs- und Steuerungsgestänge wurde die gesamte Gestängeanlage mit dem Schutzwachs behandelt. Weitere Arbeiten waren: Einsprayen von Dutzenden von Schrauben, Muttern und Gewinden mit Kriechöl, Neuabdecken des Kamins, Reinigung und Trocknung der Rauchkammer, Reinigung und Einwachsen der Kesselarmaturen, Aufbringen eines Kautschuk-Teerbelages auf den Umlaufblechen, Abdichten der Kesselverkleidung. Mit diesen Massnahmen hoffen wir einen Beitrag zu Werterhaltung dieser imposanten Dampflok geleistet zu haben.

Georg Seiler



Regionalgruppe
Nordrhein-Westfalen
(NRW)

Herbsttreffen in Neuss

Am Sonntag, dem 8. Dezember 1991, fand im Thomas-Morus-Haus in Neuss das diesjährige Herbsttreffen der nordrhein-westfälischen Furka-Freunde statt. Trotz des, wegen überall durchgeführter Nikolausfeiern, arg strapazierten Termins, fanden sich über 80 Mitglieder, Aktionäre, Fronarbeiter und Interessenten im Saal ein.

Nach der Begrüssung und einem Rückblick über das Geschehen an der Furka im vergangenen Jahr durch Thomas Holzer, zeigte Theo Bruland in einem ausführlichen und interessanten Diavortrag die diesjährigen erfreulichen Baufortschritte an der Bergstrecke. Ein sehr positives Echo hatte auch die Vorführung eines Videofilmes über die Aktivitäten an der Furka-Bergstrecke, den der Landessender Sachsen gedreht hatte und der auch schon im Fernsehen

gesendet wurde. Im Anschluss daran waren unsere «Weisshorn» und ihre Schwester, die «Breithorn», in einem Videofilm zu bewundern, den Heinz Fränsing bei den Sonderfahrten zum hundertjährigen Bestehen der BVZ am 19. Oktober zwischen Brig und Stalden im Wallis aufgenommen hatte. Ein weiterer Programmpunkt waren die Wahlen von Verantwortlichen der Sektion NRW, auf die noch gesondert eingegangen wird. Auf reges Interesse stiess die von Gregor Segschneider organisierte Ausstellung unserer «Furka-Modul»-Modellbahnanlage. Diese wurde im Jahre 1991 um einige sehr schöne Dioramen erweitert. Stark belagert wurde, wie immer, unser Verkaufs- und Informationskiosk, waren doch diesmal einige interessante Neuheiten im Sortiment. Zum Ausklang der Veranstaltung gab es noch eine besondere Überraschung. Der Nikolaus hatte sich extra auf den langen Weg aus der Schweiz gemacht, um Kinder und verdiente Furka-Freunde zu belohnen. Für diese (Privat-)Initiative möchten wir uns besonders bedanken. Unser Dank gilt auch allen Organisatoren und Spendern, die wieder einmal zum guten Gelingen der Veranstaltung beigetragen haben. Diese ging mit wunderschönen Filmaufnahmen von Michael Berres, die uns auf die winterliche Berninastrecke zu einem Einsatz der Dampfschneeschleuder führten, zu Ende.

Martin Fränsing

Wahlen der Sektion Nordrhein-Westfalen

Anlässlich verschiedener Treffen der deutschen Regionalgruppen wurde in den letzten Jahren wiederholt der Wunsch geäussert nach einer, zumindest finanziellen, Gleichstellung mit den schweizerischen Sektionen. Art und Umfang der darin bedingten Tätigkeiten wurde bereits im Ergebnisprotokoll des Mannheimer Treffens vom 11. November 1989 definiert. Nach der Sitzung des Zentralvorstandes vom 13. Juli 1991, in der grundsätzlich positiv über die finanzielle Gleich-

stellung der deutschen RG entschieden wurde, teilte uns der ZV noch einen daran geknüpften Katalog von Bedingungen und Definitionen mit. Auf dieser Basis führten wir während unseres Treffens am 8. Dezember 1991 in Neuss ordnungsgemässe Wahlen von Verantwortlichen der Sektion NRW durch. Das Protokoll der Veranstaltung liegt dem Zentralvorstand bereits vor. Folgende Personen wurden gewählt:

Vorstand:

Thomas Holzer, D-4320 Hattingen

Sekretariat/PR-Arbeit:

Martin Fränsing, D-4600 Dortmund

Kassierer:

Uwe Bodenstein, D-5202 Hennef

Adressenverwaltung:

Theo Bruland, D-4280 Borken

Furka-Stammtische in NRW

In 4300 Essen und 5000 Köln finden regelmässig Stammtische statt, wo sich Freunde der Furka-Bergstrecke zu einem gemütlichen Beisammensein mit Informationsaustausch und Vorführung von Bildern und Filmen treffen. Nachfolgend die Termine für das erste Halbjahr 1992:

Essen: Gaststätte «Zum Sterntaler», Wiesenstrasse 27 (Nähe Hauptbahnhof, Südausgang, hinter dem Ruhrkohlehaus, neben der Stern-Brauerei). Treffpunkt: jeden ersten Freitag im Monat um 19 Uhr in der Gaststätte, also am 6.3., 3.4. und 8.5. (Ausnahmen: 5.6. und 3.7.).

Köln: Gaststätte «Alt Köln», Trankgasse 7 (Nähe Hauptbahnhof, Ausgang Innenstadt/Dom, schräg gegenüber). Treffpunkt: jeden zweiten Freitag im Monat um 19.30 Uhr in der Gaststätte, also am 13.3., 10.4., 8.5., 12.6. und 10.7.

Ausstellungen

Dank grosszügiger Unterstützung durch den Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde e.V. (BDEF) wird die Sektion NRW auch in diesem Jahr wieder mit ihrem Informationsstand auf der «Inter-Modellbau» in den West-

falenhallen in Dortmund vertreten sein. Dafür bereits an dieser Stelle unser herzlicher Dank an die Verantwortlichen des BDEF. Die «Inter-Modellbau '92» ist die grösste Ausstellung ihrer Art in Europa mit über 94000 Besuchern im letzten Jahr. Somit ist sie eine ideale Plattform für unseren Verein, die auch das richtige Publikum anspricht.

Wir hoffen, in der Zeit vom 8. bis 12. April 1992 viele Freunde der Furka-Bergstrecke, oder solche, die es noch werden wollen, an unserem Stand begrüßen zu können.

Martin Fränsing



Regionalgruppe
Norddeutschland

Modellbahnfestival Reinbek

Im Schulzentrum Mühlenredder in Reinbek bei Hamburg wurde am 2./3.11.1991 von Mitgliedern des BSW-Modellbahn Lübeck (Bundesbahn-Sozialwerk) eine grosse Modellbahnanlage präsentiert. Mit weiteren Modellbauern aus Brandenburg, Mecklenburg, Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Sachsen-Anhalt wurde eine 60 m lange zweigleisige Hauptbahn mit vier Bahnhöfen und insgesamt 180 m Gleis aufgebaut. Die Anlage erwies sich als absoluter Publikums-Magnet. Wir konnten als Regionalgruppe direkt am Eingang zur Modellbahnanlage einen grossen Info-Tisch aufstellen. Die Resonanz auf unser Projekt der Furka-Reaktivierung war sehr gross. Viele waren schon mit dem Glacier-Express gefahren oder erinnerten sich an die Rückführung der Vietnamloks über den Hamburger Hafen. Durch aktuelle Fotos von der Fronarbeit in Realp konnten wir den erreichten Baufortschritt zeigen. Durch die Weitergabe von Info-Material konnte viel Interesse geweckt werden und so neue Furka-Freunde gewonnen werden.



Mit unserem Info-Stand haben wir den grössten Teil der 3000 Besucher ansprechen können. Allen Aktiven am Stand hat die «Arbeit» sehr viel Spass gebracht, so dass wir weitere Aktivitäten planen. Über Mithelfer würden wir uns sehr freuen. Der harte Kern der Regionalgruppe trifft sich einmal im Monat an einem Mittwoch im «Liermann's Eck» Georgsplatz/Kurze Mühren, 2000 Hamburg 1 (Nähe Hauptbahnhof). Genaue Termine können telefonisch bei Hans Kukemüller 040/553 69 36 oder Jörn Faller 040/608 08 30 erfragt werden.



Auf dem Novembertreffen konstituierte sich der Stammtisch München zur Regionalgruppe Oberbayern, was mit der

Besetzung der entsprechenden Ämter des Obmanns, des Schriftführers und des Kassiers einherging.

Wie im letzten Jahr konnten wir wieder auf einigen Ausstellungen präsent sein, von denen die wichtigste wohl die Modellbahnausstellung in Nürnberg-Langwasser vom 1. bis 3. November war. Der Hauptziehungspunkt auf unserem Stand war dabei sicher die von Horst Hoenigk errichtete 16 Meter lange Modulanlage, auf der die interessantesten Abschnitte der Furka-Bergstrecke im Massstab 1:87 detailgetreu wiedergegeben sind, so zum Beispiel die Wilerbrücke, die drei Tunnel Altseentum, Staffel, die Steffenbachbrücke sowie die Stationen Muttbach und Gletsch. Auf der Anlage verkehrt ein im Eigenbau entstandenes Modell der «Weisshorn» mit dem dazugehörigen DFB-Wagenmaterial (siehe auch Titelbild der Ausgabe 2/91).

Die Regionalgruppe Oberbayern trifft sich auch 1992 wieder jeden ersten Mittwoch im Monat um 19 Uhr im «Löwenbräukeller» am Stiglmaierplatz (vom Hauptbahnhof eine Haltestelle mit U-Bahn Linie 1 Richtung Rotkreuzplatz). Die genauen Termine für 1992 sind also:

4.3., 1.4., 6.5., 3.6., 1.7., 5.8., 2.9., 7.10., 4.11. und 2.12.

Bei jedem Treffen werden nach Möglichkeit wie bisher neben aktuellen Informationen von der Furka auch Dias oder Videofilme über andere Bahnen im In- und Ausland gezeigt.

Andi Willich

Die ersten Prager auf der Furka

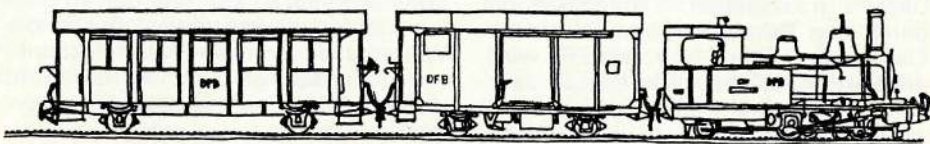
Fronarbeitswoche 25. 8.–1.9. 1991

Auch in der Tschechoslowakei hörte man über den Wiederaufbau der Furka-Bergstrecke. Aber erst nach der politischen Umwandlung in unserem Land entstand auch für uns die Möglichkeit, frei ins Ausland zu reisen und so an die Furka kommen zu können. Im Kreis von Eisenbahnfreunden und Studenten der TU Prag (Fakultät für Bauwesen) sammelten sich insgesamt 11 Personen, die dann in der zweiten Hälfte August und Anfang September dort tätig waren. Es handelte sich um die ersten Fronarbeiter aus der Tschechoslowakei (CSFR). Die grösste Gruppe von 8 Personen nahm in der 35. Bauwoche in Realp teil. Wir besorgten uns ein Visum für die Schweiz, aber gerade eine Woche vor unserer Abfahrt fiel beidseitig die Visumpflicht weg. Mit zwei Autos – der Zug ist für uns wegen des Währungsproblems zu teuer – kamen wir teilweise entlang der schmalspurigen Strecken der Rhätischen Bahn und dann FO Bahn nach Realp. Unterwegs besichtigten wir einige interessante Plätze, den Oberalppass mit anschliessendem Aufstieg zur Fellilücke und zum Lutersee, Andermatt, den Bahnhof Göschenen. Bei der Ankunft in Realp erwartete uns das nette «Personal» bei schlechtem Wetter. Am Sonntag marschierten wir teilweise im Regen, teilweise durch Nebel und Wolken über

die ganze Strecke bis zum Furka-Scheiteltunnel und dann noch zum Furka-pass. Seit Montagmorgen herrschte wieder schönes Wetter. Bei Sonnenschein ging uns die Arbeit besser voran. Unter der Führung unseres Gruppenleiters Dietmar arbeiteten wir im I. und auf dem Gewölbe des II. Senntumstaffeltunnels. Unsere weiteren Aufgaben waren die Vorbereitung der Kletterweiche und die Verlegung des Gleises, damit in der Nachtschicht die renovierte «Weisshorn» mit ein paar nagelneuen Wagen die überdachte Remise erreichen konnte. Am nächsten Tag mussten wir es wieder in den ursprünglichen Zustand bringen. Nach der Kommission des schweizerischen Parlaments hatten wir auch die Möglichkeit, mit dem kobaltblauen Personenzug an seinem ersten Betriebstag bis Tiefenbach zu fahren und die schöne Dampffahrt zu geniessen.

Seit Donnerstag begann die Hälfte von uns wie Maurer zu arbeiten. Bis Samstagmittag spritzten wir mit dem Zementmörtel die ganzen Aussenwände der Remise an. Eine Woche verlief sehr schnell, aber ich meine, dass wir doch viel Arbeit geleistet haben. Samstagnachmittag verabschiedeten wir uns, wieder im Regen, von der DFB, aber wir hoffen, dass wir noch einmal zurückkommen.

Dipl. Ing. Ivan Novák, Praha



Intern. Modelleisenbahnausstellung in Berlin vom 16.–20. November 1991

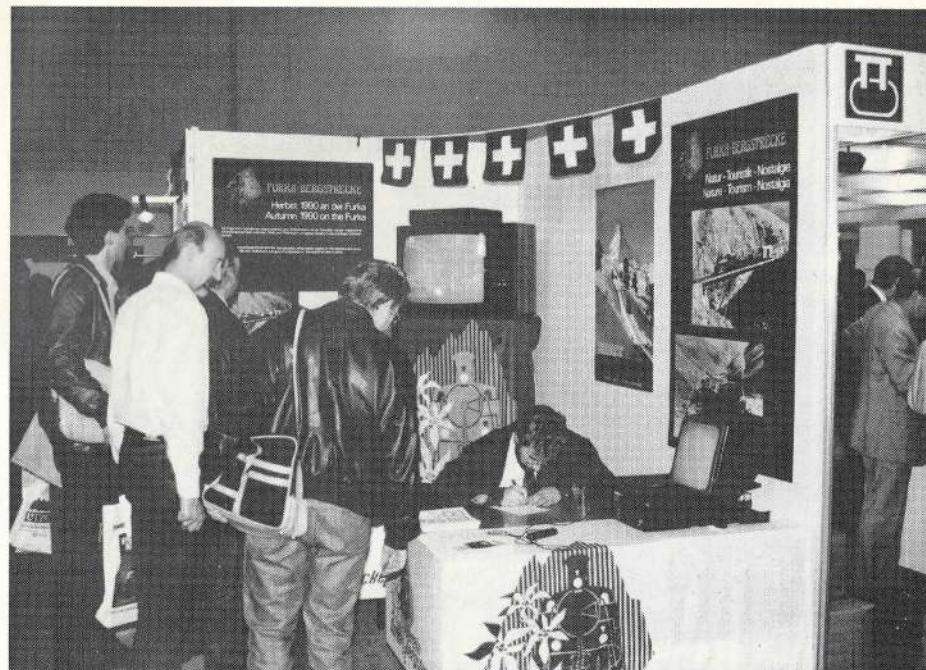
Nachdem am 30. August 1991 der Start für die Bildung einer neuen Regionalgruppe Berlin/Brandenburg vollzogen war, verging die Zeit bis zur ersten Bewährungsprobe, der Internationalen Modelleisenbahnausstellung in Berlin am Funkturm, viel zu schnell.

Dem engagierten Wirken von einem harten Kern mit Wolfgang Schmidt an der Spitze ist es zu verdanken, dass unsere Beteiligung an dieser Ausstellung ein voller Erfolg wurde. Besonders möchten wir hier das Büro des Schweizer Verkehrsvereins in Frankfurt am Main, die Informationsstelle Schweizer Bahnen in Stuttgart, die Redaktion des Basler Magazins, die Leitung der Ausstellung vom AMK Berlin und unseren Freund Dieter Frisch erwähnen, die ebenfalls dazu beitrugen, dass unser Informationsstand auf der Ausstellung ein Erfolg wurde. Wie es sich für Fronarbeiter einer Bergbahn gehört, war jedes noch so hohe Hindernis in kurzer Zeit überwunden. So sorgte der Teppichwechsel in der Wohnung von Dieter Frisch für einen ansprechenden Fussbodenbelag, der Trabi von Volkmar Wagener wurde nach Ausbau der Sitze zum Büromöbeltransporter, die Eltern von Petra Haucke verzichteten für einige Tage auf ihren Zweitfernseher und der Sohn auf seine Videotechnik. Auch die Werkstatt der TU Berlin wurde durch Axel Schiele für notwendige Arbeiten beim Aufbau mitgenutzt. Neben Wolfgang Schmidt kümmerte sich die Familie Rosinski um die Finanzen. Aus der ganzen Beteiligung wäre nichts ge-

worden, wenn uns Wolfgang nicht grosszügig mit Material, Schautafeln und einem Diaprojektor unterstützt hätte. Er war gleichzeitig die gute Seele vom Stand, die jeden Tag für Auskünfte zur Verfügung stand. Dass unser Stand trotz der im Vergleich zu den Firmenständen wenig profihaften Aufmachung, zeigt nicht zuletzt die Tatsache, dass wir die letzten beiden Tage mit unserem anfänglich sehr umfangreichen Material haushalten mussten, um auch dem letzten Besucher noch eine schriftliche Information über unser Vorhaben geben zu können. Wenn sich auch der Verkauf in Grenzen hielt, 60% der Besucher stammten aus den neuen Bundesländern, so zeigten und zeigen doch die Rückmeldungen, dass es uns gelungen ist, einen breiten Personenkreis anzusprechen. Demzufolge wurde von den Freunden am 13. Dezember 1991 das nächste Vorhaben in Angriff genommen.

Am 24. Januar 1992 wurden alle Interessenten, die sich auf der Ausstellung gemeldet hatten, zu einer Informationsveranstaltung eingeladen. Aber auch langfristige Einsätze wurden geplant, so eine Beteiligung mit einem Informationsstand anlässlich der Eisenbahnausstellung zur 1000-Jahr-Feier 1993 in Potsdam.

Allen Beteiligten hat es Spass gemacht, und ihr Elan ist eine gute Garantie, dass sich die Regionalgruppe Berlin/Brandenburg zu einem lebendigen Zweig der Furka-Familie entwickelt.



Intern. Modelleisenbahnausstellung Berlin, 16. bis 20. November 1991

Unsere Video-Kassetten «Back to Switzerland», «Schiene der Hoffnung» und vor allem «Schneeräumung an der Bernina» liessen wiederholt Menschenmauern vor unserem Info-Stand entstehen. Gleich am ersten Tag meldeten sich 27 bisherige Fronarbeiter bei uns. Wer Details über die Art der Arbeiten an der Bergstrecke wissen wollte, konnte dies eigenhändig mit Hilfe von 80 Dias tun. Gut, dass wir mit reichlich Informationsmaterial eingedeckt waren. Die Reportage «Wieder mit Dampf über die Furka» aus dem Basler Magazin vom 3. August 1991 fand reissenden Absatz. Das Stichwort «Glacier-Express» ist offensichtlich für viele Menschen in Mittel- und Ostdeutschland gleichbedeutend für *Schweiz, Zentralalpen, Sonne = unvergessliches Urlaubserlebnis.*

Wie oft hörten wir die Kommentare:

- «Da fahren wir bestimmt nochmal hin.»
- «Wir haben schon für 1992 gebucht.»
- «Darüber haben wir schon gelesen.»
- «Wir waren bei einer der letzten Fahrten über die Furka dabei.»
- «Wann kann man denn wieder über die alte Bergstrecke fahren?»

Und wie positiv waren die Erlebnisberichte unserer Fronarbeiter! Alle kleinen Kümmernisse schienen vergessen. **Fazit:** Ein gelungener Start für die Regionalgruppe Berlin-Brandenburg. Dank den Freunden, die so tatkräftig zum Erfolg beigetragen haben.

Regionalgruppe Berlin-Brandenburg
Dipl. Ing. Volkmar Wagner
Franz-Brüning-Strasse 15
D-O-1580 Potsdam

Die Furka-Bergstrecke 1



Operation DFB
Vietnam

«Back to Switzerland»



Foto: J. Knapfel

Ein interessanter Film
zum Thema Lokomotiven
aus Vietnam

Preis Fr. 98.–
je Videokassette
(plus Versandkostenanteil)

55 Minuten

Bestellungen nimmt
die Materialzentrale
entgegen:

Verein Furka-Bergstrecke
Materialzentrale
E. Gfeller
Zürcherstrasse 209
8500 Frauenfeld

Die Furka-Bergstrecke 2



Arbeit,
Freude,
Fahren!

Vergessen und vorbei !?

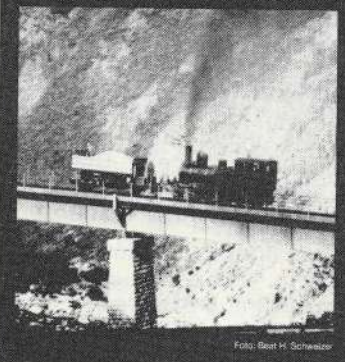


Foto: Beat H. Schweizer

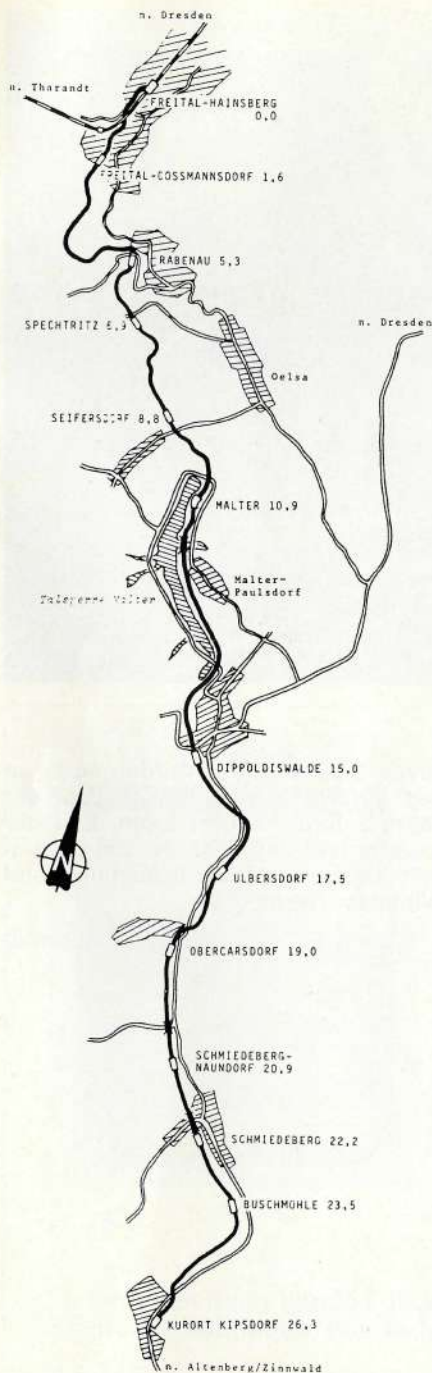
Dieser Film vermittelt
einen Eindruck über das
Geschehen seit 1982

Preis Fr. 49.–
je Videokassette
(plus Versandkostenanteil)

21 Minuten

Bestellungen nimmt
die Materialzentrale
entgegen:

Verein Furka-Bergstrecke
Materialzentrale
E. Gfeller
Zürcherstrasse 209
8500 Frauenfeld



Andere Schmalspurbahnen

Osterzgebirgsbahn Freital-Hainsberg– Kurort Kipsdorf (534 m)

Zu meiner Einladung durch die Furka-Freunde in Dresden gehörte auch am Samstag, dem 26. Oktober 1991 eine Fahrt im Sonderzug der dortigen Eisenbahnfreunde nach Kipsdorf. Wir hatten Glück mit dem Wetter und waren ob der reichlichen Fotoaufenthalte mit Scheinanfahrten den ganzen Tag über reichlich beschäftigt. Natürlich haben wir uns über die Geschichte dieser Bahn und die Streckendetails informiert.

Gegenwärtig betreibt die Deutsche Reichsbahn auf 270 km noch neun Schmalspurbahnen mit drei verschiedenen Spurweiten. Am 17. Oktober 1881 wurde die erste sächsische Schmalspurbahn Wilkau–Kirchberg mit 6,72 km eröffnet. Damals entstanden im sächsischen Raum 30 Schmalspurbahnen mit einer Streckenlänge von 561 km. Von diesem einst insbesondere für den Güterverkehr bedeutungsvollen Schmalspurnetz werden heute noch vier Bahnen mit Reiseverkehr in landschaftlich reizvollen und touristisch erschlossenen Gebieten betrieben:

- Freital-Hainsberg–Kurort Kipsdorf
- Radebeul Ost–Radeburg
- Zittau–Kurort Oybin/Kurort Jonsdorf
- Crazahl–Kurort Oberwiesenthal

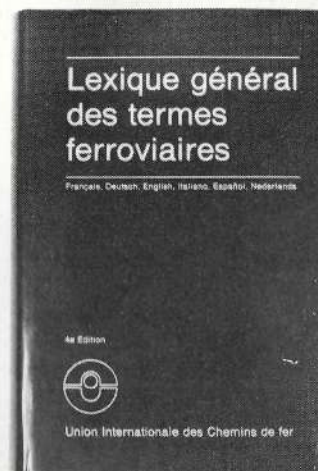
Erstere wurde am 3.9.83 in Betrieb genommen. Die Bahn verläuft in malerischer Linienführung über 26,3 km von Freital-Hainsberg durch den Rabenauer Grund, an der Talsperre von Malter vorbei, über Dippoldiswalde hinauf zum Kurort Kipsdorf. Eine Fahrt mit Höhenunterschied von 350 m dauert bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von normal 17 km/h gut anderthalb Stunden. Da sich über 90% der Strecke in Steigungen bis 1 : 33 befinden, kann



man teilweise mit Schrittgeschwindigkeit rechnen. Der längste Teil der Strecke führt durch das überaus reizvolle Tal der Roten Weisseritz. Um die Strecke dem wechselnden Verlauf der Weisseritz anzupassen, mussten 40 Brücken gebaut werden. Diese topographisch komplizierte Lage der Strecke

sowie betriebliche Anforderungen an den Verkehr erforderten im Lauf der Jahre zahlreiche Umbauten, Erweiterungen und teilweise Neutrassierungen. Kipsdorf ist Ziel für Ausflugs- und Wintersportverkehr.

Wolfgang Schmidt



Fr. 120.–

Verkauf durch

Gasser AG, Druck und Verlag, Kasernenstrasse 1, 7007 Chur

Das sechssprachige Lexikon der UIC Paris im Format 14,8×21 cm umfasst 1248 Seiten. 10 204 Wörter aus dem Eisenbahnwesen sind übersetzt, und ein Register je Sprache erleichtert dem Benutzer die Handhabung. Ein Buchzeichen, mit Hinweisen bedruckt, verweist den Benutzer auf die jeweiligen Fachgebiete (Technik, Recht, Sicherheit ...)

Industriepaner, Techniker, Bahnverwaltungen, Rollmaterialhersteller, Lieferanten von Bahnmaterial und Unterhaltsmaschinen, aber auch Übersetzer sind die Benutzer dieses Werkes.



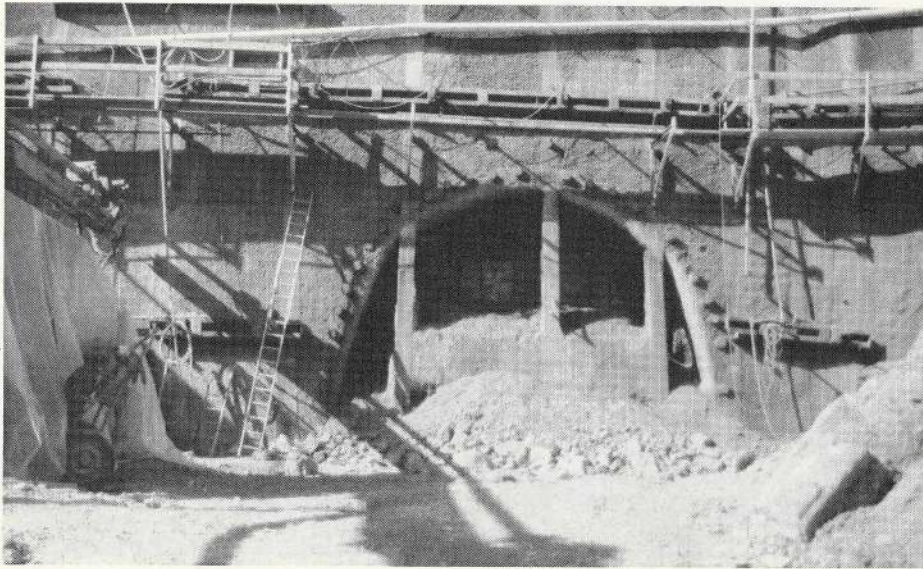
Fr. 25.–

Zu beziehen beim **Verein Furka-Bergstrecke, Sektion Graubünden, Postfach 85, 7007 Chur**

Eine interessante Verkehrsgeschichte vermittelt dieses 286seitige Werk zum Thema Postauto. Mit der Zulassung dieses neuen Verkehrsmittels entfaltete sich nicht nur der Tourismus, sondern die bahnlosen Talschaften profitierten von besseren Verbindungen und wurden aus der Isolation befreit.

Wissenswerte Aufzeichnungen zum Verkehrsgeschehen im Kanton Graubünden in Verbindung mit dem Postauto sowie viele historische und neuzeitliche Bilder bereichern den Text.

Andere Bahnen: Vereinalinie RhB



Seit dem 18. April 1991 sind die Arbeiten am Vereina-Tunnel angelaufen. Beim Bahnhof Klosters wird auf engstem Raum am Zugwald-Tunnel gearbeitet. Dieses 2160 m lange Bauwerk führt dereinst mit 40 Promille Steigung hinauf nach Selfranga, wo der Autoverlad durch den Vereina-Tunnel vorgesehen ist.

Mit Rücksicht auf die geologischen Verhältnisse beim talseitigen Portal des Zugwaldtunnels wird hier nach einer neuen Baumethode gearbeitet. Rund 30 Löcher, jedes 15 m lang und mit etwa 15 cm Durchmesser, werden der Profillinie nach im Abstand von 40 cm gebohrt und sogleich mit Spritzbeton ausgefüllt. Das lockere Material, aus Gehängeschutt bestehend, wird auf diese Art mit dem Erdreich verfestigt. Anschliessend beginnt eine Spezialmaschine mit dem Schrämm-Kopf innerhalb des Profils das auszubrechende Material abzutragen. Praktisch

muss je Meter unverzüglich ein armiertes Gewölbe aus Spritzbeton angebracht werden, damit weitere Stabilität erreicht werden kann. So wie die Prognose des Geologen berichtet, müssen rund 200 Meter nach diesem Vorgehen gebaut werden, ehe mit standhaftem Fels gerechnet werden kann. Das gesicherte Profil des Tunnels wird aber noch zusätzlich mit einem armierten Betonmantel versehen, um in bezug auf die Sicherheit optimal zu sein. Beeindruckend ist, mit welchen technischen Mitteln nun ins Innere eines Berges wie des Gotschna-Grats vorgedrungen werden kann.

Auch am Vereina-Tunnel selbst haben bei Klosters die Maschinen schon einen Weg ins Dunkle gefunden, und somit ist die Voraussetzung gegeben, dass im kommenden Winter bereits ungeachtet der Schneefälle weitergearbeitet werden kann.

Furka-Frühschoppen in Dresden am 27. Oktober 1991



Dieses Treffen war auch eine Folge der aussergewöhnlichen Vortragsveranstaltung am 10. März 1990 in der Hochschule für Verkehrswesen in Dresden mit rund 180 Teilnehmern. Weit über 100 Fronarbeiter aus Sachsen – viele davon Mitarbeiter der Deutschen Reichsbahn – waren seitdem an der Furka. Und deshalb kam im August 1991 auch ein neugieriges Fernsehteam des Landessenders Sachsen und machte beachtliche Aufnahmen für den 20-Minuten-Fernsehfilm «Schiene der Hoffnung». Von einigen Furka-Freunden nach Dresden eingeladen, organisierten wir einen sonntäglichen Furka-Frühschoppen mit 75 Teilnehmern, doppelt soviel als erwartet. Dem

TV-Team hatte ich verchromte Furka-Schienenstücke als kleines «Danke-schön» und zur Verwendung als Briefbeschwerer mitgebracht. Die weiteren Stationen in Dresden waren: Der Zwinger, Museen, die Semper-Oper mit dem «Rosenkavalier» und eine Sonderzugfahrt auf der 750-mm-Schmalspurbahn von Freital-Hainsberg zum Kurort Kipsdorf. Auf 52 km viele Fotohalte, so dass wir 8 Stunden unterwegs waren. Schöne Tage bei lieben Freunden, die so begeistert von der gemeinsamen Arbeit in ungewohnter Höhe und in einer so herrlichen Landschaft erzählen können.

Wolfgang Schmidt