

Die Plattenleger vom Deich

Von Oliver Racine, Baugruppenleiter der Sektion Norddeutschland

Dieses Jahr ging es aus persönlichen Gründen für die Fronis der Sektion Norddeutschland statt in KW31 erst in der KW35 an die Furka, das fühlte sich ganz ungewohnt an...

Unsere „Erlebnisanreise“ von Hamburg aus führte uns zur Selfkantbahn, wo unser langjähriger Froni-Kumpel Thomas uns ausgiebig die Anlagen zeigte und sogar eine Sonderfahrt für uns organisiert hatte. Am nächsten Morgen der kurze Sprung in die Niederlande zur südlimburgischen Dampfbahn. Auch hier eine tolle Fahrt mit wunderschönen Wagen und eine kundige Führung von unseren Froni-Kollegen der Sektion Niederlande. Am Sonntag war dann der Plan, von Martigny aus mit der TMR zum Lac d'Emosson zu fahren und dort die Standseilbahnen zu besichtigen. Daraus wurde leider wetterbedingt nichts – ein Wintereinbruch war angekündigt. Na gut, dann eben nur die Bahn, die ja mit 200 ‰ Steigung allein eindrucksvoll genug ist.

In Realp angekommen gab es das übliche große Hallo nach einem Jahr, immer wieder ein schöner Moment! Mit 15 Fronis konnten wir in unsere 30. Bauwoche starten. Aber Halt, es waren nicht 15 Fronis, sondern 115! Parallel zu unserer Gruppe fand eine Übung des Zivilschutzes Pilatus mit 100 Leuten statt. Das stellte vor allem die Leitung der Bauabteilung vor große logistische und planerische Herausforderungen – und im Depot wurde es manchmal eng mit all den Fahrzeugen, die vor Ort waren. Die Bauleitung war deshalb glücklich, eine sehr erfahrene und selbständig arbeitende Baugruppe zu haben, die wenig Betreuung brauchte.

Vor allem stand Gleisbau auf dem Plan: zwischen Lammenviadukt und Felsnase waren diverse Kurven wieder ins richtige Spurmaß zu bringen, eine Mischung aus Knochen-, Meß- und Puzzlearbeit mit diversen Sorten von Befestigungsplättchen.



Die Gruppe hat es durchgezogen – auch an den Betriebstagen inklusive Samstag wurden die Kurven daran gehindert, sich der Normalspur zu nähern.

Auf der anderen Seite der Furka die nächste Gleisbaustelle: dieses Mal galt es, die Höhe der Zahnstange im Verhältnis zur Schienenoberkante zu regulieren.



Hier wurde in den letzten Jahren (auch von uns) schon diverse Male durch Unterlegen von Platten bei der Schienen versucht, das Verhältnis richtig einzustellen, mit wechselndem Erfolg.

Jetzt gibt es ein besseres Messverfahren und wir konnten einige hundert Meter neu justieren – auch hier Knochenarbeit und feinste Justierungen – diesmal mit Gummipplatten in diversen Dicken. Auch hier wurde bei laufendem Betrieb gearbeitet, was ständiges Lösen und Anziehen der Schienenbefestigungen bedeutete. Nach zwei Tagen hatten wir den Bogen perfekt raus und konnten eine Arbeitsanweisung erstellen, mit der das Verfahren für die nächsten Gruppen optimal angewendet werden kann.

Kurz zum Wetter: Am Montag Dauerschneeregen – echt eklig beim Gleisbau, am Dienstag dann ein plötzlicher Wintereinbruch mit noch mehr Regen und Schnee. Der Furkapass wurde gesperrt und wir konnten im August eine Schneeballschlacht machen! Langsam wurde es dann besser – das Feierabendbier am Samstag haben wir dann wieder im Sonnenschein genossen.

Was gab es noch? Eine „schnelle Eingreiftruppe“ hatte diverse interessante Aufgaben:

- Elektrikerarbeiten: Uhr Inbetriebnahme OW, Antennenumbau GL, Messungen Kehrtunnel
- BÜ Furkastraße: Schmierereien übermalen
- Gletsch: Remisentore mit Warnanstrich versehen
- BÜ Rotten: Lichtraumprofil korrigieren
- Muttbach: Gleisjoche zerlegen
- Realp: Kranwagen mit Baumaterial für die Folgewoche vollpacken
- Stützmauer unterhalb Muttbach: Vegetation entfernen und diverse Kronensteine neu aufmauern



Das obligatorische Chäsfondue in Zumdorf und die Abende am Lagerfeuer (Norddeutsche sitzen bei jedem Wetter draußen) rundeten das Gruppenerlebnis ab. Vielen Dank an unsere Schweizer Freunde, besonders Susanne und Marcel, die im Hintergrund geplant, geräumt und gekocht haben. Es war wieder wie „nach Hause kommen“ - wir haben wieder viel mit großer Freude geschafft.

