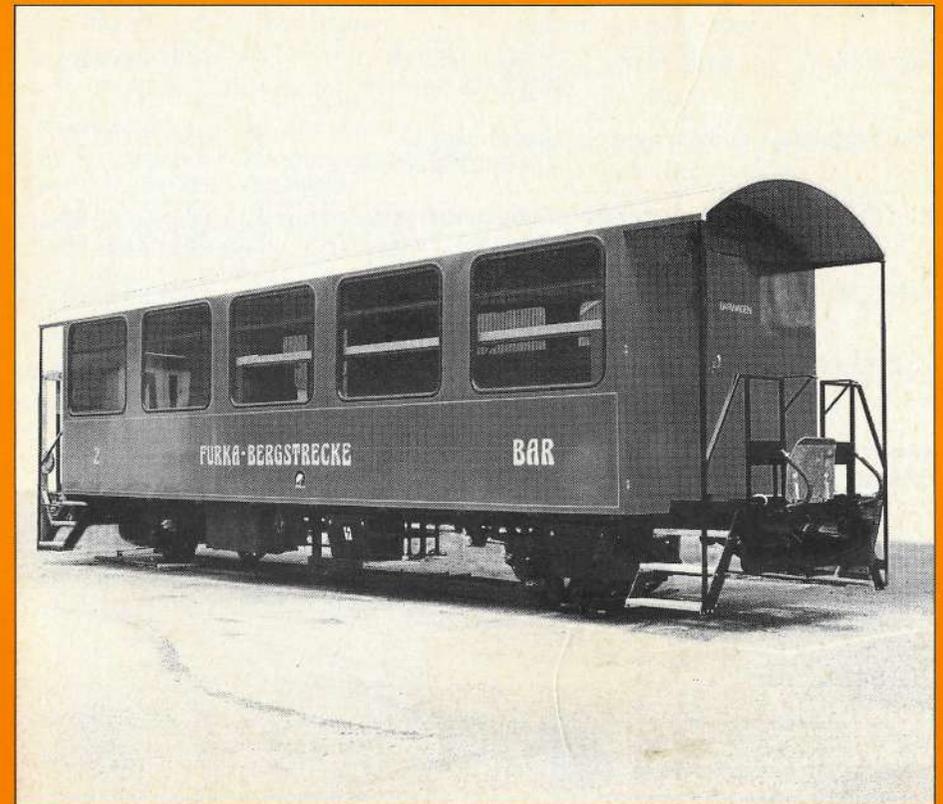




Verein Furka-Bergstrecke

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG



Adressliste Zentralvorstand

Gletsch Bahnhof 028/ 73 22 33
 Realp DFB 044/ 670 42
 Sekretariat DFB 061/332 18 18
 Sekretariat VFB 065/ 45 11 24

Funktion	Name	Adresse	Telefon/Fax
Präsident	Albisser Bruno	Fritz-Buser-Strasse 9 CH-3428 Wiler	P 065/ 45 11 24 Fax 065/ 45 11 24
Vizepräsident	Grünig Peter	Eggweg 20 CH-3065 Bolligen	P 031/921 19 42 G 031/338 29 64 Fax 031/338 39 99
Sekretär/ Kassier	Joder Urs	Hofacherstrasse 3 CH-3428 Wiler	P 065/ 45 12 39
Werbung	Abegg Alice	Krummfeld 11 CH-6423 Seewen	P 043/ 21 22 93
Neumitglieder	Weber Hans	Birkenweg 12 CH-5603 Staufien	P 064/ 51 15 38
Info CH	Hofmann Hans	Schellenbergstrasse 5 CH-7000 Chur	P 081/ 27 42 68 Fax 081/ 27 42 68
Info D/NL	Hoenigk Isolde	Winfriedstrasse 14 D-80639 München	P 0049/89 178 31 51
Info D/NL	Maier Kurt	Bahnhofstrasse 9 D-71397 Leutenbach	P 0049/71 956 68 46
Vertreter DFB AG	Gobet Hans	Hintere Höhenstr. 53 CH-5430 Wettingen	P 056/ 26 77 76

Mitteilungsblatt / Bulletin
 Verein Furka-Bergstrecke
 3999 Oberwald

Ausgabe / Edition 3/1994
 DFB, Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
 3999 Oberwald

Impressum

11. Jahrgang Auflage 10 000 Ex.
 11^e année Tirage 10 000 ex.
 4 Ausgaben jährlich / 4 éditions par an

Redaktionsteam / Rédacteurs:
 Hans Hofmann, Bruno Albisser
 A. Heinimann

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:
 DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
 Postfach, CH-3999 Oberwald

Redaktionsschluss für Nr. 4/1994/
 Clôture de rédaction du n° 4/1994:
 24. Oktober 1994 / 24 octobre 1994

Erscheinungsdatum: Woche 47
 Date de parution: semaine 47

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

Adressliste Zentralvorstand	2
Aktuelles aus dem Zentralvorstand	4
Erinnern Sie sich noch?	5
Neues von der Furka-Bergstrecke	7
Situationsbericht Reisedienst Furka Dampfbahn	9
Eine Wochenendreise «Natur pur – erleben und geniessen»	13
Kundenkonferenz im Raw Meiningen am 18. Juni 1994	15
Alcatel-Mitarbeiter im Dienste des Vereins Furka-Bergstrecke	19
100 Jahre Notbremse	21
Sektionsmitteilungen	23
Andere Bahnen: «Le train des pignes»	33

Zum Titelbild:
 Der neue Barwagen, hergestellt in der
 Werkstätte Liestal



Sekretariat
 Postfach 20
 3428 Wiler b. U.



DFB
 DAMPFBahn FURKA-BERGSTRECKE AG
 CH-3999 OBERWALD

Aktuelles aus dem Zentralvorstand

vfb/alb – Seit der ausserordentlichen Generalversammlung vom 18. Juni 1994 ist der Zentralvorstand nun vollständig. Mit Herrn Hans Gobet haben wir nun eine wichtige und notwendige Querverbindung zur Geschäftsleitung (GL) der DFB AG. Diese Situation gilt es zugunsten unseres Zieles Furka-Bergstrecke optimal zu nutzen.

Die neugewählten ZV-Mitglieder haben sich seit ihrer Wahl schon recht gut in ihren Aufgabenbereich eingearbeitet. Allerdings besteht ein grosser Teil dieser Arbeiten aus «Altlasten- und Pendenzenaufarbeitung», welche auch ihre Tücken hat. Die Fortschritte dürfen jedoch als erfreulich bezeichnet werden.

In den vergangenen Wochen konnte der Verein Furka-Bergstrecke die Dampfbahn Furka-Bergstrecke zudem mit namhaften Beträgen (Sponsoring) im

Sinne unserer Statuten unterstützen. Diese Geldmittel wurden insbesondere im Bereich Rollmaterial verwendet. Der Zentralvorstand hofft, dass er demnächst konkrete Projektunterlagen von der DFB AG erhält, um die vorhandenen Mittel zielgerichtet verwenden zu können.

Aufruf/Erinnerung

Noch haben nicht alle Mitglieder den Beitrag 1994 entrichtet. Wir bitten hiermit alle Säumigen, dies in den nächsten Tagen auf das jeweils zuständige (Sektions-)Konto zu erledigen. Die deutschen Mitglieder möchten ihren Beitrag bitte auf das «Konstanzerkonto» einbezahlen. Zum voraus besten Dank.

Der Zentralkassier

VFB-Anschrift

Bitte senden Sie Ihre Vereinspost
künftig an folgende Adresse:

Verein Furka-Bergstrecke
Sekretariat, Postfach 20, CH-3428 Wiler

Erinnern Sie sich noch?

In den Jahren 1987–1989 führte der Verein Furka-Bergstrecke verschiedene Sammlungen für die Erhaltung der Furka-Bergstrecke durch. Nachdem die Strecke auf der Urner Seite zwischen Realp und der Station Furka DFB nun in der zweiten Saison kommerziell betrieben wird, wird es Zeit, ein altes Versprechen einzulösen.

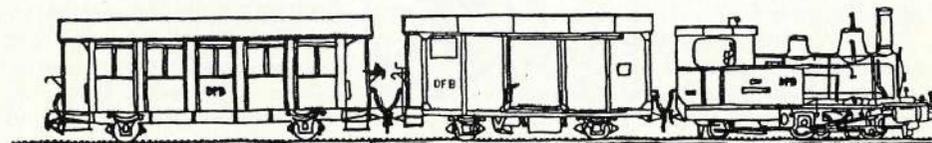
In einer der eingehends erwähnten Sammlungen konnten wir erfolgreich «Gleis-Anteilscheine» verkaufen, welche dann jeweils mit dem entsprechenden Spendernamen angeschrieben werden sollten. Im Spätherbst ist es nun soweit: An den öffentlich zugänglichen Orten, Station Tiefenbach und Furka DFB werden diese Namensschilder unter bester Verdankung angebracht sein. Wo finden Sie Ihren Namen?

Zur Zeit läuft die Planung für die Sanierung des Scheiteltunnels und des Übergangs Muttbach auf Hochtouren. Wie dem Konzessionsgesuch von 1988 der DFB AG zu entnehmen ist, soll ab 1996 der durchgehende Betrieb Realp-Gletsch realisiert werden. Um dieses Teilstück in Betrieb nehmen zu können sind jedoch noch enorme finanzielle Mittel notwendig.

Um den Termin einhalten bzw. die hohen Zielsetzungen erreichen zu können, werden wir in der nächsten Zeit wiederum mit einer gezielten Sammelkampagne unter anderem an die Öffentlichkeit gelangen. Wir bitten alle VFB-Vereinsmitglieder und DFB-Aktionäre diese unsere Bestrebungen tatkräftig zu unterstützen. Für den Einsatz danken Ihnen die Entscheidungsgremien des VFB und der DFB AG bereits heute ganz herzlich.

Nähere Angaben werden wir Ihnen im Mitteilungsblatt 4/1994 bekanntgeben. Damit aber die Sammelaktion zu Gunsten des Baukontos «Furka-Scheiteltunnel-Gletsch» sofort aufgenommen werden kann, finden Sie in der Heftmitte einen entsprechenden Einzahlungsschein. Weitere Einzahlungsscheine (für Ihre Freunde, Bekannten und Verwandten) können beim VFB-Sekretariat, Postfach 20, 3428 Wiler, angefordert werden. Je grösser Ihr Einsatz ist, um so schneller sind wir in Gletsch. Die Spendernamen dieser Aktion sollen auf einer weiteren Tafel festgehalten werden.

Für den Zentralvorstand VFB
Bruno Albisser, Präsident



Damit nichts überläuft...



Sichere Lagerung von Gefahrgut!

Mit dem SICO-SYSTEM, bestehend aus dem stabilen Sicherheits-Fasscontainer INOX mit Universal-Fassdeckel sowie dem absolut neuartigen Ein-Mann-Fass-Beschickungs-System.



AMSTUTZ Produkte AG
CH-6274 Eschenbach LU
Tel. 041-89 14 41
Fax 041-89 21 89

Verlangen Sie den
SICO-Prospekt!

Neues von der Furka-Bergstrecke

Nachfolgend einige Informationen über die erste Hälfte unserer Bausaison 1994.

Eine Woche früher als ursprünglich geplant, konnte die Steffenbachbrücke hochgezogen werden. Das war nötig und günstig, um Rollmaterial, das wir im letzten Winter im Scheiteltunnel abgestellt hatten, nach Realp holen zu können. Das wäre ja während der Gleisbauarbeiten durch das Militär im Juni nicht möglich gewesen. Die von der bisherigen mobilen Stromversorgung jetzt unabhängige Windenanlage für die Steffenbachbrücke hat sich hervorragend bewährt.

Die Schneeräumung verlief heuer merklich anders. Im unteren Streckenbereich lag relativ wenig Schnee; dafür um so mehr im oberen Bereich. Zunächst Vorräumung einer oberen Schneehälfte mittels Schreitbagger und unserer grossen Raupenfräse. Danach konnte unsere Diesellok mit ihrer Anbauschneeschleuder eingesetzt werden.

Eine grosse Hilfe war der schon erwähnte erneute Militäreinsatz. Zwischen Wilerbrücke und Steffenbachbrücke wurden auf ca. 760 m die alten Schienen gegen das schwerere Profil VST-C ausgetauscht und Zahnstangen mit 30 mm Breite eingebaut. Wir können nur wünschen, dass diese Einheit wieder einmal zu uns kommt und dann mit dem Wetter mehr Glück hat.

Arbeitsschwerpunkt im Juni/Juli war auch die Station Furka. In einem neu errichteten Stationsanbau – genannt Dienstgebäude – wurden ortsfeste Toilettenanlagen und die elektrischen Installationen für die Sicherungsanlage des Scheiteltunnels eingebaut. Im Zusammenhang damit steht die Verlegung der Kabelrohre vom Furkapass zum Stationsgebäude. Diese Kabelanlage muss dann für diese Sicherungs-

anlage durch den ganzen Scheiteltunnel bis nach Muttbach installiert werden. Reichlich Arbeit für die zweite Hälfte unserer Bausaison. Auch die neue Werkstatt unserer Sektion Aargau ist an der Bereitstellung von Einbauteilen zu dieser Sicherungsanlage beteiligt.

Wie bekannt, hat das letzte Hochwasser auch das Ufer in Höhe unseres Verladeplatzes Realp stark beschädigt. Die inzwischen fertiggestellte neue Reussuferverbauung dient aber nicht nur dem Schutz unserer Anlagen, sondern dem Schutz des Dorfes Realp. Ca. 1500 t Steine aus dem Tessin wurden verarbeitet.

Notwendig war auch die Befestigung des Bodens des neuen Parkplatzes auf der Südseite der FO-Bahnanlagen hinter der Brücke. Der Platz gehört der FO, wird aber von uns verwaltet. Er wird der Gemeinde Realp auch zukünftig im Winter gute Dienste leisten. Die Kosten für diese Arbeiten gingen zu Lasten der DFB.

Erfreulich war für uns auch, dass das Seminar für Vermessungswesen der Fachhochschule Darmstadt unter bewährter Leitung von Herrn Prof. Dr. Ing. Habermehl, erneut im Juli – das vierte Mal – zur Verfügung stand. Der Schwerpunkt der diesjährigen Vermessungsaufgaben lag auf der Walliser Seite der Bergstrecke. Am Sonntag, dem 24. Juli, gab es dazu eine Informationsveranstaltung im «Tannenhof» in Oberwald, die rege besucht war. Unser Dank gilt nicht nur den Seminarteilnehmern und ihrem Leiter, sondern auch der Fachhochschule, die dieses Vorhaben erneut ideell und materiell unterstützt hat.

Wichtig für alle unsere Freunde und insbesondere die Fotografen unter unseren Gästen sind Wanderwege parallel zur Strecke, die erlauben, auch Aus-

senaufnahmen unserer Züge mit attraktivem Alpin-Hintergrund zu machen. Der seit wenigen Monaten bestehende Tourismusverein Realp leistete in den letzten Wochen hierbei sehr nützliche Hilfe. Seit Mitte Juli gibt es jetzt von der Station Tiefenbach nach Realp einen weiss-rot-weiss markierten Wanderweg; Gehzeit etwa 90 Minuten, gutes Schuhwerk ist wichtig. Durch diesen neuen Wanderweg gibt es immer wieder neue Blickwinkel auf die Bahnlinie. Vielleicht können wir in einem der nächsten Mitteilungsblätter auch über den nächsten Abschnitt des

Wanderweges von Furka bis Tiefenbach berichten. Im Wallis ist der alte Wanderweg von Gletsch nach Muttbach, teilweise bedingt durch den Strassenbau der zurückliegenden Jahre, in einem wenig guten Zustand. Auch das soll nicht mehr lange so bleiben.

Natürlich gab es noch viele andere Arbeiten, die vielleicht optisch weniger auffallen, aber gleichermassen wichtig sind. Allen Fronarbeitern, die inzwischen wieder zu Hause sind, auf jeden Fall vielen Dank für ihren Einsatz.

Walter Willi



Situationsbericht Reisedienst Furka Dampfbahn

Auch wenn bei Redaktionsschluss für dieses Mitteilungsblatt von der diesjährigen Fahrseason nur ein Monat vergangen ist, gibt es Berichtenswertes und erste Anregungen für 1995.

Soviel lässt sich heute schon sagen: Die Zahl der für Gruppenreisen gebuchten Plätze wird heuer über 10 000 liegen. Je mehr, je besser aus Gründen der Auslastung unserer Züge und der erforderlichen Kostendeckung. Zu den Vereinen, die uns heuer besuchen, gehören Gesangsvereine, Musikgesellschaften, Automobilclubs, Kegelclubs, Feuerwehren, Rotary-Clubs, Volkshochschulen und Betriebsausflüge, auch von Bahngesellschaften, wobei die Musikgesellschaft Uetlingen ein Platzkonzert in Realp auf dem Programm hat und die Alphornbläser aus Affoltern ähnliches in Furka planen. Wir freuen uns über diese netten Ideen, auch zur Freude unserer anderen Besucher. Eine günstige Werbewirkung versprechen wir uns auch vom Besuch eines Fachseminars der Universität Stuttgart und des Clubs der DR-Ehrenlochkünder (mit Sekretariat in Zürich). Wir haben hierfür zusätzlich Depotbesichtigungen und technische Vorträge vorbereitet. Also Besucherbetreuung nach Mass.

Von unseren Sektionen hatten wir auch im Interesse der Werbung von Vereinsmitgliedern und Aktionären etliche Reisegruppen mehr erwartet. Kaum genutzt werden auch unsere Angebote in der gelben Druckschrift «Erlebnisreisen mit Dampf» und hier die preisgünstigen Tagesreisen, die wir bis 8. Oktober 1994 vorgesehen haben.

Das Geschäft mit kommerziellen Reiseveranstaltern ist heuer lebhafter als im Vorjahr, und zwar sowohl bei den sogenannten Paketreiseveranstaltern als

auch bei Omnibus-Unternehmen und Gesellschaften, die auf Bahnreise-Programme spezialisiert sind. Für 1995 werden weitere wichtige Unternehmen den Besuch bei uns im Programm haben. Um das Geschäft mit solchen Unternehmen auszubauen, werden wir auch im kommenden Winterhalbjahr wieder an wichtigen Tourismus-Messen teilnehmen.

Aber auch andere Aktivitäten sollen unseren Fahrkartenverkauf fördern:

- Unter der Regie des Sporthotels Oberwald VS haben sich dankenswerterweise zehn Hotels aus dem Goms zusammengetan und bieten ihren Gästen jeweils sonntags ein Ausflugsprogramm zur Furka-Bergstrecke an. Das Verkehrsbüro Andermatt plant ähnliches für 1995 im Rahmen von Kurz-Urlaubsprogrammen wie dort schon bisher üblich.
- Ein Versuch ist die Aktion «Mit Voll-dampf zum Rhonegletscher». Das sind heuer Wochenendausflüge zu vier verschiedenen Terminen. Samstags Zugfahrt bis Furka und von dort geführte Wanderung über den Panoramaweg zum Hotel «Belvédère». Am Sonntag dann Gletscherwanderung zur Grimsel mit Bergführer oder Wanderung zum Hungerberg oberhalb von Oberwald. Dafür aufgrund von drei Zeitungsberichten bisher weit über 300 Interessenten und lebhaftes Anmeldungen. Mit engagierter Hilfe «vor Ort» kam ein preisgünstiges Programm von Realp bis Realp für Fr. 165.-/Person (in Doppelzimmern) zustande.
- Damit Urlauber im Wallis und in der Zentralschweiz angeregt werden uns per Tagesausflug zu besuchen, haben wir die Mitarbeiter von 118

Verkehrsvereinen am 28. Juni zu einer Besichtigungsfahrt bei uns eingeladen. Das Echo war sehr positiv. Alle waren natürlich nicht gekommen. Wir denken an eine Wiederholung im nächsten Jahr.

Mit Beginn unserer Fahrsaison ist auch die Bewirtung des Restaurants in der Station Furka durch die Pächterin des Hotel Galenstock, die ihrerseits einen Pachtvertrag mit der RESTO-FER (Eigentümerin Hotel Galenstock) eingegangen ist, gut angelaufen.

Das vorstehend Gesagte soll mehr als nur ein erster Bericht sein. Diese Informationen sind als Anregung für jeden Leser und insbesondere für unsere Sektionen gedacht, auch auf diesem für uns wichtigen Gebiet durch Rat und Tat mitzuwirken. Erinnern wir uns doch der Reihenfolge des Aufbaus unserer Aktivitäten und unserer Ziele:

- Verein bzw. Vereinsmitglieder zur Rettung des Projekts überhaupt;
- Fronarbeiter für den Wiederaufbau;
- Aktionäre zur Finanzierung des Vorhabens (nach wie vor höchst aktuell) und nun
- Reisedienst für unsere Besucher, damit unser Wiederaufbau einen gewollten Sinn erhält und Früchte trägt.

Jede Anregung und Hilfe ist willkommen. Vereine für einen Ausflug zu uns zu gewinnen, kann z.B. nicht schwierig sein. Auch ist Werbung für die Zeit von Mitte Juli bis Mitte August, wo wir täglich fahren und die Züge vorhalten, wichtig.

Noch einmal die Adressen:

Reisedienst Furka Dampfbahn

- a) Postfach, CH-6491 Realp UR
(T + Fax: 044/680 25)
Während der Fahrsaison von hier hauptsächlich Fahrplaninformationen und Reservierungen.
- b) Postfach 212, CH-8501 Frauenfeld TG
(T + Fax: 054/720 53 00)
Das Büro ist ganzjährig besetzt von Montag bis Freitag jeweils von 14 bis 18 Uhr.

Infos in Deutschland durch

- c) Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG,
Sonnenhalde 22,
D-72488 Sigmaringen
(T: 07571/52030, Fax: 07571/50604)
Mittels nachfolgendem Talon oder einfachem Brief kann Informationsmaterial angefordert werden.

Jörg Kreuzmann, Wolfgang Schmidt

- a) Reisedienst Furka Dampfbahn
Postfach 212
CH-8501 Frauenfeld TG

Datum: _____

Absender: _____

- b) Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Sonnenhalde 22
D-72488 Sigmaringen
(nur für Deutschland)

Tel.: _____

Ich/wir interessieren uns für (Zutreffendes ankreuzen)

- Prospektmaterial zur Weitergabe an Vereine, und zwar ___ Satz
- Wochenendprogramm «Mit Volldampf zum Rhonegletscher» soweit dies im Programm für 1995 vorgesehen ist. (Detailinfos dazu nicht vor Mai 1995!)
- Bitte detaillierte Unterlagen für 1995 an folgende Reiseveranstalter
- a) _____
- b) _____
- c) _____
- Zur Weitergabe an Freunde und Bekannte bitte ich um ___ Satz Fahrpläne und Info-Prospekte für 1995, sobald diese vorhanden sind.

(Für zusätzliche Anregungen bitte Brief)

(Unterschrift)



DFB-Sekretariat

Neue Telefon- und Faxnummer:

Tel.: 061/332 18 18

Fax: 061/332 16 00

Damit Sie mit dem Verein
und Ihrer Regionalorganisation
in Verbindung bleiben,
bitten wir bei Wohnungswechsel
um sofortige Mitteilung Ihrer neuen Adresse

Tag für Tag wecken wir 270 PS...



Diesellok HGm 2/2, 270 PS

SÄNTIS
Starterbatterien

SÄNTIS Batteriefabrik, CH - 9464 Rüthi, Tel. 071 - 79 12 12, Fax 071 - 79 17 06

Eine Wochenendreise «Natur pur – erleben und geniessen»

Erlebnisbericht einer Teilnehmerin der Reisegruppe «Verein Jahrgang 36/37» am Wochenende 2./3. Juli 1994

Bei strahlend blauem Himmel, tropischen Temperaturen und in bester Laune fuhren wir früh am Morgen mit dem Bus in Richtung Zürich. Wir überquerten den Zürichsee und konnten schon in der Ferne die Berge sehen. Die Schweiz bot sich uns in ihrer schönen Landschaft dar. Ihre Geschichte und das Traditionsbewusstsein ihres Volkes wurden uns von unserem Reiseorganisator und grossen Fan der Schweiz sehr ausführlich und anschaulich vorgetragen.

Am Vierwaldstättersee legten wir eine kurze Frühstückspause ein. Beim Besuch der Telskapelle hörten wir die Geschichte von Wilhelm Tell. Nach dieser gemütlichen und lehrreichen Pause fuhren wir weiter in die Furka-Bergregion. In Realp wartete eine Besonderheit auf uns, die «Furka-Dampfbahn». Diese Bahn, die einstmals Zermatt mit St. Moritz verband, wurde 1981 stillgelegt. Dank freiwilligem Einsatz von Freunden der Dampfbahn wurde die Strecke Realp-Furka wieder instand gesetzt, die Züge mit viel Liebe restauriert und der Verkehr auf dieser Strecke freigegeben. Es hat uns beeindruckt und nachdenklich gemacht, mit wieviel Idealismus und Freude die Männer bei der Arbeit waren und noch sind. Es wäre schön, wenn an anderen Orten, an anderen Projekten auch so etwas geleistet würde. Auf dieser 7 km langen Fahrt, die 50 Minuten dauerte, sahen wir kilometerlang Berghänge voller blühender Alpenrosen, Vergissmeinnicht, Küchenschellen, Berganemonen, wilder Stiefmütterchen, Trollblumen, Sumpfdotterblumen, kleiner und grosser Enziane.

In Furka (2160 m ü.M.) machten wir Pause. Bei einem gemeinsamen Mittagessen genossen wir die wildromantische Bergwelt. Nach der Rückfahrt wurde unser Bus auf die Bahn verladen und weiter ging es durch einen 15 km langen Tunnel nach Oberwald. Von dort gelangten wir über Gletsch an unser Ziel, das Hotel «Belvédère» am Rhonegletscher (2300 m ü.M.). Das Hotel stammt aus dem 19. Jahrhundert und ist kaum verändert worden. Wir verbrachten einen gemütlichen Abend in fröhlicher Runde bei einem sehr guten Essen.

Am anderen Morgen besichtigten wir die Eisgrotte, die ca. 100 m tief in den Gletscher führt. Die Führung übernahm Herr Dr. Carlen. Es war ein grosses Erlebnis.

Nach unserem Abschied fuhren wir über den Grimselpass, wo wir eine Mittagspause einlegten, am Vierwaldstättersee vorbei, zurück in Richtung Heimat. Es waren zwei erlebnisreiche, ausgefüllte Tage, an die wir sicher gern zurückdenken werden.

GASTSTÄTTEN UND HOTELS

wo Fronarbeiter gemütliche Stunden verbringen

Hotel Restaurant Glacier du Rhône 3999 Gletsch

Fam. B. und M. Rubi
Telefon 028/73 15 15

Ein Besuch im ehemaligen Grandhotel aus der Gründerzeit der Berghotellerie wird zum Erlebnis.



Familie Nanzer Telefon 028/73 11 44/73 16 15

044/6 72 72
Restaurant
zum

Autoverlad
Furka-Oberalp



Renate Nager
6491 Realp

Familie
E. Infanger-Christen
6491 Realp
Telefon
044/6 74 24



Pension Furka

Direkt beim Bahnhof Zimmer mit Dusche und WC

HOTEL-RESTAURANT TANNENHOF

Mit höflicher Empfehlung
Fam. O. Hischer-Hauser, 3999 Oberwald
Telefon 028/73 16 51

1370 m u. M. Telefon
028
73 21 41
SCHWEIZ / SUISSE / SWITZERLAND

Gepflegter Familienbetrieb im Wander-
und Skigebiet Obergoms
Alle Zimmer mit Dusche, WC, Radio und Telefon

Unsere Informationsschrift

die furka berg-strecke

wurde völlig überarbeitet und erweitert. Sie steht seit Mitte August in dieser neuen Auflage wieder zur Verfügung. Die zusätzlichen Texte und zahlreiche neue Fotos berichten auch über unsere neueren Aktivitäten bis Mitte 1994. Diese Neuauflage unserer Informationsschrift ist deshalb auch als Geschenk für viele Anlässe – z.B. Weihnachten – gut geeignet.

Der Verkaufspreis beträgt wie bisher Fr. 24.–.

Bestellungen bitte an
Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Souvenir-Shop
Postfach 212, CH-8500 Frauenfeld TG

Kundenkonferenz im Raw Meiningen am 18. Juni 1994

Die Anregung hierzu kam aus dem Kundenkreis. Die Aussprachemöglichkeiten zur DB-Neuorganisation und die weiteren Pläne für das Raw Meiningen führten zu einer lebhaften Beteiligung und intensiven Diskussionen. Von den seit der Wende gewonnenen 39 Kunden aus 6 europäischen Ländern waren 22 anwesend, und zwar aus Luxemburg, Holland, Schweiz und Deutschland. Von der DB-Seite nahmen teil die Herren Wolters (Vorstand DB AG), Ministerialrat Troche (DB AG), Brehm (DB-Geschäftsbereich Werke, Erfurt) und Herr Albrecht (DB AG – Werkleiter Meiningen) mit einigen Mitarbeitern. Einleitend Informationen von Herrn Albrecht zur Situation des Raw:

– Zahl der Mitarbeiter von 1428 (Stand 31.12.90) auf heute 789 gesunken

– Lok-instandsetzungen

	DB/DR	Dritte	Gesamt
1990	8	2	10
1991	8	13	21
1992	11	20	31
1993	10	22	32
Jan.–Mai 1994	6	11	17

Erstauftrag aus Frankreich liegt vor. Weiterhin lebhaftes Anfragevolumen.

– Dazu jährlich ca. 200 Kleinaufträge für Service-Leistungen und Ersatzteile.

– Gegenwärtige Produktionsaufgaben Lokinstandhaltung für DB AG und Dritte Instandhaltung Schneeräumetechnik für DB AG

Neubau Schneeräumgeräte in Kooperation mit Fa. Beilhack, Rosenheim. Finanzierung eines grösseren Russland-Auftrages sichergestellt. Auch Schweden interessiert. Instandhaltung G-Wagen der Gattung Ucv/Ucs für die KVG u. VTG.

Zerlegung von G-Wagen, E-Loks und V-Loks für DB AG.

- Derzeitige Auftragslage für vorhandene Produktions-Kapazitäten und Personalbestand unzureichend.
- Verlust von Fachkenntnissen durch Ausscheiden älterer Mitarbeiter.
- Preisprobleme durch Billiganbieter aus Tschechien und Polen.
- Akute Aufgabe: Durch Konzentration in den Werkstätten sowie Reduzierungs- und Rationalisierungsmassnahmen Erzielung günstigerer Fertigungskosten zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit.
- Suche nach weiteren Kooperationsmöglichkeiten ähnlich Fa. Beilhack.
- Gewinnung neuer Kunden für Lokinstandhaltung.
- Diverse Vorschläge für Ausbau der Zusammenarbeit mit den vorhandenen Kunden, wie z.B. Bevorratung von speziellen Baugruppen und Hilfsmaschinen, Personalausbildung, elektr. Vorheizgeräte, Lokumbauten auf andere Feuerungsarten.

Die verschiedenen Aussagen von Herrn Wolters lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- In der LWO 92 kamen die Folgen des unerwartet massiven Konjunkturerinbruchs noch nicht zum Ausdruck. Deshalb Überarbeitung und Vorziehen von Terminen unvermeidlich.
- Die Zusammenführung der Aktivitäten von Görlitz und Meiningen ist noch in der Diskussion.
- Für Meiningen muss Konzept für den Umfang der zukünftigen Aufgaben und den daraus resultierenden Umsatzmöglichkeiten in den nächsten fünf bis zehn Jahren sowie den Personalbedarf hierfür erarbeitet werden. Grundsatz: Das Werk muss sich selber tragen.

DFB Bauabteilung

Zur Verstärkung unserer **Arbeitsgruppe Sicherungswesen** suchen wir einen

Projektingenieur oder Projektsachbearbeiter

zur Unterstützung des Projektleiters Sw bei der Detailprojektierung unserer Sicherungsanlagen. Es handelt sich um eine nebenberufliche Aufgabe, welche ehrenamtlich und vorwiegend in Heimarbeit ausgeführt wird.

Wir stellen uns einen Bewerber vor, der sich über fundierte und praxiserprobte Kenntnisse des Stellwerks Integra DOMINO 69 ausweisen kann. Ferner sind Kenntnisse über den zentralisierten Streckenblock BL8 sowie über Barrierenanlagen BA8 und TYK erforderlich. Kenntnisse der Automatisierungsgeräte SIMATIC S5 sowie der Programmiersprache STEP 5 sind wünschenswert, jedoch nicht Bedingung.

Der Bewerber arbeitet bei der Erstellung der Schaltungsentwürfe eng mit dem Projektleiter zusammen. Er erstellt selbständig die Apparatedispositionen und die Kontaktbelegungen. Er bereitet sämtliche Stationsdokumentationen vor für die Montage sowie für die Planvorlagen. Er hilft mit bei Werkprüfungen und Inbetriebnahmen.

Der Bewerber sollte in der Lage sein, die Reinzeichnungen selbst herzustellen. Von Vorteil ist der Einsatz einer eigenen Ausrüstung für CAD.

Die Aufgabe ist eine Herausforderung, mit welcher jedoch keine publikumswirksamen Erfolgserlebnisse zu erzielen sind. Es ist mit viel Arbeit im Hintergrund zu rechnen.

Wenn Sie sich trotzdem von dieser Aufgabestellung angesprochen fühlen und wenn Sie die wesentlichen Punkte des oben skizzierten Anforderungsprofils erfüllen, dann würden wir uns freuen, mit Ihnen zu einem Kontaktgespräch zusammenzukommen.

Richten Sie bitte Ihre Bewerbung an die Dampfbahn Furka-Bergstrecke, Bauabteilung, Arbeitsgruppe Sw, z.Hd. Herrn U. Fromherz, Langmattstrasse 10, 6343 Rotkreuz, Tel. 042/64 14 66.

- Eine erforderliche Basisberechnung im Sinne einer Eröffnungsbilanz mit alternativen Annahmen wird veranlasst.

Allgemein wurde verstanden, dass weitergehende Aussagen oder Zusicherungen mangels Vorstandsbeschlüssen nicht möglich sind.

Von den Anwesenden wurden zahlreiche Fragen gestellt und praktische Vorschläge gemacht. Fazit:

- Die Fortführung des Raw Meinungen in irgendeiner sinnvollen Form ist für die meisten Museums- und Touristikbahnen von existentieller Bedeutung, was auch für die DB AG-eigenen Dampfloks zutrifft.
- Treffen dieser Art am besten jährlich (Vorschlag März), um mit Rat und Tat im beiderseitigen Interesse tätig zu werden.
- Erfassen aller Bedürfnisse der Museums- und Touristenbahnen, um daraus ein aktuelles Gesamtprogramm abzuleiten, dessen Ergebnis in die weiteren Planungen für das Raw eingehen kann. Hierfür am besten qualifizierte Fragebogen-Aktion.
- Der Erhalt der mobilen Erzeugnisse der Technik-Geschichte ist sicher auch ein förderungswürdiges kulturelles Anliegen.

- Im Zuge der Bahnreform ergeben sich für Deutschland neue Zuständigkeiten, die mangels Kenntnis der praktischen Handhabung derzeit unklar sind und Unsicherheit zur Folge haben.

- Hohe Überführungskosten sind für die Auftragsvergabe hinderlich.
- Ausbau der Akquisitionskapazitäten zur Förderung des Auftragseinganges.
- Massnahmen zum Erhalt von Fachwissen.
- Regelmässige Berichterstattung in geeigneten Publikationen als Kundeninformation und zur Gewinnung neuer Kunden.

Alle Beteiligten – insbesondere die Vertreter der Museums- und Touristenbahnen – waren für diese erste Aussprache und die derzeit möglichen grundsätzlichen Informationen dankbar. Es kommt jetzt darauf an, die Chancen, die sich aus den Resultaten des Treffens abzeichnen, im Interesse aller Beteiligten zielstrebig zu erfassen und zu nutzen.

Wolfgang Schmidt

Beitrag 1994

Anlässlich der Generalversammlung 1993 wurde beschlossen, den Mitgliederbeitrag 1994 nicht zu verändern. Dieser beträgt weiterhin:

Fr. 50.– / DM 60.– / HFL 66.–

Familienmitglieder bezahlen das 1,5fache des oben erwähnten Betrages.

Gutschein

*Der Verein Furka Bergstrecke, Sektion Zürich
und die Firma Alcatel-STR AG in Zürich spenden*

10' 000.- Fr.

*für die Sicherungsanlagen im Bereich
Scheiteltunnel-Muttbach-Gletsch*

Mit dem weiteren Ausbau der Strecke bis nach Gletsch sind umfangreiche Sicherungsanlagen für den Scheiteltunnel und für die Strecke Muttbach-Gletsch nötig. Diese Arbeiten werden im wesentlichen in den Jahren 1994 bis 1996 ausgeführt.

Als Leiter des Ressorts Bau/Elektrische Anlagen danke ich der Sektion Zürich und der Firma Alcatel-STR für die grosszügige Spende.

Manfred Willi

*Anmerkung der Redaktion: Den detaillierten Bericht dazu lesen Sie bitte auf
nebenstehender Seite.*

Alcatel-Mitarbeiter im Dienste des Vereins Furka-Bergstrecke

Bereits zum dritten Mal halfen Freiwillige der Alcatel STR AG mit einem Arbeitseinsatz am Wiederaufbau der ehemaligen Furka-Bergstrecke.

Nur einige Eingeweihte wussten, welche Arbeiten am 2. Juli an der Furka auf uns warten würden. Im letzten Jahr hatten 20 Freiwillige einen Graben von 250 m Länge geschaufelt und über 1 km Gleise eingeschottert. So war es spannend zu erfahren, was wohl dieses Jahr für unsere Mannschaft zu tun sein wird, die übrigens erfreulicherweise auf 29 Mann angewachsen ist.

Bei der Lagebesprechung vor den beiden schon unter Dampf stehenden, aus Vietnam zurückgeholten Loks, wussten es dann auch die letzten Teilnehmer. Es war wiederum harte Knochenarbeit mit Pickel und Schaufel angesagt, mussten doch erneut Gräben gezogen, Kabelrohre verlegt, Anschlusschächte gesetzt, Verbindungsrohre gezogen und Öffnungen zugemauert werden.

Einsatzort Furka-Pass

Eingeteilt in drei Gruppen verliessen wir kurz nach 8 Uhr Realp, um mit verschiedenen Transportmitteln die jeweiligen Einsatzorte zu erreichen. Der Hauptharst wurde per VW-Bus, Kleinstlaster und PW (nicht wie insgeheim erhofft mit dem Dampfzug) zur Furka-Passhöhe gefahren, von wo der Abstieg zum eigentlichen Arbeitsort begann.

Für die Stromzuführung zur Station Furka der DFB muss im steilen Gelände ein Rohr von ca. 800 m Länge verlegt werden. Die ersten 50 m hatten schon andere Helfer eingelegt, die nächsten 100 m war nun Aufgabe der Alcatel-Mitarbeiter. Eine Aufgabe, die sich bei der Steilheit des Hanges und den Ziel-

setzungen – Graben ca. 50 cm tief – Rohr einlegen – Graben wieder zuschütten und Grasnarbe wieder herstellen, als nicht einfach erwies. Zudem waren wiederum hohe Temperaturen angesagt. Doch Petrus hatte ein Einsehen, indem er dauernd ein angenehmes Lüftchen wehen liess. Auch lag noch genügend Schnee herum, so dass das mitgetragene Bier hervorragend gekühlt werden konnte.

Nicht wenig gestaunt hat dann der Einsatzleiter Manfred Willi, als er nach dem Mittagessen (Verpflegung aus der Kochkiste) nach Realp hinunter fahren musste, um ein weiteres Rohr von 50 m Länge zu holen. Das Tagesziel wurde um 50% übertroffen. A propos 50 m Rohr: Erst wer selbst versucht hat, mit einem 50 m langen aufgewickelten Rohr mit 100 mm Rohrdurchmesser einen steilen Hang (~45° Neigung) hinunter zu kommen, weiss, wie tückisch ein solches Unterfangen ist. Zum Glück lief alles ohne Unfall ab.

Einsatzort Station Tiefenbach und Station Furka

Wohl eher den «Transport-Erwartungen» entsprach die Fahrt mit der Draisine zu den beiden Einsatzorten Tiefenbach und Station Furka. Waren in Tiefenbach «Abschlussarbeiten an Kabelschächten» angesagt (welche die Gruppe bis zur Mittagspause erledigt hatte), so musste unterhalb der Station Furka ein weiterer Kabelgraben gezogen werden. Trotzdem dies mit Hilfe eines Kleinbaggers geschah, war die Arbeit im harten, steinigen Bahntrasse nicht weniger anstrengend. Auch hier gab es Schwielen und Muskelkater. Was die Arbeit weiter beeinträchtigte (oder willkommene Arbeitspausen ver-

ursachte), war der Fahrbetrieb, der seit 1993 im Sommer wieder regelmässig bis zur Station Furka stattfindet. Im Bereich des Gleiskörpers hiess dies jedesmal: Geräte und Utensilien wegräumen, Freiraum und Zahnstange kontrollieren. Auch hier hiess es bei der Schlussbesprechung: Plansoll mit Brauvour erfüllt.

Ausblick

Man darf gespannt sein, welche Arbeiten die Alcatel-Mitarbeiter bei ihrem Einsatz nächstes Jahr ausführen dürfen. Ob es dann wohl Arbeit im Scheiteltunnel bedeutet, der relativ aufwendig instand gestellt werden muss, bevor die Dampfbahn wieder durchgehend nach Gletsch oder gar Oberwald verkehren kann.

1994 wurde der Arbeitseinsatz von der Alcatel STR Geschäftsleitung mit dem Überweisen von Fr. 100.– pro teilnehmenden Mitarbeiter an den Verein Furka-Bergstrecke belohnt. Dieser Betrag soll wie der Erlös aus dem Züri-Fäscht für die Streckensicherung im Scheiteltunnel verwendet werden (siehe Gutscheine in dieser Ausgabe). Der krönende Abschluss eines schönen aber anstrengenden Tages war sicher die Rückfahrt im offenen Aussichtswagen der DFB nach Realp. Dem Einsatzleiter Manfred Willi und Toni Hoby danken wir für die gute Vorbereitung und der Küchenmannschaft für die Verpflegung.

Ernst Schweizer

Neu!

Eisenbahn-Journal, Sondernummer **die FO, Teil 2**, 114 Seiten, brillante Fotos und Text aus der Geschichte der Bergstrecke, von den Anfängen bis zur DFB 1994! Fr. 23.80 (+ Versandkosten)

Bestellungen an: Souvenir-Shop DFB, Postfach 212, 8500 Frauenfeld

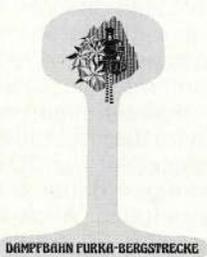
Neu!

Briefbeschwerer aus Original-Furka-Schienen (1912/1919)

Gravur (Signet und Schrift) mit Laserstrahl!

2 Ausführungen: roh, lackiert Fr. 18.–
geschliffen, lackiert Fr. 23.–
(+ Versandkosten)

Bestellungen an:
Souvenir-Shop DFB, Postfach 212, 8500 Frauenfeld



100 Jahre Notbremse

Die ersten Bremsysteme für Eisenbahnen gehen zurück ins Jahr 1833. Doch die Passagiere hatten keinen Zutritt zu diesen Bremsen. Die Überwachung fiel der «Tenderwache» zu. Ein Begleiter beobachtete vom Tender der Lokomotive aus den Zug und verständigte bei Zwischenfällen den Lokführer. Dann war die «Signalleine» bereits eine Verbesserung, d.h. bei deren Ziehen wurde die Lokpfeife betätigt. Erst 1880, und zwar im zaristischen Russland, konnte der Passagier im Gefahrenfall wirklich eingreifen, und 1893 wurden dann die Schweizer Bahnen verpflichtet, die Notbremse einzuführen.

So funktioniert's im Notfall

Die bei Luftdruck- oder auch bei Vakuumgebremsten Bahnen vorhandene Notbremse funktioniert so, dass nach der Betätigung der mit einem entsprechenden Schild im Wagen oder auf der Wagenplattform markierten Einrichtung der Zug durch eine Schnellbremsung angehalten wird. Bei diesem Vorgang wird durch das Ziehen eines plombierten Handgriffs ein Notbremsventil in der durch den ganzen Zug geführten Hauptbremsleitung geöffnet. Die so mit dem atmosphärischen Luftdruck hergestellte Verbindung hat eine sofortige Bremsung des ganzen Zuges zur Folge. Die Rückstellung der Notbremse ist nur dem Bahnpersonal möglich, dieses muss über den Vorfall einen Rapport erstellen.

So war's früher

Die ersten Eisenbahnbremsen entsprachen in Bauart und Bedienung jenen der Kutschen und Pferdefuhrwerke. Mit primitiven Hebelbremsen wurden hölzerne Bremsklötze gegen die Radlauflächen gepresst. Bald lösten durch

Kurbeln und Schraubspindeln betätigte Handbremsen die archaischen Bremsen ab. Die Bremskurbeln befinden sich auf den Wagenplattformen, früher auch in Bremshäuschen, die oft über die Dächer der Wagen herausragten. Die Bedienung oblag ausschliesslich dem Bremser, dem der Lokführer durch Pfeif- oder Glockensignale die entsprechenden Befehle erteilte. Den Fahrgästen war der Zugriff zu den Bremsen auch im äussersten Notfall nicht möglich.

Neue Bremssysteme

Bereits 1833 hatte Robert Stephenson eine Eisenbahnbremse patentieren lassen, die mit dem Dampf der Lokomotive funktionierte. 1842 schlug die Firma Nasmyth & May eine Saugluftbremse (Vakuumbremse) vor, und 1847 erhielt Samuel Lister das erste britische Patent für eine Druckluftbremse. 1853 wurde in Deutschland, an Johann Brandt, Maschinenmeister der Thüringischen Eisenbahngesellschaft, ein Patent für eine Luftdruckbremse erteilt. All diese Systeme dienten dem Ziel, dem Lokführer die wichtige Funktion des Bremsens direkt zu übertragen. Zudem war theoretisch auch ein Einwirken der Passagiere auf den Bremsvorgang denkbar. Ausgereifte und wirklich anwendbare Systeme bedurften jedoch noch vieler, recht abenteuerlicher Versuche.

Das Seil

Den einfachsten Bremsmechanismus stellte das über den Dächern jedes Fahrzeuges durchlaufende Seil dar. Diese «Seilbremse» erforderte jedoch einen besonderen Bremser. Eine Weiterentwicklung war dann die in Bayern und in der Schweiz verwendete «Heberlein-Bremse». Diese fand man bei der Jura-

Bern-Luzern-Bahn und bei der 1883 eröffneten Seetalbahn.

Die Luft

Als geeignetstes Mittel der Wagenbremsung von der Lok aus erwies sich bald einmal die Luft, sei es nun in Form von Druckluft oder als Vakuum. Während Vakuumbremsen vor allem in der angelsächsischen Welt, in Skandinavien, aber auch in Österreich und bei vielen schweizerischen Schmalspurbahnen Eingang fanden, sind Druckluftbremsen bei den meisten europäischen Normalspurbahnen eingeführt worden.

Die Idee von Westinghouse

Um 1874 machte Charles Kendall in England Versuche mit einer pneumatischen Bremse, die als erste durchgehende Druckluftbremse von einer zentralen Stelle aus den ganzen Zug bremsen liess. Den Durchbruch schaffte der Amerikaner Georg Westinghouse, der 1889 ein Patent für eine «atmosphärische Eisenbahnbremse» erhielt. 1873 stellte er seine erste selbsttätige Druckluftbremse vor, die zum Vorbild der noch heute, allerdings weiterentwickelten Druckluftbremse wurde. Mit dieser Bremse konnte der Lokführer dosierte Bremsungen einleiten, andererseits den Zug automatisch durch Schnellbremsung zum Halten gebracht werden. Im Notfall hatte nun auch der Passagier die Möglichkeit, durch Ziehen der Notbremse im Wagen, den Zug zu stoppen.

In der Schweiz

Die systematische Einführung der kontinuierlichen Luftdruckbremse begann in der Schweiz zu Ende der 1880er Jahre. Im Bundesratsbeschluss vom 24. März 1892 wurden die Vorschriften über die Ausrüstung des Rollmaterials mit den nötigen Einrichtungen erlassen, wozu auch die Ausstattung der Personenwagen mit der Notbremse gehörte. Zum Vollzug erhielten die

Bahngesellschaften eine Frist bis Juni 1894. Doch bereits am 1. Juni 1892 verfügten alle Schnellzüge über die automatische, kontinuierliche Luftdruckbremse mit Notbremse. Ab 1893 war diese wichtige Einrichtung auf allen schweizerischen Normalspurbahnen zu finden.

Reglemente

Wie es in der Schweiz nicht anders sein kann, gibt es zur Druckluftbremse in den Schweizerischen Eisenbahnen ausführliche Vorschriften. Das entsprechende Bändchen umfasst rund hundert Seiten und enthält neben dem allgemeinen Teil (Geltungsbereich, Einführung, Bestandteile, Bahnen und Umstellvorrichtungen, Anschriften und Kennzeichen, Wirkungsweise, automatische Bremse) alle Bereiche des Lokomotivdienstes, den Wagendienst, den Stations- und Zugdienst, die Bremsproben usw.

Gleiches gilt auch für die mit Vakuumbremssystemen ausgerüsteten Schmalspurbahnen, wie etwa RhB, FO, DFB und BVZ. Bremsen werden also bei unseren Bahnen ernst genommen.

Anekdoten

Weniger ernst nehmen oft Unbefugte die Handhabung der Not- und Handbremse. Rückfragen bei einigen Zugführern haben zwar ergeben, dass die Betätigung der Handbremse recht selten ist, aber doch vorkommt.

Ein Zugführer erzählte, dass er einen Schnellzug zum Stehen bringen musste, weil eine Bremse zu brennen begann und zu einem argen Zwischenfall hätte führen können. Ein anderer berichtete gar von der Betätigung der Handbremse durch Schmuggler. Sie brachten den Zug nicht zum Stillstand, denn mit besonderem Gefühl bremsen sie den Zug, stiegen am gewünschten Ort aus, und der Zug konnte ungehindert weiterfahren.

Nach einem Artikel in der «Walliser Woche» 1993
-wr-

Sektionsmitteilungen



Sektion Ostschweiz
Zürcherstrasse 209
8500 Frauenfeld

Hauptversammlung in Rorschach

Am Samstagnachmittag, 16. April 1994, hielt die VFB-Sektion Ostschweiz im Stadthof Rorschach die jährliche Hauptversammlung ab. Unter kundiger Leitung unseres Vizepräsidenten Hans-Walter Beyeler genehmigten die Anwesenden das Protokoll der HV vom 19. Februar 1993, die Berichte des scheidenden Präsidenten und des Vorstandes sowie die Jahresrechnung. Anstelle des nach Oberwald VS weggezogenen Präsidenten Eugen Gfeller wurde Christian Ammann aus Frauenfeld gewählt; der übrige Vorstand wurde einstimmig bestätigt. Bei dieser Gelegenheit wurde auch die langjährige Arbeit von Eugen und Maria Gfeller herzlich verdankt.

In der Diskussion um das Jahresprogramm stiess eine Wiederaufnahme des «Stamms» auf wenig Interesse. Bauwochen finden vom 26. Juni bis 2. Juli und vom 25. September bis 1. Oktober statt. Unser Mitglied Bruno Rütli organisiert ferner am 7. August eine Sammelfahrt per Bahn ab Gossau SG zur Bergstrecke. Am 14. August findet unsere geplante Sektionsreise 1994 zur Museumsbahn Bregenzwald statt. Um den Postversand zu reduzieren, werden künftig Informationen nur noch auf ausdrücklichen Wunsch zugestellt.

Die Sektion Ostschweiz hat sich bereit erklärt, mit dem Zentralinkasso der Mitgliederbeiträge erste Erfahrungen zu sammeln. So konnten, leider nicht mehr ganz termingerecht auf das Eröffnungswochenende, aber noch rechtzeitig für die Saison, die blauen Einzah-

lungsscheine versandt werden. Gleich wie bei verschiedenen anderen Vereinen gilt der mit Quittungsstempel von Bank oder Post versehene Einzahlungsschein – in Absprache mit dem DFB-Betriebschef Jörg Kreuzmann – gleichzeitig auch als Mitgliederausweis.

Am Schluss der HV konnte der Verwaltungsratspräsident der DFB AG, Fredy Gysin, als Gast mit interessanten Informationen aufwarten. Seine Ausführungen betrafen vor allem die Saison 1994, die Aufgabenteilung zwischen DFB AG und VFB und die bevorstehende Aktienzeichnung, welcher grosse Bedeutung für die Sicherung der Mittel zum Weiterbau ins Wallis zukommt.

Christian Ammann

Baubericht 1994:

26. Februar und 9. April in Goldau

Ivo, Markus und Bruno sind mit Demontage-Arbeiten am zukünftigen Tunnel-Diesel beschäftigt.

Richten und Montieren von diversen Bremsteilen an zweiachsige Untergestelle war die Arbeit am zweiten Samstag.

Bauwoche vom 26. Juni bis 2. Juli in Realp

Am Sonntagnachmittag reiste unsere neunköpfige Baugruppe von der Ostschweiz in die Zentralschweiz, um am Montag mit den uns übertragenen Arbeiten beginnen zu können.

Stützmauer bei km 57.300

Erika, Paul, Erwin, Werner und Markus wurden zur Baustelle gebracht um dort die dritte Etappe der neuen Stützmauer zu erstellen. Zuerst wurden die in der Vorwoche erstellten Teile ausgeschalt und das gesamte Schalmaterial gereinigt und seitlich deponiert. Nun begann die Knochenarbeit mit dem Handaushub im Felsmaterial. Es ging

zügig voran, da sich unsere Baupruppe von früheren Einsätzen gewöhnt ist, im felsigen Untergrund Aushube zu erstellen. Der Kompressor samt Bohrhämmer stand oben, um die nötigen neun Bohrlöcher für die drei Meter langen Felsanker zu erstellen. Nach dem Versetzen und Eingiessen der Anker mit Spezialmörtel wurde die bachseitige Abschalung erstellt, die Armierung verlegt und gebunden. Schon auf Mittwochmittag war der Beton bestellt um mit dem Carmix (strassen- und schienengängiges Spezialfahrzeug mit einer 3-m³-Betonrömel) samt Diesellok die letzte Etappe der Stützmauer betonieren zu können. Doch Welch ein Schreck, als der Maschinist der Firma Vanoli sein Gefährt in Gang setzen wollte, machte sich ein Plattfuss breit. Ein Ersatzrad wurde in Immensee bereitgestellt und unsere Betonieretappe um einen Tag verschoben. Doch Arbeit war genügend vorhanden, wurde doch an diesem Nachmittag die Wasserfassung samt Reservoir in Tiefenbach gereinigt und die Wasserabgänge auf Wasserkran und WC-Container gangbar gemacht. Am Donnerstagmorgen wurden Steine für die Kronenverkleidung auf Paletten geladen und zum Abtransport bereitgestellt. Die Wartezeit, bis der Beton eintraf, wurde mit Reinigen von Wassergräben und -durchlässen ab km 57.300 bis Tunnel 3 überbrückt. Am Nachmittag traf dann endlich der Beton ein. Es wurde betoniert, vibriert und abtaloschiert, bis der letzte von vier Kubikmetern Beton eingebracht war. Freitags wurde die dritte Betonieretappe ausgeschalt, gereinigt und das gesamte Schalholz für den Abtransport bereitgestellt. Mit dem seitlich deponierten Aushub wurde die Stützmauer hinterfüllt. Mit der Kronenabdeckung konnte nicht mehr begonnen werden, weil Transportmöglichkeiten für Steine, Sand und Zement fehlten.

Wasserspeicher Realp

Rolf, Ivo, Federico und Bruno ordneten noch am Sonntagabend an, dass uns

der Kleinbagger am Montag zur Verfügung steht. Pünktlich, noch vor Arbeitsbeginn, rollte unsere Maschine an. Nach dem Abmähen von Gras und der Suche nach den Grenzsteinen konnten wir mit dem maschinellen Aushub beginnen. Abgebrochene Felsbrocken im Aushub behinderten teilweise unsere Arbeiten. Als Sauberkeitsschicht brachten wir Magerbeton auf die Aushubsohle auf, die gleichzeitig auch als Auflager für die Stützen aus Zementrohren dienten. Nach dem genauen Setzen der Stützen wurde nochmals Magerbeton rundum angelegt, damit diese am nächsten Tag ausbetoniert werden konnten. Am Mittwoch traf noch eine Basler Schulklasse, unter der kundigen Leitung von Alfred Heinemann ein, die einen weiteren Teil des Grabens für die Wasserzuleitung zum Speicher erstellte. Hut ab vor diesen Schülern, die pickelten und schaufelten, denn manch einer hatte am Abend die Zeichen der Arbeit an seinen Händen, Schwielen, resp. Blasen. Vielen Dank für die wertvolle Mitarbeit. An diesem Morgen betonierten wir auch unsere Stützen mit Fahrmi-scher und Teleskop-Förderband. Nach dem Bereitstellen aller Schalungsmaterialien wurde mit der Deckenschalung begonnen, Sattelhölzer auf Spriesse, Kanthölzer auf die Sättel und dann das Anpassen der Schalung an die Stützen, Abschalungen anbringen und die untere doppelte Armierung einbringen, Versetzen des Stahlrings für das spätere Tankauflager und die obere Schwindarmierung einlegen und binden. Am Donnerstag, noch vor dem Mittagessen, konnte der Beton eingebracht werden. Mit der Betonnachbehandlung und einer ersten Grobreinigung unserer Baustelle beendigten wir unsere Arbeit am Donnerstag. Am Freitag wurden Stahlleerrohre ab dem Vorsignal Schweigstrasse bis Realp verlegt, der Wasserzuleitungsschlauch eingezogen und provisorisch Wasser ab späterer Wasserfassung bei der Zahnstangeneinfahrt auf die Leitung gegeben. Es funktionierte, welch

riesengrosse Freude. Diese Freude begossen wir mit einem «Heuermöstli» noch vor dem Mittagessen. Weil bei der Stützmauerbaustelle am Nachmittag nichts mehr erledigt werden konnte, Fahrbetrieb und somit keine Bau-transporte, halfen zehn zusätzliche fleissige Hände mit, den Graben der Wasserzuleitung weiter zu erstellen, um die Leerrohre mit Schlauch einzulegen und provisorisch zuzudecken. Um diese Arbeiten einigermaßen fertigzustellen, wurde nach dem Nachtessen nochmals zwei Stunden gearbeitet. Glücklicherweise und zufriedenen beendigten wir unsere Arbeiten am Freitagabend, im Wissen, beim Wiederaufbau der Bergstrecke einen weiteren wichtigen Beitrag geleistet zu haben.

Dem Wettergott und der Küchenmannschaft ein herzliches Dankeschön, waren uns doch beide sehr gut gesinnt. Ivo hatte seinen «Arbeitshunger» noch nicht gestillt und wurde am Samstag mit Kleinbagger und Elektromaterial nach der Station Furka gefahren um Aushube für ca. 100 Meter Leerrohre zu erstellen. Auch diese Arbeit konnte zur Zufriedenheit aller erledigt werden. Humor, Kameradschaft und die wunderschöne Bergwelt machen die harte Arbeit im Freien zu einem herrlichen Erlebnis. Vielen herzlichen Dank meiner immer super aufgestellten Baupruppe.

Freuen wir uns auf unsere nächste Bauwoche.

BrunoENZler

Werkstätte Goldau 1994/95

Um auch im Winterhalbjahr bei der DFB tatkräftig mitzuhelfen, werden wir ca. alle zwei bis drei Wochen am Samstag in Goldau arbeiten. Wer mithelfen und mitfahren möchte, melde sich bitte bei:

BrunoENZler, Brühlstrasse 8, 9320 Arbon, Telefon 071/46 42 92, abends.

Abfahrt jeweils ab Arbon/St. Gallen ca. 7 Uhr mit Zustiegsmöglichkeiten. Rückkehr am Abend ca. 21 Uhr.



Sektion Nordwestschweiz
Industriestrasse 15
4410 Liestal

Der Barwagen der DFB

An zwei Anlässen, am 18. und 21. Mai, wurde der Barwagen vor der Werkstatt in Liestal gefeiert und der Öffentlichkeit übergeben. Die festliche Stimmung wurde allerdings arg getrübt von der schockierenden Nachricht des Todes von Hans Maurer, der nicht nur die Werkstatt und die Sektion Nordwestschweiz geleitet hatte, sondern am Bau des Barwagens massgeblich beteiligt gewesen war. Da aber mit dem Fest Hans Maurers letztes und wichtigstes Werk geehrt wurde und somit auch er als Person eine Würdigung erfuhr, wurde in Absprache mit der Familie der Anlass nicht abgesagt, so traurig uns auch dabei zumute war.

Der Barwagen ist seither auf der Bergstrecke im Einsatz, wo er sich durch seine rote Farbe wohltuend und funktionsgerecht vom vornehmen Blau unseres übrigen Rollmaterials abhebt. Die Werkstatt Liestal darf mit Recht stolz sein auf ihr Werk, den ersten Ganzmetallwagen «made by DFB», auch wenn der tägliche Betrieb auf der Strecke noch gewisse Mängel zum Vorschein gebracht hat, die behoben werden sollen.

Die Geschichte des Barwagens sei hier kurz rekapituliert:

Bevor der Wagen sein heutiges Aussehen bekam, verkehrte er bei der SZB (Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn), zuletzt als Hilfswagen X₂ 703, nachdem er vorher lange Zeit als Personenwagen im Einsatz war. Sein Baujahr ist ca. 1910. Eine letzte Revision erhielt er 1987/88, worauf er im Juli 1991 an die DFB überging.

1991/92 wurde ein typengleicher Wagen derselben Ursprungsgesellschaft bei der DFB in der Werkstatt Liestal zu einem Kioskwagen umgebaut, der in Realp stationär seinen Dienst tut.

Ab Juli 1992 wurde mit dem Projekt ei-

Hans Maurer †

Tief erschüttert hat eine grosse Trauergemeinde am 20. Mai vom viel zu früh verstorbenen Hans Maurer Abschied genommen. Er hat der Sektion Nordwestschweiz nicht nur als Vorstandsmitglied und Präsident, sondern auch als Leiter der Werkstatt und unermüdlicher «Chrampfer» gedient. Die Tatsache, dass die Werkstatt Liestal bis jetzt bereits fünf Wagen an die Furka-Bergstrecke hat liefern können, ist zu einem sehr grossen Teil sein Verdienst. Er brachte sein grosses Wissen um den Waggonbau aus der Firma Schindler bei uns ein und konnte es hier zu aller Nutzen anwenden. Der Barwagen sollte sein letztes und schönstes Werk sein. Bei den Abschlussarbeiten vor der Einweihung erlag er einem Herzversagen. Der Verein hat in ihm einen unschätzbaren Mitarbeiter, Vorgesetzten und guten Kollegen verloren. Die Erinnerung an ihn wird in Liestal und an der Furka weiterleben.

A. Heinimann

nes Barwagens begonnen. Es war bald klar, dass die Seitenwände neu gebaut werden mussten, doch hoffte man, das alte Dach weiterverwenden zu können. Im Lauf des Umbaus erwies sich allerdings, dass der komplette Wagenkasten neu aufgebaut werden musste! Dadurch und durch das Prinzip der freiwilligen «Feierabend-Arbeit» dauerte die Fertigstellung länger, doch im Mai 1994 konnte er nicht nur in neuem Kleid, sondern von Grund auf in neuer Konstruktion die Werkstatt in Liestal verlassen. Das Untergestell wurde in der DFB-Werkstatt Goldau umgebaut, angepasst und mit dem Zahnrad-System Abt versehen. Ende Juni hat der ehemalige Personen- und spätere Dienstwagen aus dem Flachland nun sein zweites bzw. drittes Leben als Barwagen auf der Furka-Bergstrecke begonnen. Der Barwagen der DFB bietet 16 Personen an 4 Vierer-Tischen sowie einer Gruppe an der Stehbar Platz. Folgende Firmen haben durch Spenden zum Gelingen des Wagens beigetragen: Schindler Waggon AG, Pratteln; Brauerei Ziegelhof AG, Liestal; Burri-Mangold & Co. AG, Liestal; Fritz Furler AG, Ziefen. Ausserdem verdanken wir einen namhaften Beitrag dem Lotteriefonds des Kantons Basel-Land.

A. Heinimann



Sektion Solothurn
Postfach
2544 Bettlach

Die ordentliche, wie auch die ausserordentliche Generalversammlung des VFB, sind vorbei.

Die Sektion Solothurn hatte die Ehre, die Jubiläumsversammlung «10 Jahre VFB» zu organisieren.

Das Jubiläum wurde zum Anlass genommen, sich neu zu positionieren. Die DFB betreibt die Bahn – der VFB fungiert als Förderer und sieht seine Aufgaben überall dort, wo Einsätze für Fronarbeit, Werbung, Spezialaktionen etc. notwendig sind. Beide Organisationen verfolgen das gleiche Ziel: Dampffahrten von Realp bis Gletsch, Oberwald und zurück.

Als Sektion Solothurn wollen wir durch aktive und passive Mitarbeit unseren Anteil zum Gelingen des Werkes beitragen.

Dieses Jahr sind folgende Einsatzmöglichkeiten gegeben:

- Fahrten Realp-Furka
- Zeichnung von Aktien à Fr. 250.-
- Wochenendeinsätze an der Strecke gemäss separater Einladung

Zu den geselligen Anlässen sind alle Sektionsmitglieder und Sympathisanten recht herzlich eingeladen.

- Familien-Picknick am Sonntag, 28. August 1994
- Chlaushock am Freitag, 18. November 1994

Der Präsident dankt für jede Mithilfe. Er hofft auch, dass durch Werbung bei Freunden und Bekannten neue Gesichter zur Sektion stossen.

Der Präsident, Paul Kupper



Sektion Zürich
Postfach
8810 Horgen

Verkaufsstand der Sektion Zürich am «Züri-Fest» vom 8. bis 10. Juli 1994

Gespannt höre ich als Obmann vom Organisationskomitee Tage vor dem Fest den Wetterbericht. Ich weiss, dass der Werbeeffect und der finanzielle Erfolg wesentlich vom Wetter bestimmt wird. Unser Ziel ist es, mit einem attraktiven Stand einerseits Werbung für unsere Dampfbahn und andererseits einen finanziellen Betrag für ein Projekt

zum weiteren Ausbau der Furka-Bergstrecke zu erzielen.

Es ist uns gelungen, einen Standplatz am «Züri-Fest» zu erhalten. Nach längeren Diskussionen im Vorstand wegen Kosten, Aufwand und Risiko erhalte ich den Bescheid, das Vorhaben zu realisieren. Nun beginnt die Arbeit mit dem Aufbau der Organisation, vielen Besprechungen und Abmachungen. Für die drei Tage Standbetreuung benötigen wir total 45 Personen. Das Fest dauert vom Freitag 17.00 bis 2.00 Uhr, Samstag bis 4.00 Uhr und Sonntag bis Mitternacht.

Nun ist also alles bereit und organisiert. Wir haben folgendes geplant und vorgesehen:

- Information, Werbung und Verkauf unserer Furka-Souvenirs
- Verkauf von Risotto mit Steinpilzen und Tessiner Merlot
- Tessiner Minestrone-Suppe

Unser Standplatz mit total 8 m Länge ist auf dem Lindenhof, an einem der schönsten Plätze von Zürich. Auf diesem grossen Platz sind über 40 Anbieter mit Angeboten von Essen und Getränken aus der ganzen Welt, die Konkurrenz ist also gross. Drei Freiwillige aus der Sektion entwarfen und bauten zwei Tunnelportale (Foto) als Blickfang für unsere beiden Stände. Am Abend



werden die Stände mit Scheinwerfern beleuchtet.

Freitagmorgen: Der Aufbau beginnt, der Wetterbericht ist immer noch gut. Um 17.00 Uhr ist Festbeginn. Unser Stand ist sehr attraktiv und von weither sichtbar. Spät am Abend gehe ich beruhigt nach Hause. Wir haben einen grossen Teil der festen Ausgaben bereits wieder eingenommen.

Am Samstag und Sonntag können wir teilweise dem Ansturm fast nicht gerecht werden. Der Reis geht aus, später die Steinpilze, auch der Wein geht zur Neige. Wir improvisieren, lösen aber mit tatkräftiger Hilfe unserer vier Köche alle Probleme. Am Sonntag in der Nacht beginnt noch das Abräumen der Stände.

Eine anstrengende aber sehr schöne Zeit für alle Beteiligten geht zu Ende.

Die erfreuliche Bilanz: Es wurden 1170 Portionen Risotto und ca. 160 l Merlot und eine Menge Minestrone-Suppen verkauft. Das Personal vom Souvenirstand meldet grosse Verkäufe (über 5000 Franken) und viele interessante Gespräche. Bei Redaktionsschluss ist die Abrechnung noch nicht erstellt. Der Reingewinn wird ca. 7000 Franken sein. Dieser Betrag wird der Sektion Zürich für ein Projekt an die Furka-Bergstrecke überwiesen.

Erfreulich war der Einsatz sämtlicher Helfer und Helferinnen. Im Namen des Organisationskomitees vielen Dank an alle, die zu diesem Erfolg beigetragen haben.

Emil Halter



Sektion Nordrhein-Westfalen

Theo Bruland

Kapuzinerstrasse 11

Allen Lesern und besonders der Redaktion des «Eisenbahn-Amateur» möchte ich mitteilen, dass es sich bei der Meldung über den Einbau eines Zahnradtriebwerkes in den Traktor Tm 2/2 Nr. 68 nur um einen Aprilscherz gehandelt hat.

Theo Bruland



Regionalgruppe
Nürnberg-
Nordbayern

Jahresbericht 1993 der Regionalgruppe Nürnberg-Nordbayern

Liebe Mitglieder, Aktionäre und Freunde, die erste Veranstaltung der RGN-N im Berichtsjahr war eine schöne Erinnerung an das vorausgegangene Jahr 1992. Helmut Augner zeigte am 26.1.93 seinen Videofilm über die Fahrt unserer Regionalgruppe zur Dampfbahn Furka-Bergstrecke Anfang Oktober 1992.

Da die Schweizer Schmalspurbahnen ein unerschöpfliches Thema sind, zeigte uns Lubosch Wimmer am 26.2.93 einige Dias mit immer wieder gern gesehenen Motiven.

Auch die Veranstaltung im März führte uns auf einem grossen Umweg wieder «Zurück in die Schweiz» und «Zurück zur Furka» – Videofilm am 23.3.93.: «Back to Switzerland».

Am 27.4.93 vermittelte uns Volker Kabisch einen Eindruck von der Vielfalt der Schmalspurbahnen in unserem Nachbarland Sachsen, von denen leider nur noch einige wenige betrieben werden.

Ein Videofilm von Dietmar Dettelbacher am 25.5.93 über die Bernina-Bahn, und von Peter Krogloth am 22.6.93 über den Glacier-Express steigerten unsere Vorfreude auf den Ausflug zur Furka.

Am 29.7.93 war es dann soweit: Wir starteten zu der von Norbert Baumann ausgezeichnet vorbereiteten 4-Tages-Reise zu «unserer» Furka-Bergstrecke und zur Mitfahrt im «Old-Furka-Steam-Express» hinauf bis zum Furka-Scheiteltunnel. Viele Fotohalte und Schein-anfahrten liessen bei schönem Wetter auch die Kameraleute und Videofilmer auf ihre Kosten kommen. Der nächste Tag zeigte uns deutlich die unterschiedlichen Wetterzonen in der Schweiz: Busfahrt über den St. Gotthard im Regen und Nebel, von Airolo dann mit den SBB ins sonnige Locarno.

Abwechslungsreiche Bilder bot die Fahrt mit der Centovalli-Bahn nach Domodossola, wo eine besondere Überraschung auf uns wartete: Wegen eines Zugunglückes war der Durchgangsverkehr gesperrt, so dass wir zunächst mit einem Bus der PTT bis nach Iselle fahren mussten, um dort mit einem Pendelzug der SBB die Fahrt durch den Simplontunnel fortzusetzen. Ein besonderer Dank gebührt Norbert Baumann, dem es gelungen war, dass die FO unser Eintreffen in Brig erwartete; so kamen wir alle wohlbehalten in Andermatt im Hotel «Aurora» wieder an.

Nach der Sommerpause starteten wir unsere Vorträge mit einem Ausflug in den Orient: Ein Videofilm zeigte uns, was von der Hedschas-Bahn übriggeblieben ist.

Am 26. Oktober zeigte Frank Fiedler seinen Videofilm über den Einsatz von neun Fronarbeitern unserer Regionalgruppe während der 37. Bauwoche vom 11. bis 18.9. unter der Leitung von Volker Kabisch. Zum Aufgabengebiet «unserer» Fronarbeiter zählte die Instandsetzung von Schienenstössen, Anfertigung von Isolierstössen für die elektrischen Sicherungsanlagen für den Streckenabschnitt Furka-Muttbach (Scheiteltunnel) und Gleisstopfarbeiten zur Stabilisierung des Streckenabschnitts unterhalb des Steinstafel-Viaduktes. Leider ist die Erinnerung unserer Fronarbeiter dadurch getrübt, dass trotz Anwesenheit zahlreicher Mitglieder des Zentralvorstandes anlässlich der Taufe der Lok DFB 2 niemand – ausser Wolfgang Schmidt – den Weg zu unseren im Depot Realp tätigen Aktiven fand, um ihnen an Ort und Stelle ein Wort des Dankes und der Anerkennung, stellvertretend für alle an der Furka tätigen Fronarbeiter auszusprechen.

Die Erinnerung an den gelungenen Ausflug zur Furka-Bergstrecke liess Peter Krogloth am 24.11.1993 mit seinem Videofilm wieder aufleben.

Ein besonderes Erlebnis für unsere Mitglieder und die zahlreichen Gäste

war der Besuch von Fredy Gysin und Gattin bei unserer Regionalgruppe am 14.12. 1993: In einem anschaulichen Vortrag über die Geschichte der Furka-Bahn, über das bisher Erreichte, aber auch über die noch zu bewältigenden Aufgaben, hat «der Motor des Ganzen» uns spüren lassen, welche Begeisterung nötig ist, die weitgesteckten Ziele in freiwilliger Arbeit zu erreichen.

Dietmar Dettelbacher liess am 28.12. 1993 die Reihe unserer Veranstaltungen mit den immer wieder gern gesehenen Videos «Glacier-Express» und «Von der Rhone zum Rhein» ausklingen.

Zusätzlich zu den genannten eigenen Veranstaltungen beteiligten sich Mitglieder unserer RG an der Übergabe der DFB 1 im Raw Meiningen, an den Treffen der deutschen RG in Kranichstein sowie an den Überlegungen zur Reorganisation des Vereins und zur Zusammenarbeit mit der DFB. Darüber hinaus waren die Umstellung der Postleitzahlen sowie die Betreuung der von der Zeitschrift «Konstruktionspraxis» ausgelösten Anfragen zu bewältigen.

Der Vorstand der Regionalgruppe Nürnberg-Nordbayern setzt sich unverändert zusammen aus

Regionalgruppen-Vorsitzender:

Norbert Baumann, Nürnberg

Kassenwart:

Mandred Strobl, Nürnberg

Schriftführer:

Karlheinz Orth, Marloffstein

Marketing, Werbung:

Helmut Augner, Erlangen

Technik, Betrieb:

Volker Kabisch, Nürnberg

Verbindung zum DDM Neuenmarkt:

Dietmar Dettelbacher, Bayreuth

Ende 1993 betreute die RG 62 Mitglieder, 50 Aktionäre, 40 Interessenten sowie 6 Eisenbahn-Clubs. Die Mitglieder und Freunde unserer RG treffen sich regelmässig im Lokal «Fränkischer Hof», Nürnberg, Schwabacher Strasse 46.

Karlheinz Orth



Sektion
Nordrhein-Westfalen
(NRW)

Am Sonntag, dem 1.5.1994, fand im Gemeindehaus St. Peter und Paul in Hattingen das Frühjahrestreffen der Sektion NRW statt. Trotz Maifeiertag und schönem Ausflugswetter fanden sich 107 Mitglieder, Aktionäre und Interessenten ein. Bei Kaffee und Kuchen konnten wir detailliert vom Treffen der deutschen Sektionen in Darmstadt und von der Generalversammlung des VFB in Biberist berichten. Wie üblich gab es auch Dias und Filme von der Furka-Bergstrecke zu sehen. Unser Spendenaufruf zugunsten eines «neuen» Wag-

gons der DFB zeigte ein erfreuliches Echo. Dazu werden wir noch später näher berichten. Auch unser mit der Einladung erfolgter Aufruf, sich als Kioskbesatzung für Realp oder Gletsch zu melden, zeigte eine positive Wirkung. Wir hoffen, dass alle Interessenten wie gewünscht zum Einsatz kommen werden.

Nachträglich möchten wir allen Spendern und Helfern danken, die wieder zum Gelingen unseres Treffens beigetragen haben.

Vom 11. bis 16.7.94 findet die Bauwoche der Sektion Nordrhein-Westfalen an der Bergstrecke statt. Ich hoffe, dass danach positive Ergebnisse zu vermelden sind und die Mitwirkenden viel Spass bei der Arbeit haben werden.

Martin Fränsing

Furka-Fotos für unseren Reisedienst

Wir suchen laufend Fotos von unserer Bergstrecke mit touristischen Motiven für die Arbeit unseres Reisedienstes im In- und Ausland. Gefragt sind diese von 1993 und insbesondere von 1994.

Wer uns solches Fotomaterial – bitte kostenlos – zur Verfügung stellen kann, gebe dazu bitte eine Nachricht an unseren DFB-Verwaltungsrat Wolfgang Schmidt, Sonnenhalde 22, D-72488 Sigmaringen, Tel. 0049/7571/52030, Fax 0049/7571/50604

Hallo Furkabahn-Freunde

Auf den ersten Beitrag unter diesem Titel im Heft Nr. 2/94 gab es einige Reaktionen. Ein paar Dutzend Mal gelangten Furka-Fans mit diversen Anliegen an mich.

Die meisten Fragen betrafen die Mitgliederausweise 1994 und noch nicht möglich gewesene Einzahlungen der Mitgliederbeiträge für dieses Jahr: Weil die Zeit für die Beschaffung und die Verteilung der Ausweise etwas knapp war, und weil sie bloss an die Mitglieder, die den 94er bezahlt haben, versandt wurden, bzw. werden, sind diese Rückfragen begreiflich. Schwerer verständlich ist der Umstand, dass von einzelnen Sektionen, auch in der Mitte des laufenden Jahres, die Beiträge noch nicht erbeten worden sind! Selbstverständlich habe ich all diese Rückfragen an die verantwortlichen Leute der betreffenden Sektion weitergeleitet und sie ersucht, die Beitrags-einzugs- und Ausweis-Sache unverzüglich in Ordnung zu bringen.

Allgemein ist zu sagen, dass Meldungen und Fragen betr. Mitgliedschaft usw. normalerweise direkt an die zuständigen Sektionsleitungen gerichtet werden können. Wenn dies irgendwie nicht klappt, kann und werde ich gerne weiter helfen. Bitte fragen Sie an, bevor Sie die «Faust im Sack» machen.

Neue Mitglieder: Zur Weiterreibung unserer Bemühungen für den Betrieb der ganzen Furka-Bergstrecke Realp bis Oberwald brauchen wir, wie schon früher und anderswo öfters erwähnt, immer noch jede Menge neuer Freunde, Sympathisanten, beitragszahlende Mitglieder, Spender, Materiallieferanten, Aktionäre, Gönner usw. Freilich ist unsere Bahn ja bereits zu einem recht grossen Teil restauriert und in Betrieb, aber mit der Erweiterung derselben nehmen die Anforderungen nicht ab, sondern zu! Deshalb ist die vielleicht

da und dort vorhandene Meinung, «nun, was soll ich mich auch noch beteiligen, das Ganze läuft ja schon recht gut», bestimmt nicht richtig! Es muss immer wieder gesagt sein, dass es noch jede Menge Anstrengungen aller Art braucht, um weiter zu kommen. Die Hindernisse zur Erreichung weiterer Ziele – Durchfahrt des Scheiteltunnels, Querung der Furkastrasse unterhalb Muttbach und die Restaurierung der Strecke bis Gletsch – sind die nächstliegenden Etappen. Dafür sind noch viele, nein sehr viele Aufwendungen bezüglich Arbeit, Material und Finanzen notwendig. Unser Verein ist ja ein Zusammenschluss möglichst vieler Leute zur Erreichung der Ziele, also ein eigentlicher Förderverein. Wir alle wollen ja «nur» das eine Ziel erreichen, Erhaltung und Neubelebung der ganzen Furka-Bergstrecke und deshalb ist es ein Muss, weiter zusammenzuhalten und den Furka-Freundeskreis noch massiv zu vergrössern.

Darum liebe Mitglieder: Ich wiederhole meinen Aufruf, dass Ihr in Eurer unmittelbaren Umgebung nach weiteren Freunden, Mitgliedern, Gönnern und auch Aktionären Umschau haltet. Gleich noch etwas: Letztendlich wird unsere Bahn ja von einer möglichst grossen Anzahl verkaufter Billette leben müssen! Deshalb: Es gibt bestimmt noch sehr viele Zeitgenossen, die von unserer Bahn und unserer Vereinigung bisher nur wenig oder gar nichts gehört haben und sich in vielen Fällen begeistern lassen! Verteilt den Leuten Info-Material inklusiv Fahrpläne usw., das Ihr vorher, z.B. bei mir, angefordert habt und gebt unsere und meine Adresse für weitere Informationen an. Stellungnahmen und Fragen, die alle interessieren können: Wie wäre es, wenn Ihr, bisherige und Neumitglieder, die Dinge, die Euch im Zusammen-

hang mit unserer Bahn beschäftigen, sei es positiv oder negativ, zu Papier bringen und uns als Leserbriefe senden würdet? Solche Sachen wären bestimmt eine Bereicherung unseres Mitteilungsheftes und könnten weitere Leute animieren, ihre Meinungen darzulegen. Ich freue mich auf Eure Zuschriften!

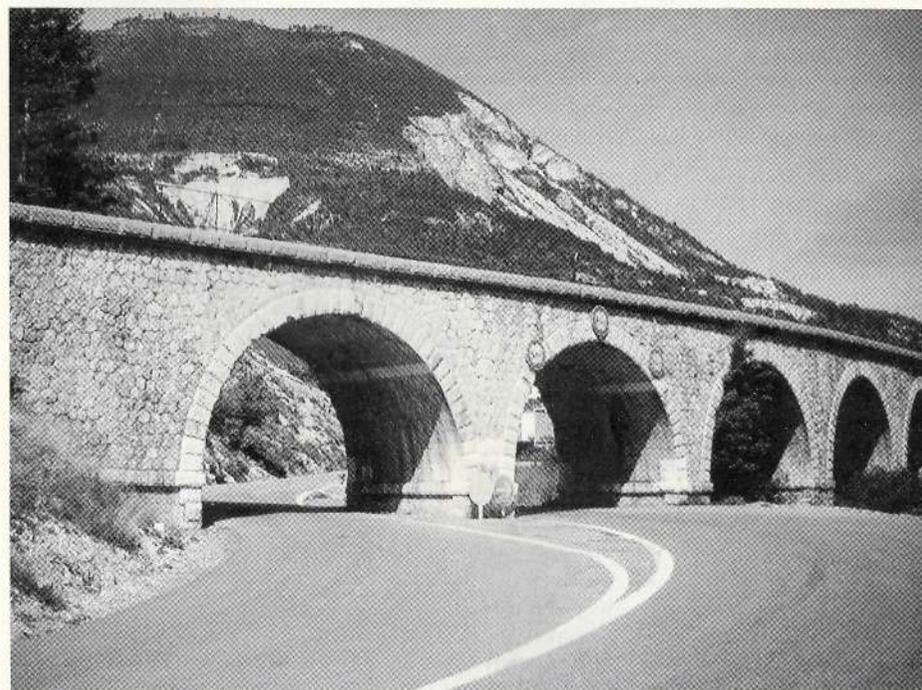
Unsere diesjährige Fahrsaison dauert ja noch bis zum 9. Oktober, also immerhin noch eine schöne Anzahl Wochen. Seid Ihr dieses Jahr schon zu Besuch im Furkareusstal gewesen und damit hoffentlich mit unserer Bergbahn gefahren? Falls nicht, habe ich Euch jetzt

darauf aufmerksam gemacht und hoffe, dass Ihr das «Versäumnis» noch nachholt! Darum nochmals: Bitte seid Euch bewusst, dass wir nebst Mitgliedern und ... und, auch Fahrgäste in fast jeder Menge brauchen, um die Bahn weiter zu entwickeln! Auch das Folgende muss wieder gesagt sein: Fahrpläne und weitere Unterlagen könnt Ihr bei mir jederzeit sofort haben! Ich warte auf Eure Anforderungen!

Immer für Euch Furka-Bergstrecke-Freunde da, wiederhole ich hier meine Anschrift: Weber Hans, Birkenweg 12, CH-5603 Staufien, Tel. 064/51 15 38.



Andere Bahnen: «Le train des pignes»



Zu den schönsten Bahnlinien Frankreichs in Meterspur gehört die rund 150 km lange Linie in der Provence, die Nizza mit Digne verbindet.

Aus der Zeit, als ausschliesslich Dampflokomotiven verkehrten, stammt der Übername «train des pignes», was Tannzapfenzug bedeutet. Zu dieser Bezeichnung soll es im Zweiten Weltkrieg gekommen sein, als Kohle Mangelware war. Um Dampf als treibende Kraft zu produzieren, musste der Zug oft auf offener Strecke anhalten, damit das Zugpersonal Tannzapfen sammeln konnte, die sogleich in die Feuerbüchse geworfen wurden.

Doch vorerst ein Blick auf die Entstehungszeit, die sich von 1891 bis 1911

hinzog. Als erstes Teilstück konnte Digne les Bains bis Mézel, am 31. August 1891 eröffnet werden, sodann Mézel-St-André les Bains am 15. Mai 1892. Von Nizza bis St-Martin du Var-la-Tinée konnten die Züge am 7. Juli 1892 verkehren und bereits am 4. Oktober des selben Jahres erreichten die Schienen Puget-Théniers.

Wer die Strecke nach Pont de Gurey kennt, versteht, dass hier eine Landschaft durchfahren wird, die sich für den Bahnbau als sehr schwierig erwies. Nicht verwunderlich, dass der durchgehende Betrieb erst am 3. Juli 1911 mit dem Erreichen von St-André les alpes, der letzten Etappe, möglich wurde.

Zwischen Nizza und Digne wird die Bahn über 16, teilweise grosse Brücken, durch 25 Unterführungen und 13 Metallbrücken geführt. Der längste Tunnel, 3457 m, führt die Bahn durch ein hohes Gebirge. Am 10. Dezember 1991 hatte der alte Bahnhof in Nizza ausgedient und die neue Anlage, nur wenige Meter entfernt, konnte eingeweiht werden. In Nizza, auf 22 m Meereshöhe, beginnt diese Meterspurlinie und erreicht nach rund 100 km den Kulminationspunkt auf 1022 m ü.M. Wie die meisten Bahnen aus jener Zeit, gelangte auch hier Dampf als treibende Kraft zur Anwendung. Erst im Mai 1951 verdrängten Dieselfahrzeuge die rauhenden Schwerarbeiter.

Als sich 1979 einige Eisenbahnfreunde mit Abklärungen befassten, wenig-

stens für touristische Zwecke die Dampfzeit erneut aufleben zu lassen, bestand noch wenig Hoffnung diese Idee zu verwirklichen. Doch was anderswo in Europa funktionierte, sollte auch zwischen Nizza und Digne möglich sein. Dem Versuch war Erfolg beschieden, als es gelang, eine erste Dampflokomotive aus der Bretagne zu beschaffen und diese wieder fahrtüchtig herzurichten. Seit 1981 verkehren an Wochenenden zwischen Mai und Oktober wieder Dampfzüge, und zwar vorwiegend auf der 20 km langen Strecke zwischen Puget-Théniers und Annot.

Empfehlenswert ist, die ganze Strecke zu befahren, denn die Landschaft wie auch die Linienführung dieser Bahn ist einzigartig.

Vorankündigung

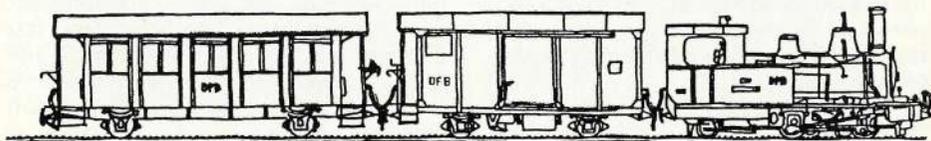
Neue Video-Kassette «Dampfbahn Furka-Bergstrecke»



Sie wird derzeit mit unserer Hilfe vom Alba-Fachverlag, Düsseldorf (Herausgeber des bekannten «Eisenbahn-Modellbahn-Magazins») produziert. Die Aussenaufnahmen einschliesslich dem touristischen Umfeld unserer Furka-Bergstrecke wurden bei viel Sonne im August abgeschlossen. Auch Szenen von der Lokrückholung aus Vietnam und der Aufarbeitung im Raw Meiningen/Thüringen werden eingearbeitet. Wegen des reichlich guten Filmmaterials wird die Spieldauer statt ursprünglich geplanter 30 Minuten etwa 45 Minuten dauern. Verkaufspreis voraussichtlich Fr. 49.-. Der Fertigstellungstermin wurde uns mit Ende November angekündigt. Da diese VHS-Kassette sicher auch in vielen Fällen eine nette Weihnachtsüberraschung sein kann, deshalb heute diese Nachricht.

Bestellungen bitte an:

DFB-Souvenir-Shop, Postfach 212, CH-8500 Frauenfeld
Telefon und Fax 054/720 53 00



Bestellformular für Souvenirs

Bestellformular einsenden an: Souvenir-Shop DFB, Postfach 212, CH-8500 Frauenfeld

Anzahl

Videos

_____	Video 1: Back to Switzerland	Fr. 68.-
_____	Video 2: Ersetzt und vergessen	Fr. 49.-
_____	Video 3: Führerstandsfahrt	Fr. 49.-
_____	Video 4: Mit Dampf ab Realp	Fr. 40.-
_____	Glacier-Express (OFA)	Fr. 99.-
_____	Glacier-Express (ALBA)	Fr. 108.-

Broschüren und Bücher

_____	Konzessionsgesuch der DFB	Fr. 10.-
_____	Station Furka (Hofmann/Band 7)	Fr. 8.-
_____	Schweizer Ferien '94 mit Dampf	Fr. 8.-
_____	Beilage zum grossen FO-Buch	Fr. 8.-
_____	Pässefahrt Furka-Rhonegletscher	Fr. 8.50
_____	Geschichte des Landes an der Furka	Fr. 27.50
_____	Die Furka-Bergstrecke (DFB)	Fr. 24.-
_____	Die Loks HG 3/4 (DFB)	Fr. 56.-
_____	Furka-Bergstrecke (Schorno)	Fr. 78.-
_____	EJ 4/94, FO 2. Teil	Fr. 23.80
_____	EJ 5/94, Der Glacier-Express	Fr. 19.80
_____	Furka-Oberalp-Bahn (Fader)	Fr. 68.-

Postkarten-Sets

_____	Nr. 10 Furka-Bergstrecke 1	Fr. 10.-
_____	Nr. 11 Furka-Oberalp	Fr. 10.-
_____	Nr. 12 Glacier-Express	Fr. 10.-
_____	Nr. 13 Dampfloks	Fr. 10.-
_____	Nr. 15 Furka-Bergstrecke 2	Fr. 10.-
_____	Einzelpostkarten pro Stück	Fr. 0.80

Modellbaupläne

_____	45-1016 Dampfschneeschleuder	Fr. 15.50
_____	45-1111 Dampfloks HG 3/4	Fr. 11.50
_____	45-1126 Wagen B 4273	Fr. 11.50
_____	45-1127 Drehgestelle zu B 4273	Fr. 11.50
_____	60-1111 Dampfloks HG 3/4	Fr. 11.50
_____	Zusammenstellungsplan HG 3/4, BFD 1	Fr. 25.-
_____	Zusammenstellungsplan HG 2/3, Nr. 6	Fr. 35.-

Medaillen

_____	Nr. 1 Weisshorn, silber	Fr. 50.-
_____	Nr. 1 Weisshorn, vergoldet	Fr. 80.-
_____	Nr. 2 Vietnam, silber	Fr. 50.-
_____	Nr. 2 Vietnam, vergoldet	Fr. 80.-
_____	Nr. 3 Steffenbachbrücke, silber	Fr. 50.-
_____	Nr. 3 Steffenbachbrücke, vergoldet	Fr. 80.-
_____	Nr. 4 Wilerbrücke, silber	Fr. 50.-
_____	Nr. 4 Wilerbrücke, vergoldet	Fr. 80.-
_____	Luxusetui (für eine Medaille)	Fr. 10.-

Pins/Taxkarten

_____	VFB-Pin-Set à 5 Motive	Fr. 30.-
_____	Pin mit VFB-Signet	Fr. 8.-
_____	HG 3/4 Nr. 1 Furkahorn	Fr. 15.-
_____	HG 3/4 Nr. 2 Gletschhorn	Fr. 15.-
_____	HG 2/3 Nr. 6 Weisshorn	Fr. 15.-
_____	WB, WAB, FART-Pin, pro Stück	Fr. 15.-
_____	DFB-Taxcard Weisshorn	Fr. 25.-

Anzahl

Essen und Trinken

_____	Fendant VFB, Karton 12 x 7 dl	Fr. 140.-
_____	Döle VFB, Karton 12 x 7 dl	Fr. 150.-
_____	Weisswein-Gläser, 1 dl, 6er-Pack	Fr. 17.-
_____	Weisswein-Einzelglas	Fr. 3.-
_____	Rotwein-Gläser, 1,6 dl, 6er-Pack	Fr. 40.-
_____	Rotwein-Einzelglas	Fr. 7.-
_____	Kellnermesser	Fr. 5.-
_____	Zapfenzieher (Notbremse)	Fr. 5.-
_____	Zahnstangen (Toblerone)	Fr. 2.50
_____	Furka-Steil	Fr. 9.50

Klein-Artikel mit VFB-Signet

_____	Kleber mit Signet, deutsch oder französisch	Fr. 2.-
_____	Feuerzeug mit Signet	Fr. 2.-
_____	Vereinsabzeichen zum Anstecken	Fr. 5.-
_____	Vereinsabzeichen gestickt	Fr. 5.-
_____	Luxus-Kugelschreiber	Fr. 4.-
_____	Faserschreiber-Set	Fr. 5.-
_____	Taschenmesser mit Signet	Fr. 24.-

Bekleidung und Accessoires

_____	Pullover (Stehkrägen), VFB-Signet weiss, rot, gelb, marine, S, M, L, XL	Fr. 32.-
_____	Pullover (Reissverschlusskragen) weiss, rot, gelb, marine, S, M, L, XL	Fr. 49.-
_____	Jogginghose passend zu Pullis rot, gelb, marine, S, M, L, XL	Fr. 49.-
_____	T-Shirt, VFB-Signet	
_____	Farben weiss, rot, gelb, marine	
_____	Grössen: S, M, L, XL, XXL	Fr. 20.-
_____	Regenjacke, Grössen M, L, XL	Fr. 20.-
_____	Regenschirm	Fr. 28.-
_____	Sonnenhüte mit VFB-Signet	Fr. 4.-
_____	Einkaufstasche	Fr. 6.-
_____	Jutetasche mit Signet	Fr. 5.-
_____	Gürteltasche	Fr. 24.-
_____	Brustbeutel	Fr. 15.-
_____	Krawatte gestreift, mit VFB-Signet	Fr. 29.-
_____	Krawatte uni rot, mit VFB-Signet	Fr. 29.-

Poster

_____	Poster A2, Steinstaffel	Fr. 15.-
_____	Poster A2, 3 Lokomotiven	Fr. 15.-

Diverses

_____	Plüsch-Murmeli	Fr. 29.-
_____	Wandteller (Porzellan) zur Betriebsöffnung 1992	Fr. 24.-
_____	Holzbug	Fr. 18.-
_____	Miniatur-Zuglaufschild	Fr. 15.-
_____	Ersttags-Kuvert, 4 Marken	Fr. 6.-
_____	Ersttags-Kuvert, 1 Marke	Fr. 2.50
_____	Musikkassette/Michel Villa	Fr. 12.-
_____	VFB-Herren-Armbanduhr	Fr. 49.-
_____	Sammelmappe für VFB-Infos	Fr. 15.-
_____	Doppelkarten mit Kuvert	Fr. 2.50
_____	Fahne DFB- oder VFB-Signet	Fr. 125.-

Bestellung von: _____

Hinweis: Bitte beachten Sie, dass Bestellungen nur bei einem Warenwert von mind. Fr. 15.- ausgeführt werden können und dass die Kosten für Porto und Verpackung dem Besteller verrechnet werden.