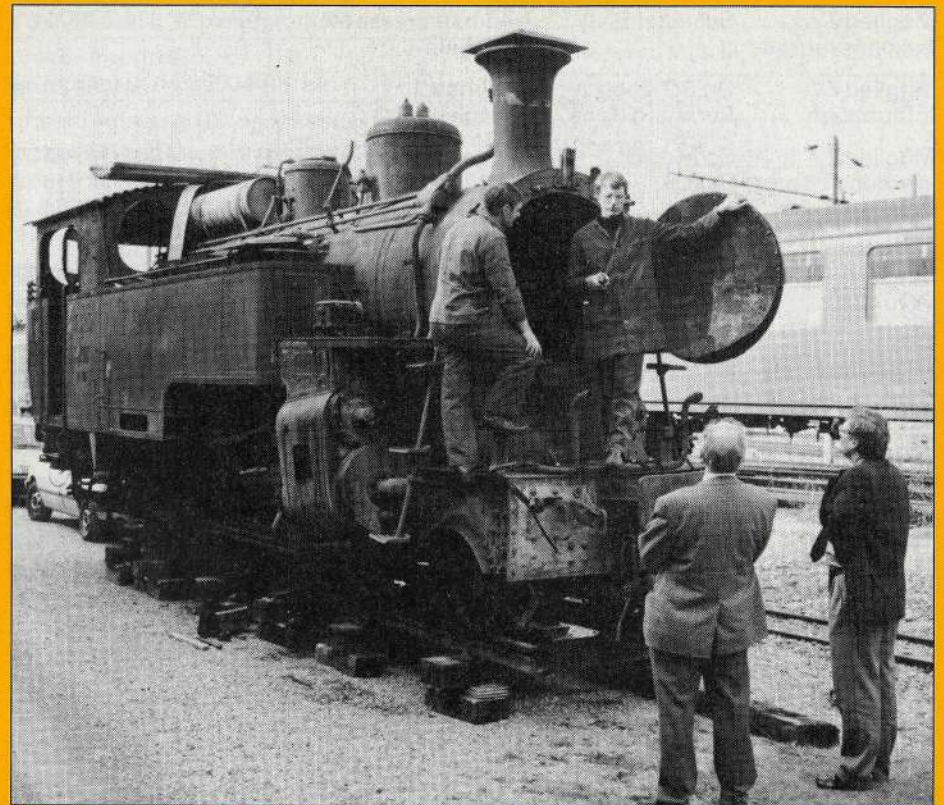




Verein Furka-Bergstrecke

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG





# Adressverzeichnis Zentralvorstand

Gletsch 028/73 22 33, Sekretariat DFB 061/46 91 91, Postkonto 19-11643-1

Präsident	Gysin Alfred	Im Lutereich 44 4411 Seltisberg	P G Fax	061/911 99 25 061/ 46 36 46 061/ 46 90 20
Vizepräsident/ Sekretär	Albisser Bruno	Fritz-Buser-Strasse 9 3428 Wiler b. U.	P Fax	065/45 29 67 065/45 33 56
Kassier	Gfeller Eugen	Zürcherstrasse 209 8500 Frauenfeld	P/G Fax	054/21 25 28 054/21 95 24
Mitglied ZV Personalwesen Informatik	Hägeli Peter	Seebrünneliweg 1 8810 Horgen	P G Fax	01/725 77 78 01/780 27 11 01/780 42 80
Mitglied ZV Redaktor Mitteilungsblatt	Hofmann Hans	Schellenbergstrasse 5 7000 Chur	P G Fax	081/27 42 68 081/23 52 91 081/23 52 98
Mitglied ZV Sektionsvertreter	Scheuter Beat	Neumattstrasse 50 3123 Belp	P/Fax	031/819 71 81
Mitglied ZV Information	Dr. Schönborn- Bernhard Hans	Büelmatt 7 6204 Sempach	P	041/99 24 46
Mitglied ZV Werbung Presse, PR	Schweizer Beat H.	Bielgasse 35 4425 Titterten	P Fax G Fax	061/941 20 32 061/941 16 39 061/921 44 42 061/921 19 10
Mitglied ZV Vertreter Deutschland	Tugemann Christoph	Händelstrasse 20 D-7910 Neu-Ulm	P G Fax	0049/731/ 72 33 37 0049/731/935 42 14 0049/731/935 42 30
Mitglied ZV Sektionsvertreter	Weber Hans	Birkenweg 12 5603 Staufen	P	064/51 15 38
<i>Kontrollstelle</i>				
Revisor	von Büren Erich	Häsiweg 3 5015 Niedererlinsbach	P	064/34 15 55
Revisor	Bodenstein Uwe	Im Hagen 35 D-5202 Hennef 1	P G	0049/2242/ 35 11 0049/2241/12 07 15
Ersatz	Scherrer Axel	Eichenstrasse 30 4142 Münchenstein	P G	061/46 73 94 061/46 54 41
<i>Infobus</i>	Surber Hans	Rebenstrasse 360 4653 Obergösgen	P G Fax	062/35 36 70 062/35 18 03 062/35 12 95

Mitteilungsblatt / Bulletin  
Verein Furka-Bergstrecke  
3999 Oberwald

Ausgabe / Edition 2/1992  
DFB, Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG  
3999 Oberwald

## Impressum

9. Jahrgang Auflage 8000 Ex.  
9<sup>e</sup> 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. 3/1992/  
Clôture de rédaction du n° 3/1992:  
14. Juli 1992 / 14 juillet 1992

Erscheinungsdatum: Woche 34  
Date de parution: semaine 34

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

Adressverzeichnis Zentralvorstand	2
VFB-GV, aus dem Zentralvorstand	4
Jahresbericht 1991 des Präsidenten	5
100 Jahre Brig-Visp-Zermatt-Bahn	8
Ressort Bau	13
Zur Aufarbeitung der Vietnam-Loks	17
Restauration des locos revenues du Vietnam	18
Bericht des «info-bus» VFB	19
Baugruppe Goldau	22
Bauprogramm 1992	27
Le matériel roulant de la LSF	29
Remise Realp	34
Vermessung an der Furka-Bergstrecke	35
Der Bahnhof Gletsch am Zürichsee	39
Bezug von älteren Mitteilungsblättern	40
Sektionsnachrichten	41
Andere Bahnen	49
RAW Meiningen	51
Bestelltalon für Verkaufsartikel	55



DFB  
DAMPFBahn FURKA-BERGSTRECKE AG  
CH-3999 OBERWALD



## VFB-GV, aus dem Zentralvorstand

vfb/alb – Zur 8. ordentlichen Generalversammlung konnte Zentralpräsident Alfred Gysin am 21. März 1992 186 stimmberechtigte Mitglieder im Schweizerischen Paraplegiker-Zentrum in Nottwil/LU begrüßen. Den ordentlichen Tagesgeschäften voranging ein eindrückliches Kurzreferat von Dr. Guido Zäch, dessen Worte, so hoffen wir, vielen in Erinnerung bleiben werden, sowie eine Multi-Visions-Schau über das SPZ.

Die traktandierten Geschäfte konnten alle zügig behandelt werden. Die Jahresrechnung 1991 schloss mit einem Mehraufwand von Fr. 16488.– ab. Das Budget 1992 sieht einen Einnahmeüberschuss von Fr. 2000.– vor. Der Mitgliederbeitrag bleibt auch 1993 bei Fr. 50.–. Statutengemäss mussten der Zentralvorstand und die Kontrollstelle neu bestellt werden. Alle nominierten Kandidaten wurden mit grossem Mehr gewählt. Mit Applaus wurde Alfred Gy-

sin in seinem Amte als Zentralpräsident bestätigt. (Die Vorstandsliste ist in dieser Ausgabe auf Seite 2 aufgeführt.) Die Generalversammlung 1993 wird aller Voraussicht nach am 20. März stattfinden.

vfb/alb – Drei Schwerpunktthemen der beiden letzten ZV-Sitzungen sollen herausgegriffen werden: Einmal betraf es die Generalversammlung des VFB vom März 1992 in Nottwil mit all ihren Traktanden und dem Programm, zum andern war da die Diskussion betreffend das (mögliche) Zentralinkasso, worüber mit den Verantwortlichen der Sektionen sehr ausgiebig verhandelt wurde. Zum dritten sei erwähnt, dass der Zentralvorstand die folgenden deutschen Regionalgruppen als Sektionen des Vereins anerkannt hat: München-Oberbayern, Nordrhein-Westfalen, Rhein-Neckar und Stuttgart. Sektionsanteil pro Mitglied ab 1993 neu Fr. 12.–.

### Jacques Freiburghaus †

Völlig unerwartet ist am 1. März 1992 Jacques Freiburghaus im Alter von 66 Jahren verstorben.

Jacques Freiburghaus, pensionierter Lokführer BLS, hat sein Wissen auch dem Zentralvorstand des Vereins Furka-Bergstrecke zur Verfügung gestellt. Er war in den Jahren 1986–1988 als Ressortleiter Rollmaterial massgeblich am Erarbeiten des Pflichtenheftes Ressort Rollmaterial, aber auch für die Beschaffung einiger Fahrzeuge verantwortlich, die heute im Besitze der DFB AG sind.

Wir alle kannten «Schaggi» als ruhigen, besonnenen Menschen, der trotz voller Agenda immer pflichtbewusst alle anstehenden Aufgaben erledigte. Wir danken ihm herzlich für seine treuen Dienste und behalten Jacques Freiburghaus als liebenswürdigen Freund in guter Erinnerung.

Für den Zentralvorstand:  
Bruno Albisser, Sekretär

## Jahresbericht 1991 des Präsidenten

Liebe Mitglieder

Nach den spektakulären Aktionen der Vorjahre präsentierte sich das Vereinsjahr 1991 für die Öffentlichkeit und die grosse Mehrheit der passiven Mitglieder eher als ruhiges Jahr. Obwohl in den Sektionen und in den einzelnen Ressorts mit Hochdruck gearbeitet wurde, gelang es leider nicht, die erste Etappe der Furka-Bergstrecke schon im Jubiläumsjahr der Eidgenossenschaft provisorisch in Betrieb zu nehmen. Zu ehrgeizig war das Ziel, zu kurz war die Vorbereitungszeit für den Aufbau der Betriebsstrukturen, die Erarbeitung der Reglemente, die Suche und Anstellung eines Betriebsleiters und die Fertigstellung und Kollaudation von Strecke und Rollmaterial.

**Ausblick:** Nach der anfänglichen Enttäuschung konzentrierten sich die Anstrengungen der Vereinsorgane darauf, die interne Struktur zu verbessern und zusammen mit der DFB die Vorbereitungen für eine Betriebsaufnahme im Jahr 1992 zu intensivieren. Wenn man an die bescheidenen Anfänge unseres Vereins vor etwas mehr als acht Jahren zurückdenkt und an die skeptische Reaktion der Öffentlichkeit auf unser Projekt, kann man sich doch eigentlich nur darüber wundern und freuen, wieviel in den letzten Jahren erreicht werden konnte. Es ist – so glaube ich – gelungen, etwas in Bewegung zu setzen, das europaweit seine Ausstrahlung hat und positiv und motivierend auch auf andere Projekte wirkt. Wir blicken daher zu Beginn des 9. Vereinsjahres – trotz der vielen noch zu lösenden Probleme – mit Zuversicht in die Zukunft und freuen uns auf den Beginn der Dampf Fahrten auf der Furka-Bergstrecke.

**Zentralvorstand:** An seinen sechs Sitzungen befasste sich der Zentralvorstand des VFB vor allem mit folgenden

Themen: Erarbeitung eines ausführlichen Vertragswerkes mit besserer Abgrenzung von Aufgaben und Pflichten zwischen VFB und DFB, Diskussion weiterer Möglichkeiten zur Beschaffung finanzieller Mittel und zur verstärkten Unterstützung der DFB, Einsatz des Werbebusses, Schaffung eines Mitgliederausweises mit Anspruch auf Vergünstigungen rund um die Furka, Verabschiedung eines Werbekonzeptes und eines Konzeptes für die Beschaffung weiterer Werbeartikel, Markenschutz unserer Schriftzüge und Signete, Spesenreglement, Verbesserung und Institutionalisierung der Zusammenarbeit mit den deutschen Regionalgruppen, Pflichtenheft Personalstelle, Pflichtenheft für die Redaktion des Mitteilungsblattes, Beschaffung von Werbematerial und Produktion weiterer Videos.

**Fronarbeit:** Im Berichtsjahr wurde eine wesentliche Änderung in der Fronarbeiterpolitik von VFB und DFB durchgesetzt. Nicht immer zur Freude der vielen Arbeitswilligen wurde die Zahl der im Sommer an der Bergstrecke eingesetzten Fronarbeiter stark reduziert. Während in den Vorjahren immer neue Rekorde bei der Zahl der Arbeitseinsätze gemeldet werden konnten, stand nun wieder vermehrt Qualität statt Quantität im Vordergrund. Wie die Bausaison 1991 ganz klar gezeigt hat, brachte eine bessere Auslese der Fronarbeiter nicht nur eine wesentliche Einsparung bei den Kosten für Unterbringung und Verpflegung mit sich, sondern auch eine starke Steigerung der Produktivität. Denn nicht jedermann ist für die doch harten Arbeiten an unseren Gebirgsbaustellen geeignet. Wir werden in den kommenden Jahren noch stärker darauf achten, dass auch bei uns der richtige Mann zur richtigen Zeit am richtigen Ort eingesetzt wird. Eine Personal-Datenbank ist beim Ver-



ein im Aufbau und soll künftig mithelfen, Angebot und Nachfrage bei unseren Arbeitseinsätzen besser in Einklang zu bringen.

Vermehrte Bedeutung gewinnen in Zukunft die Baueinsätze von Sektionen und organisierten Gruppen, vor allem auch die Lehrlingslager. Deren gute Vorbereitung und straffe Führung ist schon heute am Erfolg der Bauarbeiten massgeblich verantwortlich.

**Bau:** Das Ressort Bau konzentriert sich darauf, die Kunstbauten und Geleise des Streckenabschnittes Realp–Tiefenbach für die Kollaudation vorzubereiten und die Infrastruktur für den Betrieb in Realp weiter auszubauen. Die Inbetriebnahme des Streckentelefon nach Tiefenbach, die Kollaudation der Blinklichtanlage Schwaig, die Einrichtung einer definitiven Telefonzentrale in Realp sowie der Ausbau der Remise und der Gleisanlagen im Stützpunkt Realp sind einige weitere Stichworte für erreichte Etappenziele. Für den Verein war die umfassende Sanierung des Bahnhofs Gletsch ein wichtiger Teil der Arbeit 1991. Obwohl die bescheidenen Beträge (im Vergleich zu anderen Hausanierungen), die in Gletsch investiert werden, immer wieder zu Kritik Anlass geben, ist Gletsch aufgrund seiner geographischen Lage als Visitenkarte unseres Unternehmens von entscheidender Bedeutung. Die stark steigenden Werbeumsätze, die wachsende Nachfrage nach Informationen und die angebahnten Kontakte zeigen dies klar auf.

**Rollmaterial:** Der Bauzug erfüllte auch 1991 seinen Zweck. Umfangreiche Transporte von Beton, Schotter und anderem Baumaterial, aber auch von Schienen, Zahnstangen, Maschinen, Werkzeugen und Fronarbeitern mussten wiederum in den DFB-eigenen Bauzugwagen befördert werden. Technische Probleme mit der Diesellok und später auch mit der Dampflok beeinträchtigten leider die Transportpläne während eines grossen Teils der Bauzeit.

Den künftigen Dampfbetrieb an der Furka erahnen konnten unsere Mitglieder beim Einsatz unserer Dampflok Weisshorn im Rahmen der Jubiläumsfeierlichkeiten der BVZ zwischen Täsch und Randa am 12./13. Oktober und zwischen Brig und Stalden am 19./20. Oktober 1991. Unsere Lok und ihre Mannschaft bewährten sich zur Freude der vielen Besucher in hervorragender Weise.

Neu beschafft wurden 1991 vom Ressort Rollmaterial zwei Güterwagen ex RBS, die möglichst rasch in einen Barwagen und in einen Kioskwagen umgebaut werden sollen. Für die Revision der ersten Vietnam-Lok sind zur Zeit verschiedene Offerten in Arbeit. In den Rollmaterialwerkstätten wurde vor allem in den Wintermonaten intensiv gearbeitet. Während sich die Baugruppe Goldau auch 1991 noch einmal auf den Unterhalt des Bauzuges und der Maschinen und Geräte der DFB konzentrierte, stellte die Rollmaterialgruppe der Sektion Bern im Stützpunkt in der Papierfabrik Deisswil den ersten geschlossenen Personenwagen der DFB weitgehend fertig. Zwischenzeitlich konnte auch ein Ersatz für die gekündigte Halle gefunden werden. Die Rollmaterialwerkstätte der Sektion Nordwestschweiz renovierte nach Fertigstellung der Dächer an den beiden offenen Wagen – mangels ausführungsfähiger Wagenbauprojekte – einen Lieferwagen und einen Lastwagen.

**PR/Werbung:** Obwohl 1991 keine medienwirksamen Ereignisse an der Furka stattgefunden haben, wurde wiederum sehr wohlwollend und umfangreich über unser Vorhaben berichtet. Ausführliche Artikel über den Fortgang unserer Arbeiten waren unter anderem auch in Fernsehkanälen, Zeitungen und Zeitschriften in Deutschland, Frankreich, Italien, Österreich, der Tschechoslowakei, Holland und England zu sehen. Über 200 Fotos und 150 Dias wurden verschickt und gegen 40 Berichte verfasst und den Medien zur Verfügung gestellt. Umfangreiche Berichte publizierten «Schweizer Illu-

strierte» und «Basler Zeitung». Der Artikel im Magazin der «Basler Zeitung» wurde von uns als Sonderdruck nachproduziert.

Aufgrund der Initiative von Mitgliedern konnte ein weiterer Videofilm über die Bergstrecke produziert und in unser Werbesortiment aufgenommen werden. Grosse Beachtung, insbesondere im Goms, fand die Ausstellung «Vom Saumpfad zur Dampfisenbahn», die im neu renovierten Hotel Glacier du Rhône in Gletsch, aber auch in Realp gezeigt wurde.

**Standaktionen/Werbebus:** Die vielen Standaktionen der Sektionen und Regionalgruppen trugen auch 1991 wesentlich zum Mitgliederzuwachs und zum grossen Bekanntheitsgrad unseres Unternehmens bei. Erfreulich ist auch der Einsatz des Werbebusses, der an 53 Tagen erfolgreich die Schweiz bereiste und entgegen den Erwartungen und dank des Einsatzes des Busteams dem Verein finanziell noch einen Nettogewinn einbrachte.

**Finanzen/Kasse:** In den letzten Jahren konnte der Verein nebst der Erfüllung seiner spezifischen Aufgaben mehr und mehr auch die DFB finanziell unterstützen. So wurden 1990 mehr als Fr. 250 000.– und 1991 mehr als Fr. 275 000.– der DFB à fonds perdu zur Verfügung gestellt. Dies in Form von Spenden und Kostenübernahmen (z. B. Standkosten Verkehrshaus, Vietnam-Video). Dazu kommen die Beteiligungen an den jeweiligen Kapitalerhöhungen der DFB. Zusammen mit den Investitionen des Vereins in den Weiterausbau des Werbemittelsortimentes, in Publizität und Öffentlichkeitsarbeit, und in die Sanierung des Bahnhofs

Gletsch zeugen diese Zahlen von der wachsenden finanziellen Leistungsfähigkeit des Vereins. Angesichts der grossen Aufgaben, die noch zu lösen sind, ist dies erfreulich, aber auch eine Pflicht, den Verein weiter auszubauen.

**Sektionen/Mitgliederwesen:** Leider werden von den meisten Sektionen und Regionalgruppen die ihnen übertragenen Aufgaben noch nicht genügend wahrgenommen. Der Aufbau von Fronarbeitsgruppen und eine systematische Mitgliederwerbung sind für die Lösung der vor uns liegenden Aufgaben unverzichtbar. Am 25. Oktober 1991 wurde die Sektion Waadt als 11. VFB-Sektion gegründet. Probleme zeigen sich dagegen bei der Weiterführung der Sektion Genf, wo derzeit ein neuer Vorstand gesucht wird.

Gemäss Statuten wird man in unserem Verein primär Mitglied des Zentralvereins und sekundär Mitglied einer regionalen Gruppierung (und nicht umgekehrt). Dieser Weg wurde beim Aufbau des VFB bewusst so gewählt, da die vielfältigen Vorschriften und Pflichten beim Bau und Betrieb einer Eisenbahngesellschaft eine zentrale Führung und Finanzierung des Vorhabens erfordern. Um andererseits aber vom Multiplikatoreffekt zu profitieren, der entsteht, wenn mehrere Gruppen gleichzeitig aktiv sind, wurden bestimmte Aufgaben vom Zentralvorstand an die von ihm initiierten Sektionen delegiert.

Insgesamt hat die Mitgliederzahl 1991 um 877 auf 6328 zugenommen. Um eine genügende personelle und finanzielle Basis für den Aufbau und Betrieb der Furka-Bergstrecke zu finden, benötigen wir aber mindestens 15 000 Mitglieder.

A. Gysin, Zentralpräsident



# 100 Jahre Brig-Visp-Zermatt-Bahn



Die «Weisshorn» auf Besuch bei der BVZ.

Eigentlich hätten die Jubiläumsfeierlichkeiten der BVZ schon im Juni stattfinden sollen. Durch den grossen Bergsturz im Mattertal bei Randa wurde das ganze Bahngelände von Steinen und Geröll zugedeckt. Mit sehr grossem Einsatz der BVZ wurde der Streckenabschnitt neu aufgebaut, und im August war wieder durchgehender Fahrbetrieb. Wer die 100jährige Geschichte der BVZ kennt, weiss auch, dass die Verantwortlichen nicht so schnell aufgeben.

Die Jubiläumsfeierlichkeiten sind somit am 12. und 13. Oktober 1991 und am 19. und 20. Oktober 1991 nachgeholt worden.

Die DFB hatte die Ehre, sich am Geburtstag der BVZ zu beteiligen. Für die DFB ist das nicht nur eine Ehre, sondern zugleich eine gute Werbung. Der Schreiber durfte am 12. und 13. Oktober auch dabei sein mit der Lok 6 Weisshorn, die ja ursprünglich der BVZ gehörte. Über die Tätigkeiten und Erlebnisse, die mein Heizerkollege und ich erleben durften, möchte ich berichten.

**11. Oktober 1991.** Am Morgen um 05.00 Uhr traten Heizer Hermann Hess und Lokführer Armin Brüngger aus Samedan und Celerina per Auto die lange Fahrt über drei Pässe, Albula, Oberalp und Furka mit Zwischenhalt in Realp

DFB Camp, an. Nach einer fünfstündigen Fahrt trafen wir in Visp Bahnhof ein.

Freundlicherweise bekamen wir vom Chef ZFW, Herrn Tribolet, eine Bewilligung, um auf dem Führerstand mitzufahren. So sahen wir das Teilstück, das wir am kommenden Tag befahren sollten.

Um 12.00 Uhr trafen wir in Zermatt ein. Zuerst wurden die Lok und der Gk gesucht. Im Depot stand schon alles bereit. Wir luden unser Arbeitsgepäck ab und bezogen dann unsere Unterkunft im Hotel Malva.

Nach einem achtminütigen Fussmarsch im strömenden Regen trafen wir dort ein. Im Anschluss an ein gutes Mittagessen stürzten wir um 14.00 Uhr in unsere Überkleider und begannen mit der Arbeit. Die Lok wurde aufgeheizt und gründlich geschmiert. Fünf Stunden später hatte die Lok 10 bar Kesseldruck, dann wurden die Zylinder aufgewärmt, die Adhäsions- und Zahnradtriebwerke ausprobiert. Sobald alles einwandfrei funktionierte, wurde ein Reservefeuer hergerichtet und die Lok abgestellt. Um 20.00 Uhr war dann endlich Feierabend. Wir verpflegten uns nochmals und gingen dann ziemlich früh zu Bett, denn am kommenden Tag erwartete uns ein strenger Tag.

**12. Oktober 1991.** Um 07.30 Uhr war unser Morgenessen bereit. Um 08.30 Uhr begaben wir uns zum Güterbahnhof Zermatt, dort standen die Lok 7 Breithorn, der Gk und Lok 6 Weisshorn. Das Lokpersonal der BVZ war bereits an der Arbeit. Es musste ja schon um 10.12 Uhr mit dem ersten Zug nach Täsch fahren. Um 11.12 Uhr waren wir dran.

Unser Gk war beim Stationsgebäude abgestellt. Urs Zürcher war der Verantwortliche für den Wasser- und Kohlenachschub der beiden Loks. Er beherrschte dies auch ausgezeichnet. Der Gk 4416 leistete uns erneut den Dienst. Es hatte weit und breit keinen Hydranten, nur ein Gartenschlauch stand zur Verfügung.

So konnte Urs die Wassertanks in den Gk füllen und nachher in die Loks pumpen. Als wir alle am Kohle laden waren, machte sich der Gartenschlauch selbstständig und bespritzte unsere Schuhe und Kleider. Es war nicht so schlimm, wir hatten uns an die Nässe bereits gewöhnt, denn es regnete nahezu den ganzen Samstag.

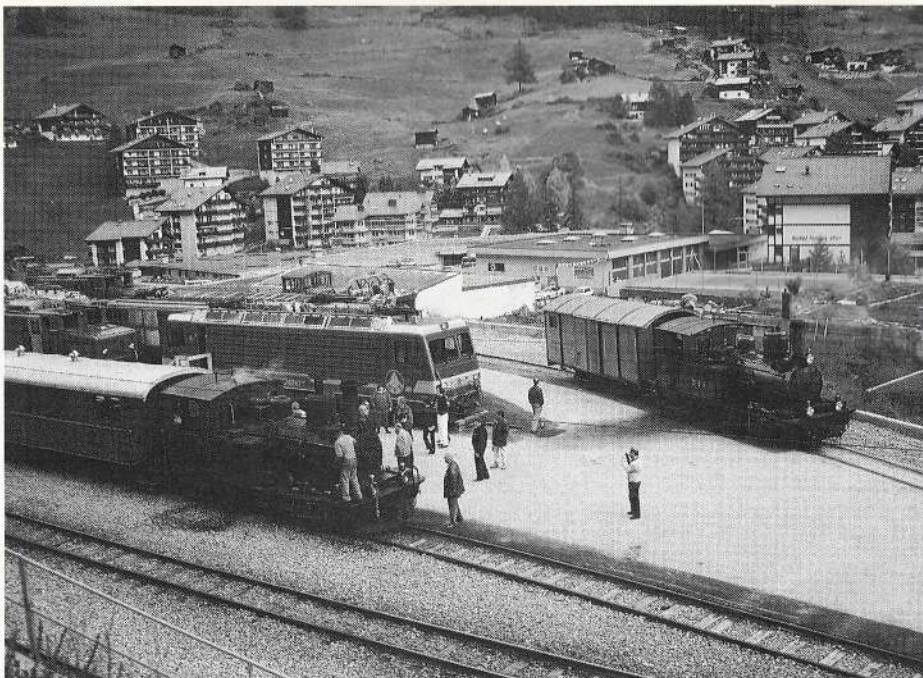
Als Lok 7 Breithorn um 10.12 Uhr abfuhr, gelangten wir vom Güterbahnhof bis zu dem Gk hinauf, dort wurde Wasser und Kohle gefasst. Wir fuhren zurück zum Güterbahnhof und warteten, bis der Dampfzug mit Lok Breithorn aus Täsch zurück kam. Sobald Lok Breithorn mit dem Zug an den Gk angefahren war, bekamen wir den Befehl, an den Zug anzufahren. Die Bremsprobe wurde ausgeführt, und dann um 11.12 Uhr war Zeit für die Abfahrt.

Die erste Fahrt bis «Kalter Boden» war mühsam, ich kannte die Gefällsbrüche noch zu wenig, darum kam ein BVZ-Lokführer als Begleiter mit. In «Kalter Boden» angekommen, stand Lok HGe 4/4 16 bereit. Ich fuhr an die Lok an und wurde bis ende Zahnstange gezogen. Grund: Wegen Stabilitätsfehlers bei der BAV-Abnahme war die Lok für Personenzüge noch nicht zugelassen, und so verlangte das BAV bei der Talfahrt eine elektrische Vorspannlok. Ende Zahnstange wurde die Lok wieder abgehängt, und wir fuhren dann selbstständig bis Täsch auf Sicht hinter der elektrischen Lok her.

In Täsch wurde mit der Dampflok umfahren, Feuer vorbereitet und geschmiert. Die Fahrt begann, Lok Weisshorn mit zwei Oldtimer-Vierachser-Personenwagen der BVZ, ein schönes Bild, die blaue Lok und die schön rot gestrichenen alten Wagen. Die Fahrt in die Zahnstange und über die 12,5%-Rampe weiter nach Zermatt mit unserem 30-Tonnen-Zug verlief problemlos.

Nun übernahm Lok 7 Breithorn die Komposition und fuhr nach Täsch hinunter. Bei der Fahrt Richtung Zermatt in der Zahnstange blieb die Lok wegen eines Defektes stehen und musste zurück zur Station Täsch. In Zermatt waren





Zwei «Veteranen», «Breithorn» und «Weisshorn», im Wallis.

zwei Vierachs-Personenwagen mit Mitteleinstieg in Reserve. Damit das ganze Programm nicht in Frage stand, nahmen wir die zwei Wagen und fuhren nach Täsch. Unterdessen hatten die BVZ-Kollegen ihre Dampflok wieder repariert. Nun starteten wir wieder von Täsch in Richtung Zermatt, die andere Dampflok folgte uns auf Blockdistanz. In der Galerie, bei voller Fahrt, gab es plötzlich eine Stichflamme und einen Knall, «Kurzschluss». Kurze Zeit später wieder dasselbe, nur dieses Mal hörte man Gegenstände, die auf das Dach der Lok fielen. Es war ein Isolator, der dem Druck aus dem Kamin nicht standhielt. Dem anderen Dampfzug, der auf Blockdistanz hinter uns herfuhr, erging es ebenso.

In Zermatt eingefahren, hörten wir im Funk, dass die andere Gruppe wieder Probleme mit der Lok hatte. Sie könn-

ten noch bis Zermatt hinauffahren und müssten dann ihre Maschine abstellen. Somit hiess es für uns nochmals nach Täsch und zurück. Abwärts ging alles reibungslos. Aufwärts passierte uns etwas, was wir nie vergessen werden. Ich fuhr in die Zahnstange, beschleunigte und bemerkte zu spät, dass ich die Steuerung etwas zu weit ausgelegt hatte, somit verbrauchte die Lok zuviel Kesseldruck. Der Heizer reagierte sofort und legte Kohle auf. Der Kesseldruck blieb auf 9 bar stehen, die Fahrt wurde immer langsamer. Wir waren schon ein Stück in der geschlossenen Galerie, und es entwickelte sich ein unheimliches Rauch- und Dampfgemisch im Führerstand. Ich sah meinen Heizer nicht mehr, der neben mir stand. Mit der Taschenlampe musste ich ganz nahe an den Kesselmanometer leuchten, damit ich sehen konnte, wie es um

den Kesseldruck stand. Nun begann auch noch die Kesselwärme in den Führerstand zu drücken, geredet wurde nicht mehr, die Atmung wurde immer schwieriger. Mein erster Gedanke war, nur nicht stehenbleiben, sonst wäre es lebensgefährlich für die Passagiere und für uns geworden. Ich sah überhaupt nichts mehr, weder nach vorne noch nach hinten. Wenn man den Kaminschlag nicht hörte, wusste ich nicht, ob die Lok vorwärts oder rückwärts fuhr. Als wir aus der Galerie herauskamen, war das erste: nach Luft schnappen. In Zermatt gut angekommen, fuhren wir in den Güterbahnhof zurück und bereiteten ein Reservefeuer vor. Der Heizer meldete mir, er wisse jetzt, weshalb der Kesseldruck nicht mehr gestiegen sei, weil sich auf dem Feuerrost Schlacke gebildet hatte. Die Luftzufuhr von unten war somit nicht mehr gewährleistet und der Kesseldruck konnte nicht mehr steigen. Das war eine Lehre für später, im Kehrtunnel unterhalb Gletsch muss alles stimmen, sonst könnte es für Passagiere und Personal gefährlich werden.

Um 19.00 Uhr begaben wir uns in unser Hotel, um zu duschen und etwas zu essen. Dann legten wir uns zur Ruhe, da es am anderen Tag schon früh morgens erneut losging.

**13. Oktober 1991.** Morgens um 07.00 Uhr war Tagwache und Morgenessen. Um 08.30 Uhr wieder an die Arbeit. Lok 6 Weisshorn hatte noch 5 bar Kesseldruck. Heizer Hermann Hess begann den Rost zu reinigen und verteilte nachher die glühende Kohle des Reservefeuers, damit er das frische Feuer wieder aufbauen konnte. Urs Zürcher und ich schmierten die Lager und beweglichen Teile der Lok, was am Morgen ziemlich zeitaufwendig ist, wenn man es gut machen will. Im Tender wurde

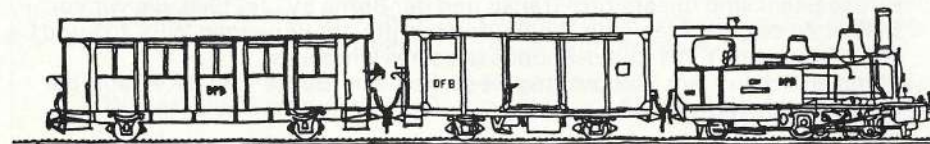
Wasser nachgefüllt. Um 09.45 Uhr waren wir dann startbereit. Das Sonntagsprogramm wurde umgestellt. Grund dafür waren die Kurzschlüsse an der Fahrleitung, die am Samstag entstanden waren.

Wir fuhren nach Täsch und von dort aus rückwärts bis Randa. Den ganzen Tag fuhren wir stündlich Randa-Täsch hin und zurück. Die andere Gruppe mit Lok Breithorn fuhr gleich wie wir, aber Zermatt bis «Kalter Boden» und zurück. Am Mittag, während des Aufenthaltes in Täsch, wurde uns ein Mittagessen offeriert. Im Gespräch mit dem Wirt stellte sich heraus, dass er auch im Verein Furka-Bergstrecke Mitglied ist. Das Essen war sehr gut, wir möchten dem Wirt nochmals den besten Dank aussprechen.

Am Nachmittag während der Aufenthalte wurde die Lok durch uns auf Hochglanz gebracht, damit sie bis am Mittwoch bei der Lokschau in Zermatt keinen schlechten Eindruck hinterliess. Um ca. 16.00 Uhr wurden wir von der Lok HGe 4/4 16 wieder nach Zermatt gebracht. Mit dem Abstellen der Lok war für uns die Jubiläumsveranstaltung zu Ende. Die beiden Dampflok-Mannschaften wurden vom Chef ZfW, Herrn Tribolet, zu einem guten Tropfen Walliser Weisswein eingeladen.

**14. Oktober 1991.** Frühmorgens traten wir die Rückreise an, mit Halt in Gletsch Infokiosk und Realp im Hotel Post zum Mittagessen. Nachmittags um 15.00 Uhr trafen wir voller Erinnerungen, aber müde zu Hause wieder ein. Ich hoffe, auf der DFB werde es auch so schön sein, denn die Kameradschaft war sehr gut, das ist auch ein sehr wichtiger Faktor in einem Unternehmen.

Armin Brüngger  
Dampflokführer DFB





# 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.



**HOTEL FURKA**  
OBERWALD  
OBER-GOMS

Familie Nanzer Telefon 028/73 11 44 Fax 73 25 57

## HOTEL RESTAURANT GRIMSELBLICK KRISTALLGROTTE

**Murmeltierpark** Fam. Stefan Gemmet  
3864 Grimselpass VS  
Telefon 036/73 11 26

**Touristenlager**



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. Hirschier-Hauser, 3999 Oberwald  
Telefon 028/73 16 51, Fax 028/73 27 51



1370 m u. M.  
**sport-hotel**  
SCHWEIZ / SUISSE / SWITZERLAND

Alle Zimmer mit Dusche, WC, Radio/TV, Telefon,  
Minibar, und teilweise mit Balkon.  
Familie Erich Hirschier-Mutter CH-3999 Oberwald (VS)  
Telefon 028/73 21 41 Fax 028/73 13 35

Verein Furka-Bergstrecke  
Sektion Nordwestschweiz  
Wagenwerkstatt Liestal  
Industriestrasse 15  
4410 Liestal

## Einladung zum Tag der offenen Tür

Am **Samstag, 20. Juni 1992**, ab etwa 10 Uhr, laden wir alle Interessierten ein, sich in unserer Werkstatt umzusehen. Fertiggestellt sind unser Ford-Transit und der Berna 5V, Jg. 1960, die wir vorstellen. Zu begutachten sind die Baufortschritte am Barwagen WRs 703 und der Kioskwagen Y 701 in der Endphase seines Umbaues. Oldtimer-Schau: Am Nachmittag besuchen uns Busse und LKW aus der Nordwestschweiz.

# Ressort Bau

## Aufbau und Organisation Ressort Bau DFB

Wie alles bei unseren Organisationen DFB und VFB ist auch das Ressort Bau aus dem «Nichts» entstanden.

Der Beginn der eigentlichen Ressortorganisation fällt mit den ersten koordinierten Baueinsätzen an der Strecke im Jahre 1986 zusammen.

Gleich zu Beginn der umfangreichen Bauaufgaben hat sich herausgestellt, dass zur erfolgreichen Planung und Durchführung von Baueinsätzen nur eine auf breiter Basis abgestützte Organisation die Aufgaben wahrnehmen kann. Aus diesem Bedürfnis heraus sind nun die verschiedenen Aufgabenbereiche innerhalb des Ressorts gewachsen.

Im Gegensatz zu anderen Privatbahnstrukturen vereinigen wir einen breiteren Fachbereich im Ressort.

Durch das Bedürfnis, möglichst viele eigene technische Mittel einzusetzen, sind entsprechende Voraussetzungen wie Personal und Werkstätten im mechanischen Bereich notwendig. Die sehr anspruchsvollen weiteren Fachgebiete sind die Schneeräumung, Auf- und Abbau Steffenbachbrücke, Gleisbau, Tiefbau, Sw-Anlagen, sonstige technische Einrichtungen und nicht zu vergessen eine leistungsfähige Organisation für die Betreuung bzw. Unterbringung der jährlich über 600 freiwilligen Helferinnen und Helfer, die einen ein- bis mehrwöchigen Einsatz an der Strecke leisten.

Die Voraussetzungen für eine auf freiwilliger Basis funktionierende Organisationsstruktur wie im Ressort Bau bedingt von jedem einzelnen Verantwortlichen ein grosses Mass an Einsatz, aber auch viele menschliche Qualitäten.

Walter Willi, Ressortleiter Bau

## Ressortorganisation Bau

### 1. Einleitung

Das Ressort Bau als Organisationselement der DFB ist direkt der Geschäftsleitung unterstellt.

Die Funktion des Ressorts ist im wesentlichen von der Zusammenarbeit mit den anderen Ressorts DFB abhängig.

Die Organisation ist aufgrund der vielfältigen Aufgaben im Bau und Unterhalt der Anlagen in verschiedene Teilbereiche mit entsprechenden fachkompetenten Verantwortlichen samt Arbeitsgruppen gegliedert.

Zur Aufgabenbewältigung und vor allem zur lang- und mittelfristigen Planung besteht eine technische Projektgruppe mit Fach-Untergruppen, die Aufgaben über mehrere Ressorts wahrnehmen. Die Projektgruppe hat nur technische, jedoch keine finanzielle Kompetenz, sie untersteht direkt der Geschäftsleitung DFB.

Die Arbeitsgruppen in den Verantwortungsbereichen Bau sind im Ressort integriert.

### 2. Organisationsstruktur

#### Baubetrieb

Tätigkeits- und Aufgabengebiet des Ressorts mit entsprechenden Strukturen.

#### Chef Bau

Ressortleiter mit entsprechender Kompetenz. **CB**

#### Arbeitsgruppe Bau

Planungsstab im Ressort Bau; ständige Gruppe mit verschiedenster Besetzung durch Fachpersonal. **AB**

#### Sekretariat Bau

Ständiges Sekretariat innerhalb Ressort Bau. **SB**



**Verantwortlicher Logistik** L  
Planung/Organisation und Durchführung aller Arbeiten in Zusammenhang mit Personalunterkünften und Kantenbetrieb für Baubetrieb an der Strecke.

**Verantwortlicher Disposition** D  
Organisation und Koordination der Arbeitsabläufe im Stützpunkt Realp wie Bereitstellung, Transportorganisation, Rückwärtige Dienste usw.

**Transportführer** TF  
**Baumaschinenführer** BF  
Führen von Bauzügen aller Art nach entsprechenden Reglementen des Baubetriebes. Sämtliche TF und BF benötigen eine entsprechende Ausbildung bzw. Bewilligung zum Führen der Mittel.

**Verantwortlicher Tiefbau** T  
Planung und Durchführung aller Arbeiten im Teilbereich Tiefbau (Kunstabau-ten).

**Verantwortlicher Gleisbau** G  
Planung und Durchführung aller Arbeiten im Teilbereich Gleisbau.

**Verantwortlicher Steffenbach** St  
Planung und Durchführung aller Arbeiten in Zusammenhang mit der Montage und Demontage der beweglichen Steffenbachbrücke mit Unterhaltsdienst.

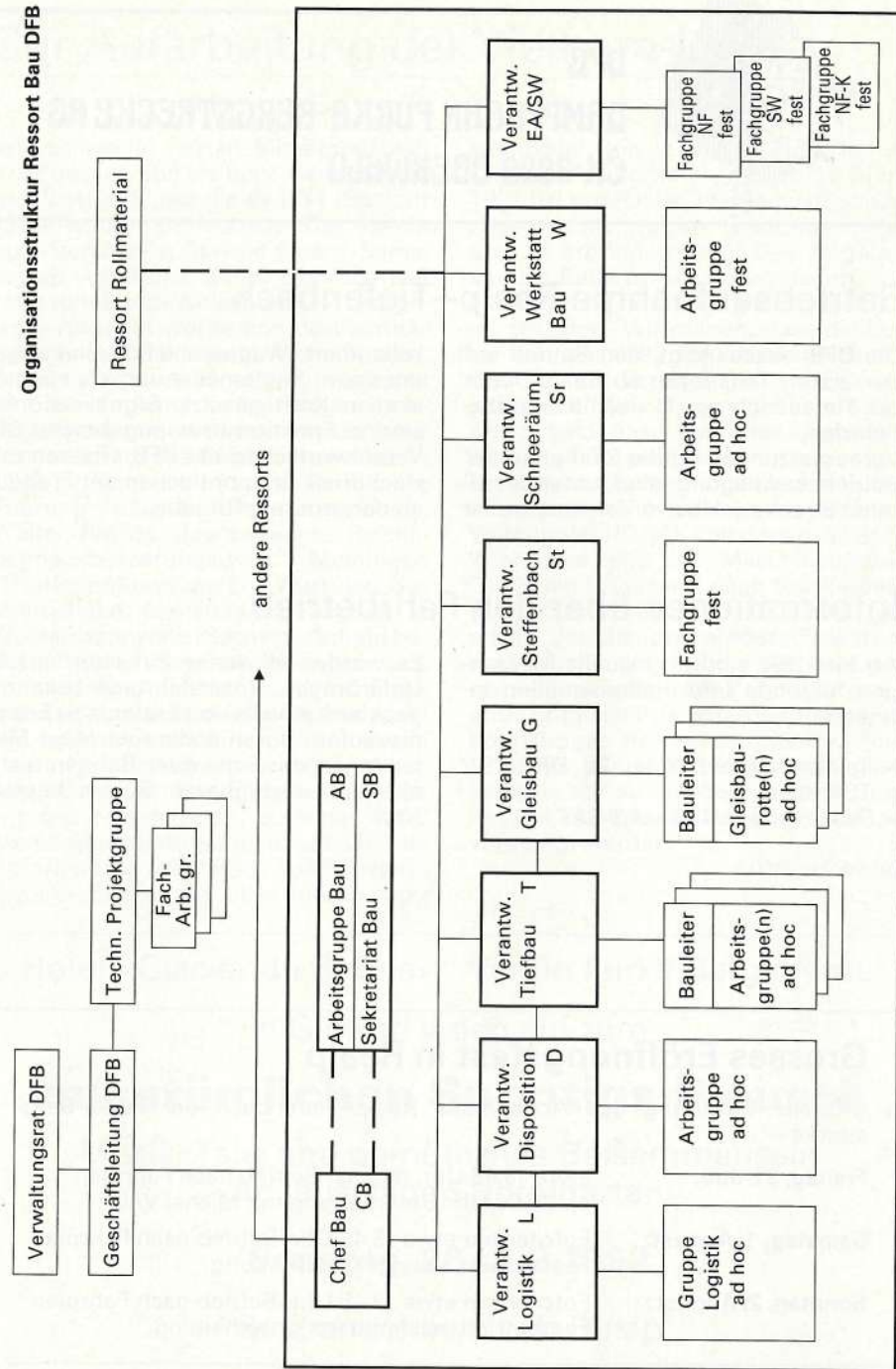
**Verantwortlicher Schneerräumung** SR  
Planung und Durchführung aller Arbeiten auf der Strecke in Zusammenarbeit mit den entsprechenden Verantwortlichen.

**Verantwortlicher** EA/Sw  
Planung und Durchführung aller Arbeiten in den Teilbereichen: Elektrische Anlagen, Telecom, Kabelanlagen, Stellwerk- und Sicherungsanlagen.

**Verantwortlicher Bauwerkstätte** W  
Planung/Koordination und Durchführung aller Arbeiten in den Bauwerkstätten.  
Bau und Unterhalt aller technischen Mittel im Baubetrieb in enger Zusammenarbeit mit dem Ressort Rollmaterial.

**Neu für Deutschland:**  
**Auslieferungslager**  
der Materialzentrale VFB  
Am Rebberg 27  
D-7700 Singen-Bohlingen  
nur schriftliche Bestellungen  
Telefone weiterhin nach Frauenfeld  
Verlangen Sie die Preis- und Artikelliste  
Ausstellungssortimente sind  
frühzeitig mit Frauenfeld abzusprechen

**Organisationsstruktur Ressort Bau DFB**







**DFB  
DAMPFBahn FURKA-BERGSTRECKE AG  
CH-3999 OBERWALD**

## Betriebsaufnahme Realp–Tiefenbach

Die DFB beabsichtigt, den Betrieb auf der ersten Teilstrecke ab Realp-Depot bis Tiefenbach am 11. Juli 1992 aufzunehmen.

Voraussetzungen für die Erlangung der Betriebsbewilligung sind unter anderem: Strecke inklusive Zahnstange ist

kollaudiert; Wagen und Lok sind abgenommen; Reglemente und Weisungen sind in Kraft gesetzt; Signalisationen sind in Funktion bzw. angebracht. Die Verantwortlichen der DFB arbeiten mit Hochdruck (immer noch in der Freizeit) an der grossen Aufgabe.

## Informationen über den Fahrbetrieb

Ab Mai 1992 sind für aktuelle Meldungen folgende Informationsquellen interessant:

- Teletext-Seite 307 im TV DRS/TSI/TSR oder
- Teletext-Seite 423 auf 3-SAT

Es werden Hinweise auf Fahrbetrieb, Unterbrüche, Zusatzfahrtage bekanntgegeben, jeweils von Ereignis zu Ereignis, sofern durch andere wichtige Mitteilungen der Schweizer Bahnen nicht alle drei verfügbaren Seiten besetzt sind.

## Grosses Eröffnungsfest in Realp

Offizielle Eröffnung des Abschnittes Realp–Tiefenbach der Furka-Bergstrecke

- |                            |   |
|----------------------------|---|
| <b>Freitag, 31. Juli:</b>  | etwa 13.45 Uhr, danach Betrieb nach Fahrplan ab 20.00 Uhr Unterhaltung mit Michel Villa |
| <b>Samstag, 1. August:</b> | Fototermin etwa 13.45 Uhr, Betrieb nach Fahrplan Festbetrieb, abends Unterhaltung       |
| <b>Sonntag, 2. August:</b> | Fototermin etwa 13.45 Uhr, Betrieb nach Fahrplan Festbetrieb, nachmittags Unterhaltung  |

## Zur Aufarbeitung der Vietnam-Loks

Wie schon im letzten Mitteilungsblatt 1/92 gesagt, soll als erste der ehemaligen Vietnam-Loks die ex FO 1 (Baujahr 1913) restauriert werden. Das hierzu auch von der Fa. Oswald-Steam, Samstagern – bekannt durch die Aufarbeitung unserer «Weisshorn» –, vorgelegte Angebot wurde von dort zurückgezogen, da der Betrieb verkauft wird. Sobald der neue Eigentümer bekannt ist bzw. die Arbeit in Samstagern wieder aufgenommen wird, werden wir uns um ein neues Angebot bemühen. Mitte Januar hat ein kleines Team unter Führung unseres Rollmaterialchefs, Walter Probst, das bekannte Reichsbahnausbesserungswerk Meiningen (Thüringen) und die Lok-Werkstatt des ehemaligen Mansfeld-Kombinates in Klostermannsfeld (Sachsen-Anhalt) besucht. Beide Betriebe befassen sich u. a. mit der Aufarbeitung von Dampflokomotiven, und es war für uns wichtig, einen eigenen Eindruck von deren Leistungsfähigkeit zu erhalten. Nach Abwägung aller Gesichtspunkte haben wir uns entschlossen, auch das RAW Meiningen zur Angebotsabgabe für die Aufarbeitung der FO 1 aufzufordern. Zwecks Ermittlung aller hierfür not-

wendigen Details waren die Herren Oleak und Rommel am 9./10. März 1992 bei uns. Dabei wurde auch genau abgestimmt, welche Leistungen von uns zu erbringen sind. Das Angebot soll bis Ende April 1992 vorliegen. Die Finanzierung der Aufarbeitung der FO 1 ist gesichert. Wir planen, dass die Lok im Frühjahr 1993 für Abnahme durch das BAV zur Verfügung steht. Es wird jetzt auch nach Wegen für eine möglichst bald anschliessende Aufarbeitung der FO 2 gesucht.

Die Herren aus Meiningen besichtigten auch eine der relativ gut erhaltenen Vierkuppler HG 4/4, von denen die SLM Winterthur und die Maschinenfabrik Esslingen insgesamt neun Stück direkt nach Vietnam lieferten. Da diese Loks nie in der Schweiz eingesetzt waren, sind noch eingehende Abklärungen speziell bezüglich der Zahnradbremse und Entgleisungssicherheit bei Notbremsungen notwendig. Sehr wichtig ist, dass alle Zeichnungen bezüglich Bremse vor Arbeitsbeginn dem Bundesamt für Verkehr zur Begutachtung vorgelegt werden.

Walter Probst

Hotel «Glacier du Rhône» Verein Furka-Bergstrecke  
in Gletsch laden ein zum

## volkstümlichen Sonntags-Plausch

Musik, Tanz und gemütliches Beisammensein  
im lauschigen Hotelgarten

**Sonntag, 26. Juli 1992**

Buspendeldienst ab Realp



## Restauration des locos revenues du Vietnam

Ainsi qu'il a été dit dans le Bulletin 1/92, la première des locos ramenées du Vietnam à être restaurée sera l'ex FO 1 (année de construction 1913). La maison Oswald-Steam de Samstagen, connue pour avoir restauré notre «Weisshorn», a retiré l'offre qu'elle avait présentée, attendu que l'entreprise a été vendue. Dès que le successeur sera connu, c.-à-d. que le travail aura repris, nous demanderons qu'on nous fasse une nouvelle offre.

Vers la mi-janvier, un petit groupe conduit par le chef responsable de notre matériel roulant, Walter Probst, a visité l'atelier de réparation du matériel roulant de la Reichsbahn à Meiningen en Thuringe, ainsi que la fabrique de locomotives du ci-devant combinat Mansfeld à Klostermannsfeld (Saxe-Anhalt). Chacune de ces entreprises s'occupant aussi de la restauration de locomotives à vapeur, il était utile pour nous de nous rendre compte sur place de leurs possibilités. Après avoir examiné les choses, nous avons résolu de demander également une offre aux ateliers RAW de Meiningen pour la restauration de la FO 1. C'est pourquoi, les 9-

10 mars 1992, MM. Oleak et Rommel sont venus chez nous pour inspecter l'objet et établir exactement quelles prestations nous aurons à fournir nous-mêmes. L'offre est promise pour fin avril. Le financement des réparations à la FO 1 est assuré. Nous prévoyons que la loco sera disponible au printemps 1993 pour être réceptionnée par l'OFT. On s'occupe maintenant de trouver une solution pour faire suivre aussi rapidement que possible la restauration de la FO 2.

Les deux ingénieurs de Meiningen ont également examiné une des HG 4/4 à 4 essieux couplés, la mieux conservée, dont la SLM de Winterthour et la Fabrique de Machines d'Esslingen ont en son temps livré 9 exemplaires au Vietnam. Attendu que ces locos n'ont jamais roulé en Suisse, il faut encore éclaircir en détail la question du freinage de l'engrenage de la crémaillère et du danger de déraillement en cas de freinage d'urgence. Il est très important que tous les plans et dessins à ce propos puissent être soumis à l'OFT avant de commencer un quelconque travail.

### Die Furka-Bergstrecke

von R. Schorno

Ein Buch, das Vergangenheit und Gegenwart beleuchtet

Reichbebildert Fr. 78.- + Versandkosten

Erhältlich bei der Materialstelle

## Bericht des «info-bus» VFB

### 5. Und er läuft und läuft...

So könnte man sagen, wenn man weiss, dass ich auch 1991 wieder an 20 verschiedenen Orten und an 53 Tagen unterwegs war. Immer begegnet man mir mit viel Sympathie, was Ansporn genug ist, mich jedesmal von der besten Seite zu zeigen. Ich selbst erinnere mich an keinen einzigen Ort, an dem ich nicht gerne gewesen wäre und wo nicht interessante Gespräche stattfanden sowie Informationen ausgetauscht wurden. Wer gut zuhören kann, wird dabei manches lernen!

So war es auch wieder in Einsiedeln an den 100-Jahr-Feierlichkeiten der Schweizerischen Südostbahn (SOB). Dabei hatte ich mich zuerst noch gefragt, ob es sich lohnen würde, für einen einzigen Tag dorthin zu fahren. Und ob, musste ich nachträglich feststellen. Wie man sich doch täuschen kann. Zeitweise herrschte ein solches Gedränge, dass meine Betreuer vorne aus- und hinten wieder einsteigen mussten, um neue Interessenten durch mein Inneres zu führen. Laufend kamen weitere Sonderzüge an, und recht viele Fahrgäste interessierten sich jeweils über den Stand der Arbeiten an der Furka-Bergstrecke. Am Abend waren die Betreuer müde, die Kassen voll und ich rundum zufrieden. Ein herzliches Dankeschön gebührt noch Herrn Bruno Meyer, Leiter Marketing Personenverkehr der SOB, der uns die Standgebühren entgegenkommenderweise erliess. Vom 3. bis 7. Oktober war ich dann in der Bundeshauptstadt zu Gast, an der Ausstellung «Modell und Hobby 91», die in den BEA-Ausstellungshallen Bern stattfand. Dem unerwartet grossen Andrang war ich vor allem Verkaufsmaterialmässig nicht gewappnet. Peter Bollinger war zweimal der «rettende Engel», der Kalender in Chur und Material in Frauenfeld holte, um damit

die Wünsche meiner Besucher zu befriedigen. Aus allen Teilen der Schweiz und aus dem benachbarten Ausland kamen sie angereist, und mir wurde einmal mehr bewusst, wie gross der Kreis der Eisenbahn- und Modellbaufreunde wirklich ist.

In den Hallen hatte eine Gruppe deutscher Modellbauer einen Teil der Gotthardrampe nachgebaut, und wie sie versicherten, nur auf Grund von verschiedenen Ansichtskarten. Erst jetzt wollten sie ihr Werk auch einmal in Natura ansehen.

Aber auch sonst war die Ausstellung vielseitig und interessant, vor allem was an getreuen Nachbildungen von Lokomotiven, Strassenfahrzeugen und Schiffen zu sehen war. Das durch die «Berner» verstärkte Busteam konzentrierte sich aber hauptsächlich auf Informationen rund um das Projekt «Furka-Bergstrecke». Die direkten Erfolge: Neue Vereinsmitglieder, Aktienzeichnungen, Spenden und Absetzen von Verkaufsmaterial sind dann der wohlverdiente Lohn für ihre unablässigen Bemühungen. In einem solchen Moment bin ich dann wieder besonders stolz, meine Aufgabe zu erfüllen, und freue mich an der stets engagierten Schar der Busbetreuer(innen). Etwas ungern verliess ich nach 5 Tagen Bern, mit der leisen Hoffnung, 1992 wieder dabei zu sein.

Nach einer kurzen Verschnaufpause stand am 19. und 20. Oktober ein Einsatz in Fahrwangen bevor, zum Anlass 75 Jahre Wohlen-Meisterschwanden-Bahn (WM). Hei, wie hatte das Organisationskomitee tolle Arbeit geleistet. Da waren verschiedene Transportmittel der SBB und WM zu besichtigen, und die Dorfvereine hatten Verkaufsstände aufgestellt, an denen alles mögliche, ja fast unmögliche angeboten wurde. Das Standpersonal war geklei-



det wie um die Jahrhundertwende und gab damit allem noch eine besondere Note. Alles gruppierte sich rund um den Bahnhof und zog viele Einheimische, aber auch verbeifahrende Fremde an. Ich war einmal mehr nicht zu übersehen und hatte trotz nicht gerade idealem Wetter recht guten Besuch. Zwischen zwei Regengüssen genossen dann einige das «Vietnamkino», wie es Peter Richard in Bern genannt hatte. Inzwischen hat uns aber Hans Weber eine Kurzfassung zusammengeschritten, auf der am Schluss auf den Verkauf der kompletten Videokassette hingewiesen wird. Man sieht, wir nehmen Anregungen ernst, und wenn es auch einmal länger dauert, sie werden – wenn immer sinnvoll – verwirklicht.

Von Fahrwangen ging es eine Woche später nach Oensingen an den «Zibelmärit». Dank der anwesenden Lokalverantwortlichen, Madlen und Edi Allemann, war auch hier der Besuch ganz ordentlich. Der wärmende Kaffee «avec» von Madlen liess uns – Gott sei Dank – die bereits spürbare Kälte doch etwas vergessen. Auch dem unermüdlchen Ludi Rügger möchte ich danken, einerseits für seine Einsätze und andererseits für das bereits eingelöste Versprechen, mich einmal in seine engere Heimat zu holen.

Wer nun aber glaubt, dass wir uns zum Winterschlaf bereitmachen würden, den muss ich leider enttäuschen, denn Alice Abegg hatte vor, zusammen mit den Verkaufsgeschäften im Mythencenter, allen Passanten nochmals eingehend von unserem Vorhaben an der Furka zu berichten. Das Mythencenter, so sagte Alice mit Stolz, sei dasjenige Einkaufscenter in der Schweiz, das pro Verkaufsfläche am meisten Umsatz erziele. Wie sah das erst aus, als ich davorstand und die Leute noch vermehrt darauf aufmerksam machte? Alice schweigt sich da aus. Trotz kühlem, z.T. aber auch föhnigem Wetter kam doch eine recht ansehnliche Anzahl Neugieriger in den Bus, denen man von der einmaligen Geschichte des Wiederauf-

baus der Bergstrecke erzählen durfte. Etwas kritischer waren dann allerdings die Fragen nach der Renovierung der Vietnam-Lokomotiven, von denen diejenige in Immensee voll den Blicken der Passanten ausgesetzt war. (Wie wir an der GV in Nottwil vernehmen durften, konnte dieses Problem in der Zwischenzeit durch Res allerdings gelöst werden.) Etwas Bedauern hatte ich dann aber mit meinem Chauffeur, Jack Kuster, den es bis jetzt jedesmal traf, mit mir im Schneegestöber unterwegs zu sein. Diesmal ging es allerdings zurück nach Schönenwerd zur verdienten Winterpause. Nun hatte ich Zeit, über die verflossenen Fahrten und Einsätze nachzudenken, und es war kein einziger darunter, den ich nicht in bester Erinnerung behalten hätte. Auch meinen Chauffeuren und allen Betreuern danke ich für ihre Sorgfalt, ihre Aufmerksamkeit und ihren vollen Einsatz und bin glücklich, dass ich – trotz meiner «alten Tage» – meine gute äussere Erscheinung behalten habe.

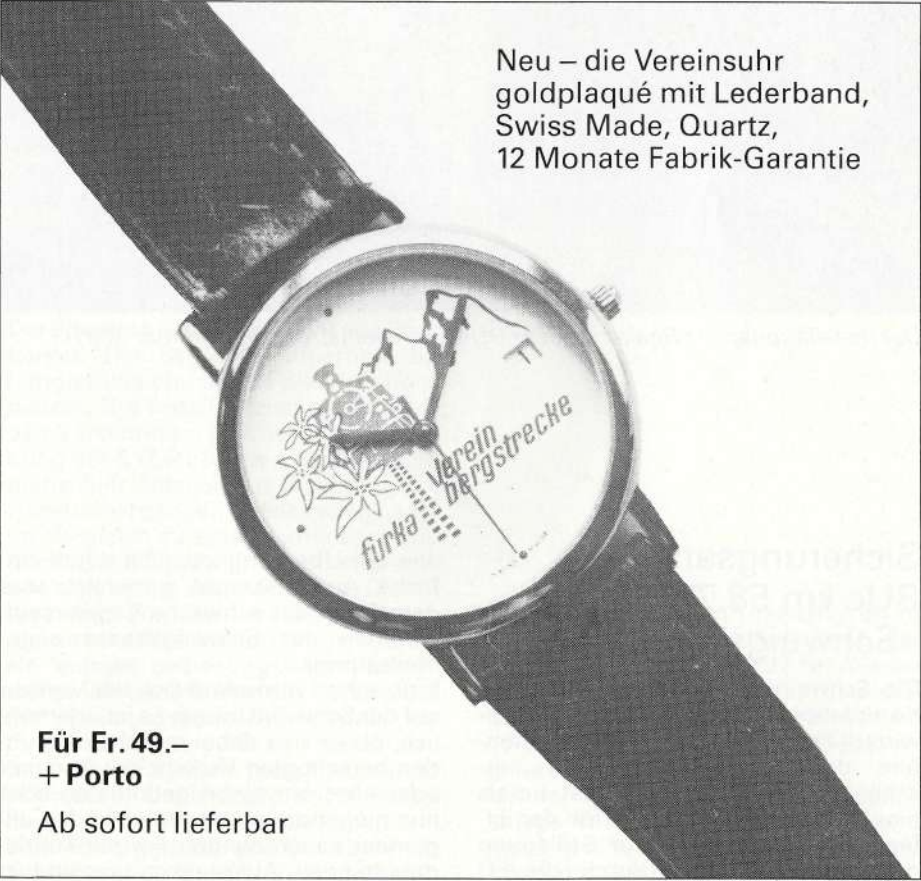
Trotzdem wurde im Frühling 92 meine ganze Person einer genauen Prüfung unterzogen, und eines Tages erschienen ein jüngerer und ein älterer Herr mit Überkleidern, Farbkübeln und Pinseln. Einer davon stieg auf das Dach, reinigte es gründlich und gab ihm einen neuen Anstrich. Hin und wieder hörte ich ihn seufzen, und zu Benno meinte er: Nun habe er fünf Stunden auf den Knien für alle seine Sünden Abbitte geleistet. Darauf antwortete dieser trocken: So gross könne das Busdach dann doch nicht gewesen sein!

Die Farbe hatte aber kaum Zeit zu trocknen, als Hans Weber schon mit der ersten Einsatzmeldung kam. Wildeggi hiess die Destination, und Anlass dazu war eine regionale Gewerbeausstellung. Da kam ich mir wieder einmal recht jung vor, denn den Transfer vom Autoabstellplatz zur Ausstellung versahen zwei Veteranenbusse, die bestimmt noch mehr Jahre «auf dem Buckel» hatten als ich. Trotz, oder muss man sagen dank des misslichen Wetters war der Besuch recht gut, und Mar-

tin, einer meiner Starverkäufer, brachte es zusammen mit Mitgliedern aus der Sektion Aargau wieder auf einen ansehnlichen Betrag. Es ist erstaunlich, dass auch bei einem solchen Anlass, wo man mich eigentlich nicht unbedingt erwartet, so viele Personen über unser Vorhaben informiert sein wollen. Jüngere und ältere Passanten lassen sich gerne in die Zeit vor 1981 zurückversetzen, freuen sich aber auch auf den Tag, wo die Bahn wieder erneut über die Furka fährt. Und nun läuft und läuft er wieder, der Bus, jede Woche an einen anderen Ort.

Zuerst nach Nottwil (GV des VFB), dann nach Frauenfeld (Frühjahrsmesse), Langenthal, Reinach, Le Bouveret, Laufenburg usw., und laufend kommen neue Meldungen hinzu, von denen ich euch gerne ein nächstes Mal berichte. Zum Schluss kommt mir noch ein kritischer Satz zum Wiederaufbau der Furka-Bergstrecke in den Sinn, den ich euch nicht vorenthalten will:

Wo kämen wir hin,  
wenn jeder sagte wie  
und keiner käme hin,  
der wüsste wo und wie?



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

Für Fr. 49.–  
+ Porto

Ab sofort lieferbar



## Baugruppe Goldau



Der Installationsplatz Realp mit dem BUe «Schweigstrasse» (Sommer 1991).

### Sicherungsanlage BUe km 58.725 «Schweigstrasse» Realp

Die Schweigstrasse in Realp ist eine Korporationsstrasse, welche die Alpwirtschaften in den Tälern der Mutten- und der Witenwasseren-Reuss erschliesst. Dementsprechend ist sie als eine Privatstrasse nicht frei für den öffentlichen Verkehr. Bis zur Stilllegung der Furka-Bergstrecke durch die FO

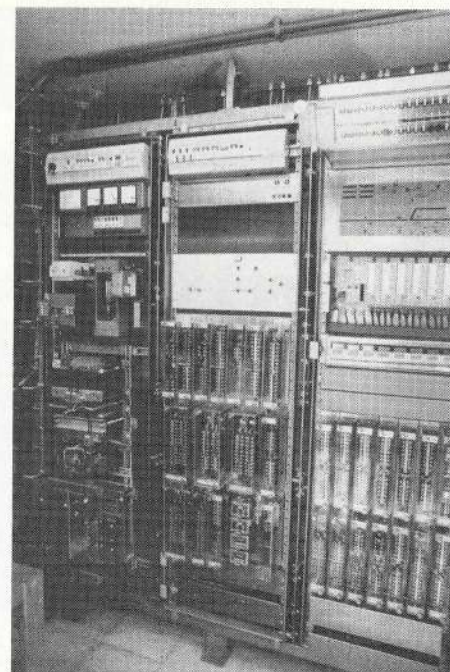
war der Übergang lediglich durch einfache Andreaskreuze gesichert, was damals für das schwache Verkehrsaufkommen der Schweigstrasse angemessen war.

Inzwischen vermehrte sich der Verkehr auf der Schweigstrasse. Es ist unerheblich, ob es sich dabei mehrheitlich um den berechtigten Verkehr der Anrainer oder aber um einen geduldeten oder nur hingenommenen Verkehr des allgemein zunehmenden Freizeit-Tourismus handelt. Auszugehen war und ist

vom tatsächlich stattfindenden Verkehr, der schon während der Bausaisons 1988 und 1989 mehrfach zu Konflikten und Beinahe-Unfällen mit Schienenfahrzeugen der DFB geführt hatte. Angesichts dieser Tatsache wurde im Winter 1989/90 durch die Geschäftsleitung der DFB entschieden, dass der Übergang mit einer Sicherungsanlage zu versehen sei. Demzufolge wurde dem Bundesamt für Verkehr (BAV) eine Planvorlage über eine automatische Blinklicht-SIGNALANLAGE eingereicht (siehe Nr. 2/91 dieser Zeitschrift). Mit der Ausführung wurde die damals neu gebildete Arbeitsgruppe Sicherungswesen im Ressort Bau (Bau/Sw) beauftragt.

Am 10. August 1991 wurde die Sicherungsanlage provisorisch in Betrieb genommen. Die Abnahmeprüfung und Kollaudation durch das BAV fand am 18. Oktober 1991 in Anwesenheit von Vertretern der Gemeinde Realp, des Baudepartements des Kantons Uri, der Strassenkorporation Schweig und des EMD statt. Mit seinem Schreiben vom 28. Oktober 1991 erteilte das BAV die definitive Betriebsbewilligung.

Die Situation der Anlage geht aus Bild 1 hervor. Der BUe liegt innerhalb des Rangierbereichs des DFB-Installationsplatzes. Die Installationen entsprechen den Vorschriften, welche in der Verordnung des EVED über den Bau von automatischen Anlagen zur Sicherung von Niveauübergängen niedergelegt sind. Im Vergleich zu einer Schranken- oder Blinklichtanlage auf freier Strecke ergeben sich einige Erschwernisse. Die Anlage wird von den im Fahr- und Rangierdienst tätigen Mitarbeitern bedient, sie musste bedienungsfreundlich gestaltet werden. Es war ein hoher Automatisierungsgrad zu erreichen, um durch Bedienungsfehler hervorgerufene Gefährdungen möglichst auszuschliessen. Unabhängig davon waren die Anforderungen an die technische Sicherheit gemäss der Eisenbahnverordnung und den zugehörigen Ausführ-

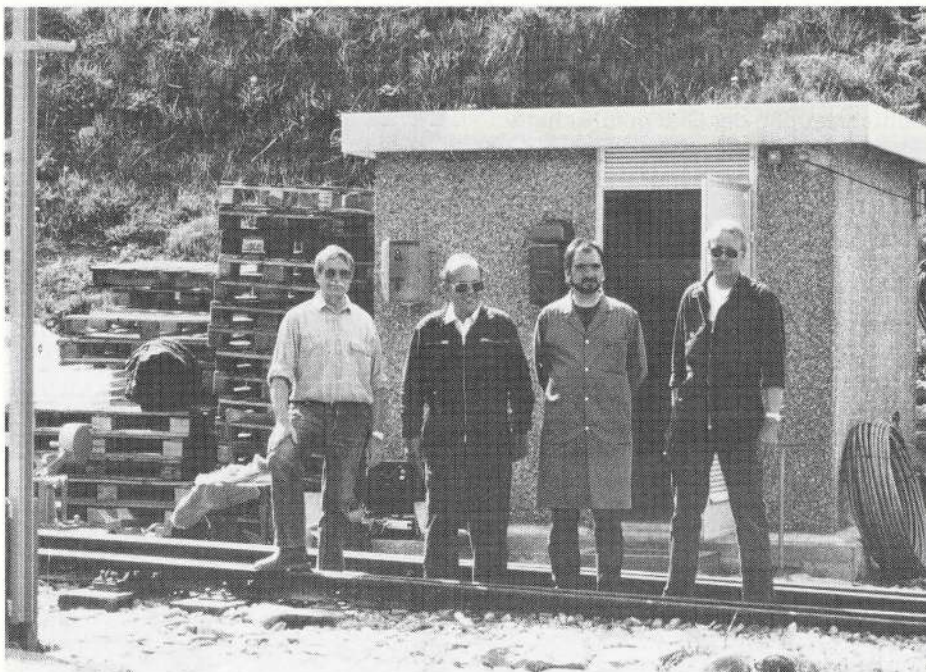


Die Apparategestelle in der AK. Links Stromversorgung mit Batterie-Ladegerät, Mitte und rechts unten Steuerung mit Sicherheitsrelais, rechts oben Bedienungstableau, SPS und externe Zeitgeber

ungsbestimmungen unbedingt zu erfüllen. Die Folge von all dem war, dass bei der Steuerung und bei der Aussenanlage ein Mehraufwand getrieben werden musste, der sich aus den besonderen örtlichen Verhältnissen zwingend ergab.

Mit der Installation dieser Sicherungsanlage wurde dem Betrieb ein Instrument in die Hände gegeben, mit welchem die Gefahren beim Konfliktpunkt





Fototermin anlässlich der Werkprüfung am 15. Juni 1991.  
V.l.n.r.: Herr Edgar Otz, Prüfer von der Firma Integra Signum AG, Wallisellen; Fritz Brehmer, Marcel Meile, Ueli Fromherz. Im Hintergrund die AK.

zwischen Schiene und Strasse beim BUE «Schweigstrasse» in Realp entscheidend gemindert werden. Sollte sich dennoch einmal ein Unfall ereignen, so ist die rechtliche Stellung der DFB erheblich gestärkt. Voraussetzung dafür ist jedoch, dass die Sicherungsanlage jederzeit korrekt und vorschriftskonform bedient wird. Es ergeht daher an alle Mitarbeiter der DFB, welche in den Fahr- und Rangierdienst eingebunden sind, die dringende Anforderung, sich mit den einschlägigen

Kapiteln des Fahrdienstreglements und mit der Dienstvorschrift für den BUE «Schweigstrasse» vertraut zu machen. Die Anlage kann nur ihren Zweck erfüllen, wenn jeder dieser Mitarbeiter die Aufgabe mitträgt, das Angebot zu nutzen, um die Sicherheit des Fahr- und Rangierbetriebs jederzeit zu gewährleisten.

Die Kadermitarbeiter der Ressorts Bau und Zf sind beauftragt, über die vorschriftskonforme und verantwortungsbewusste Bedienung der Sicherungs-

anlage zu wachen. Fehlbare Mitarbeiter werden ermahnt und belehrt, im Wiederholungsfall mit dem angemessenen Nachdruck. Dieses Vorgehen gebietet uns das Eisenbahngesetz.

Die Installation dieser Sicherungsanlage stellt eine erhebliche Wertschöpfung dar. Sie war nur möglich, weil wieder einmal einige Mitarbeiter sehr viele Stunden, Tage und Wochen im Frondienst beharrlich damit zugebracht haben, teils zu Hause am Schreib- und Zeichentisch, teils in dezentralen Werkstätten, teils an der Baustelle in Realp gemeinsam an einem Projekt zu arbeiten. Die im Verlauf der Zeit erreichten Teilziele hatten wenig spektakulären Charakter, es waren da-

mit keine Lorbeeren zu ernten. Erst die erfolgreiche Inbetriebnahme der Anlage hat das Ergebnis der Arbeit richtig zutage treten lassen. Allen diesen Mitarbeitern sei hier Respekt und Dank erwiesen.

Dank sei auch allen Behörden und Firmen gesagt, welche uns mit technischer und betrieblicher Beratung sowie durch Überlassung von neuem und gebrauchtem Stellwerk- und Elektromaterial unterstützt haben. Ohne sie wäre uns das Durchziehen dieses Projekts keinesfalls möglich gewesen, auch nicht bei aller Bereitschaft zu freiwilligen Arbeitsleistungen.

Text: U. Fromherz  
Photos: H. Keller

## Umgezogen?

Melden Sie Ihre Adresse, wenn Sie das Informationsblatt weiterhin ohne Unterbruch zu erhalten wünschen.

## Mitgliedervergünstigungen

Gemäss Vorankündigung erhalten die Mitglieder gegen Vorlage des gültigen Mitgliederausweises folgende **Vergünstigungen**:

Materialbezüge 10% Rabatt auf

Video 2

«Ersetzt und ... Vergessen?»

Dia-Serien 1-3

Konzessionsgesuch

Beilage zum «Grossen Buch»

Sammelmappe für Info

Postkartenserien 10-15

Taschenmesser

Notbremse (Zapfenzieher)

Krawatte mit Signet

Pullover

T-Shirts

Regenjacken

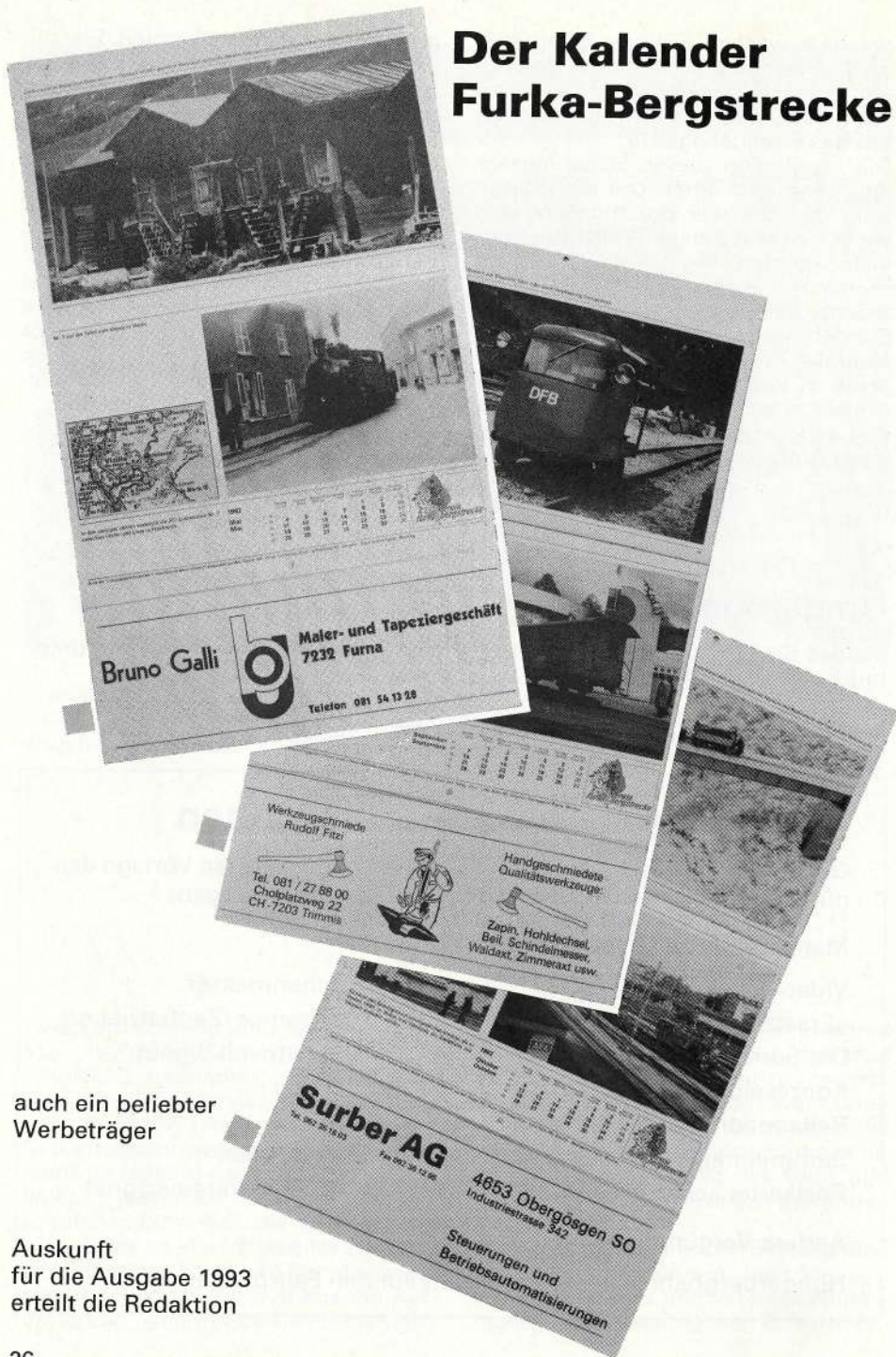
Fahne mit Vereinssignet

### Andere Vergünstigungen:

Hungerbergbahn, Oberwald, Rabatt auf den Fahrpreisen



# Der Kalender Furka-Bergstrecke



auch ein beliebter  
Werbeträger

Auskunft  
für die Ausgabe 1993  
erteilt die Redaktion

## Bauprogramm 1992

### Umfang der Sanierungsarbeiten Furka Ost

- Haltestelle Furka
- Streckenabschnitt Furka-Tiefenbach
- Haltestelle Tiefenbach
- Streckenabschnitt Tiefenbach-Realp DFB
- Stützpunkt Realp DFB

### Haltestelle Furka

#### DL km 51.902:

Sanierung des eingestürzten Gewölbes, Rekonstruktion auf ca. 5.00 m<sup>1</sup> Länge r. d. Bahn.

#### Unterstand Furka:

Grobsanierung/Wiederherstellen der Türen und Eingänge usw.

#### Wasserfassung provisorisch:

Erstellen einer provisorischen Wasserfassung für Kessel-Speisewasser.

### Streckenabschnitt Furka-Tiefenbach

#### Weidroste:

Erstellen von vier Weidrosten für Abgrenzung Viehweiden im Gleisbereich/Standorte nach Absprache.

#### Gleisarbeiten:

Gleisschiebung km 54.700-55.000 in Richtung Berg zugunsten Alpweg Garschen II. Etappe, Schiebung ca. 70-80 cm.

Beginn Sanierung Strecke Furka-Tiefenbach mit Aufschotterung und Stopfarbeiten.

#### Durchlässe km 52.348 und 53.644:

Ersatz der eingestürzten Durchlässe mit Zementröhren Durchmesser 40-60 cm im Trasseebereich.

#### Steinstaffelbrücke:

Sanierung Pfeilerfundament 2 (gemäss Schadenprotokoll von 1987, Unwetter).

#### Alpweg Garschen:

Ausführung der Bauetappe II von Tie-

fenbach-Steinstaffel/Hangsicherung bei km 54.800 mittels Steinkörben. Fertigstellungsarbeiten/Ergänzungsarbeiten Etappe I (Entwässerungen usw.).

#### Stützmauer km 55.003, 1. d. B.:

Ersatz der eingestürzten Trockenmauer durch Steinkörbe (Länge ca. 6.00 m<sup>1</sup>).

#### Streckenkabel:

Instandsetzung und Inbetriebnahme des bestehenden Streckenkabels.

### Haltestelle Tiefenbach

#### Neubau Gleis 10:

Bau eines ca. 60 m<sup>1</sup> langen Abstellgleises, bergseitig (Plangenehmigungsverfahren im Februar 92 eingeleitet).

#### Bestehende Wasserfassung:

Sanierung der bestehenden Anlage/Verbesserung der Fassung.

#### Provisorische Abzäunung:

Provisorische Abzäunung des Betriebsgebietes als Abgrenzung zum Alpgebiet.

### Streckenabschnitt Tiefenbach-Realp DFB

#### Gleisarbeiten:

Örtliche Sanierungen am Gleisoberbau/Schotterarbeiten, Teilersatz Oberbaumaterial/Stopfarbeiten.

#### Oberbaumateriallager:

Räumung Platz bei km 58.100 (Zahnstangeneinfahrt Realp) gemäss Forderungen kantonale Behörden/Ersatz im Bereich Haltestelle Tiefenbach.

#### Stützmauer km 56.100:

Sanierung der unterspülten Stützmauer mittels Betonriegel auf ca. 5.00 m<sup>1</sup> Länge.

#### Tunnel I-III:

Fortsetzung der Sanierungsarbeiten an den drei Tunnels wie Tunnel Tore fertig-



stellen, Portalgestaltungen, Entwässerungen, Abdichtungen usw.

#### Strecken-kabel:

Fortsetzung und Abschluss der Sanierungsarbeiten am Streckenkabel/Inbetriebnahme Streckentelefone an verschiedenen Standorten (provisorisch bereits 1991).

#### Steffenbachbrücke:

Sicherung der linken Talflanke bzw. der bergseitigen Brückenfundation mittels Steinkörben, Ersatz der einsturzgefährdeten Trockenmauer.

#### Elektrische Zuleitung Steffenbach:

Bau einer unterirdischen Kabelanlage für Steffenbach-Windbetrieb (bisher Einsatz einer Generatorengruppe), Kabelleitung von km 55.700 (Wasserfassung KWG) bis km 56.245 (Windenhaus Steffenbach).

#### Realp DFB/Stützpunkt

Anfangs März 1992 wurde über die Gesamtanlage ein Plangenehmigungsverfahren eröffnet, d. h. Ersatz der kommunalen und kantonalen Bewilligungen.

#### Remise/Lokdepot:

Fertigstellungsarbeiten wie: Einrichtung Werkstätte, Heizung mit Lokvorheizanlage, Lüftungsanlage, Werkleitungen, Einrichtungen Magazine, Gewässerschutzmassnahmen mit Spaltanlage, Öllager usw.

#### Bekohlungsanlage:

Bau einer Bekohlungsanlage mit Schlackengrube, Kontrollgrube und

Kohlenlager. Integrierung dieser Anlage in Gleis 85.

#### Provisorische Diensträume:

Schaffung und Ergänzung provisorischer Diensträume wie Betriebsbüro, Baubüro, Umkleieräume für Betriebspersonal mittels vorhandener Container.

#### Wasserkran-Provisorium:

Gemeindewasserunabhängige Kesselwasser-Speiseanlage mit Wasserkran (Gleis 7/8) und Speicher 10 m<sup>3</sup> Inhalt.

#### Abgrenzung Betriebsgebiet:

Umfriedung Betriebsgebiet im Raum Stützpunkt DFB/Abgrenzung Betriebsgebiet vom Publikumsverkehr.

#### Zuleitung elektrische Energie:

Bau einer elektrischen Zuleitung ab Trafo EWU Bhf. FO nach Remise DFB gemäss Projekt und unter Leitung EWU.

#### Arbeitseinsätze in Realp

Die Arbeiten gemäss vorliegendem Programm werden wiederum beinahe ausschliesslich durch unsere Fronarbeiter ausgeführt. Für das Bauprogramm 1992 sind Bauwochen ab Mitte April 1992 bis anfangs November 1992 vorgesehen.

Der Umfang der Helferinnen und Helfer liegt im Rahmen der Vorjahre und beträgt zwischen 500 und 600 Personen.

Walter Willi, Ressortleiter Bau

## Wagenfest der Sektion Bern Samstag, 20. Juni 1992

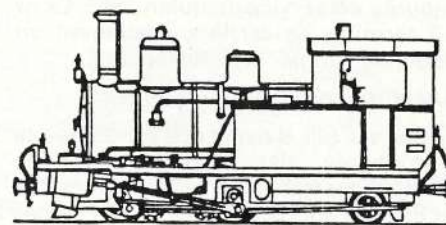
Sie sind dazu herzlich eingeladen.

Beginn der Veranstaltung ab 10.00 Uhr  
Ort: Deisswil (nördlich der Kartonfabrik)

# Le matériel roulant de la DFB

## Chapitre 1 La traction le roulant

Nous nous proposons de présenter ici de temps à autre le matériel roulant dont dispose la DFB, dans son état mis à jour, locos, voitures voyageurs, wagons marchandises, tracteurs et véhicules du service des constructions et divers.



HG 2/3

### Traction, tableau 1 (état janvier 1992)

Type	N° traction	constr. origine	dernier numéro	état	année de constr.
HG 3/4	1	vapeur SLM BFD/FO 1	VHX 31.201	démontée	1913
HG 3/4	2	vapeur SLM BFD/FO 2	VHX 31.202	démontée	1913
HG 2/3	6	vapeur SLM BVZ 6	Weisshorn	révis. OSS 1989	1902
HG 3/4	8	vapeur SLM BFD/FO 8	VHX 31.203	démontée	1913
HG 3/4	9	vapeur SLM BFD/FO 9	VHX 31.204	démontée	1913
HG 4/4	10	vapeur SLM VHX 704	VHX 40.304	défectueux	1923
HG 4/4	11	vapeur SLM VHX 706	VHX 40.306	défectueux	1924
HG 4/4	12	vapeur ME VHX 708	VHX 40.308	démontée	1924

### HG 2/3 «Weisshorn»

La HG 2/3 et son histoire ont été décrits en détail dans le bulletin de la DFB 3/89 p. 25 ss. D'autres indications figurent dans la plaquette «Die Furka-Bergstrecke». Au total, 8 locos du type 0-B-1 (2Z) ont été construites. A l'exception du n° 7 toutes ces machines ont été retirées du service en 1931. Détails techniques dans le tableau 2.

### HG 3/4

Ces machines ont été construites en 1913 par la Fabrique suisse de Machines et Locomotives à Winterthur. Les plans furent conçus en 1912. La FO 1 fut la première locomotive de la DFB et prit son service en juillet 1913. 10 machines de ce type ont été construites. Celle avec la succession d'essieux 1-C-0 (2Z) est longue de 8980 mm, large de 2700 mm et haute de 3620 mm. Autres détails techniques dans le tableau 2.

### Particularités

A la différence avec les machines suivantes, le n° 1 fut muni de 2 commandes différentes, pour l'adhésion et pour la crémaillère. Cette disposition demandait beaucoup de doigté et s'avéra à l'usage d'un emploi difficile et dispendieux. C'est pourquoi les machines suivantes furent munies de la commande couplée, ce qui simplifiait beaucoup la conduite. La n° 1 fut plus tard modifiée en conséquence.

Les modes de transmission feront l'objet d'un exposé ultérieur dans la série des articles «Wo die Bahn die Zähne zeigt» (là où le chemin-de-fer montre ses dents), paraissant dans le bulletin de l'association DFB (voir les nos 1/88, 2/88, 3/88, 1/89, 3/89).

### En service à l'étranger

Comme on sait, les locomotives 1, 2 et 8, 9 ont été vendues en 1947 à la Com-



pagnie des Chemins-de-fer indochinois et livrées là-bas en 1948 (voir aussi bulletins DFB 4/88, 4/90). Les locos 1 et 2 ont été retirées de la circulation par le FO déjà en 1941. La loco n° 5 est demeurée en service jusqu'en 1965. Le n° 10 termina sa carrière également en 1965, détruit par une avalanche.

#### Locomotives encore existantes

Grâce au fait d'avoir été vendues à la Compagnie des Chemins-de-fer de l'Indochine française, les machines 1, 2 et 8, 9 ont survécu. Grâce à la DFB elles sont de nouveau en Suisse, où elles attendent d'être restaurées. Ont également survécu les locos 3 et 4. Le Chemin-de-fer Musée Blonay-Chamby possède le n° 3 (BC). Elle a été remise en état avec grand soin et se trouve de nouveau en état de marche depuis la Pentecôte 1990. Le n° 4 est propriété de la FO. Elle a été restaurée par le groupe des amis de la traction vapeur du Haut-Valais et se trouve en état de marche.

#### Sort d'une autre loco

La FO n° 1 sera la première des machines rapatriées à être restaurée. A la suite d'une mise au concours parmi des maisons spécialisées du monde entier, les travaux vont être adjugés prochainement. Un problème particulièrement ardu est l'adaptation du système de freinage aux nouvelles prescriptions; cela implique des modifications et de la construction ad hoc. Le rythme des travaux dépend uniquement des bailleurs de fonds bénévoles et de la place disponible dans les ateliers concernés. Les responsables de la LSF aimeraient bien que la restauration du n° 2 puisse suivre immédiatement celle du n° 1. Toutefois, cela dépasse les possibilités de notre jeune entreprise.

#### Détails spéciaux

Dans toute la mesure du possible, le matériel roulant de la DFB doit présenter un aspect uniforme, spécifique à l'entreprise. C'est pourquoi, le ressort «marketing» a formé un groupe spécial chargé des questions d'esthétique. De

celui-ci émane la proposition suivante: Les locomotives n° 1 à 5 devraient recevoir un habitacle semblable à celui qu'elles avaient à l'origine, c.-à-d. à la paroi arrière verticale (concerne les n°s 1 et 2). Le n° 6 a une soute à charbon plus vaste, depuis qu'elle est sortie d'usine. La HG 3/4 et les n°s 8 et 9 doivent recevoir le même profil. Le groupe des esthéticiens s'est également préoccupé de la question peinture. Il ne fait pas de doute que ces deux machines se présenteront également dans la combinaison bleu (habitacle et réservoir d'eau) et noir (chaudière et chassis). On a également pensé à donner un nom particulier à chaque machine. Il sera temps d'en parler dans un prochain article.

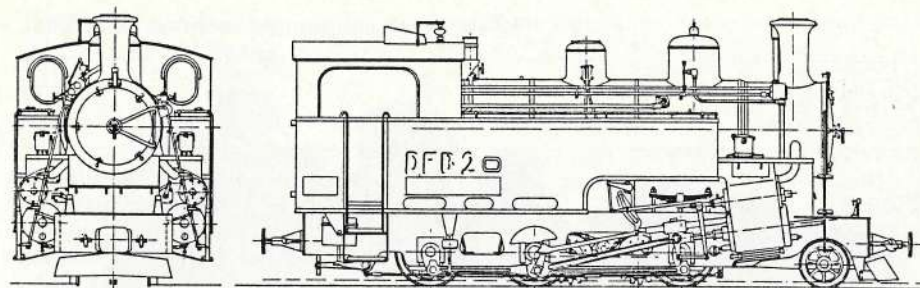
#### HG 4/4

Ces locomotives, construites en cinq exemplaires en 1924 par SLM (n°s 701-705) pour la ligne Krong Pha-Da Lat au Vietnam ont donné tellement satisfaction, que quatre autres machines ont été commandées sans aucune modification en 1929/30. SLM construisit les n°s 706 et 707, tandis que la Maschinenfabrik Esslingen construisit sous licence les n°s 708 et 709. La disposition des essieux est 0-D-0 (2Z), la longueur hors tout est de 8950 mm, la largeur de 2700 mm. Pour d'autres détails techniques voir tableau 2.

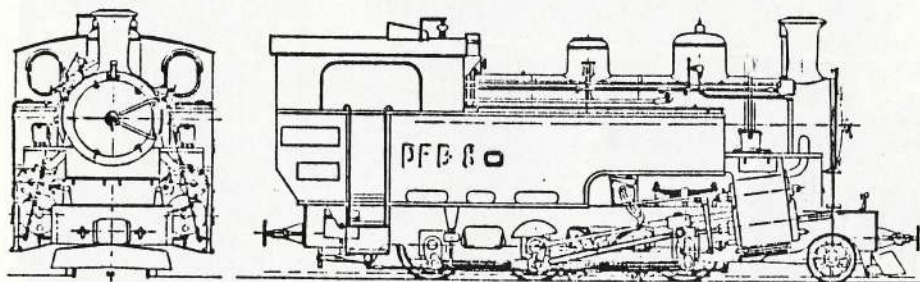
#### Particularités

Les HG 4/4 sont faites selon les normes de Roman Abt, qu'il avait déjà appliquées lors de la construction de la ligne sommitale de la Furka, mais ces machines n'ont encore jamais roulé en Suisse. On comprend donc que nos autorités vont examiner ces machines de très près avant de délivrer une autorisation de circuler. Avant qu'une telle machine puisse tirer un train de voyageurs sur la ligne de la Furka, bien des obstacles devront encore être pris.

Le type HG 4/4 est muni de la mécanique de transmission Winterthur, qui comprend un engrenage intermédiaire démultipliant 1:2. Par conséquent, l'en-



HG 3/4: En haut, aspect des n°s 1 et 2; dessous, adaptation possible selon norme LSF et aspect des n°s 8 et 9 rentrées du Vietnam. Esquisses: HR. Fiechter



traînement crémaillère tourne en sens inverse de celui de l'adhésion et à une vitesse double.

#### Projets

Pour le moment, les machines et pièces démontées rapatriées du Vietnam sont remises sous toit, après avoir séjourné plusieurs mois à ciel ouvert. Peu à peu, les pièces mécaniques vont subir un traitement conservateur par les soins de professionnels. En temps voulu, ces machines seront remises en état. En tirant parti des pièces détachées qui sont disponibles et des machines complètes, on compte qu'il sera possible de remettre en état de marche au moins trois locomotives, sinon quatre.

#### Détails particuliers

Le groupe des esthéticiens s'est également préoccupé de l'aspect à donner aux machines. Attendu que les habitacles doivent être refaits, une «helvétisation» va en quelque sorte de soi. Les es-

quisses suivantes permettront de se faire une idée des modifications en comparaison de l'original. La peinture correspondra à peu près aux normes DFB pour les HG 3/4: Cabine et réservoir d'eau en bleu, chaudière, mécanisme et chassis en noir. Eventuellement, les gros couvercles des têtes de cylindre seront également en bleu. En plus, on prévoit de mettre sur ces couvercles le signet du VHX, les armes du Vietnam pour rappeler le premier lieu d'engagement de ces locos (éventuellement aussi leur ancien numéro).

#### Information

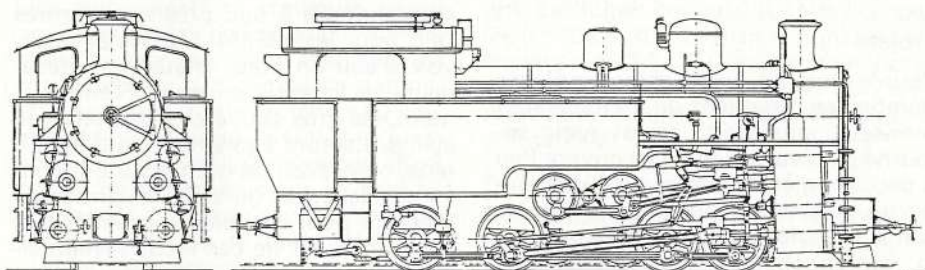
A disposition des constructeurs de modèles et des amateurs, il existe un plan d'assemblage au format d'environ 90x100 cm (copie de l'original SLM) plié sur A4. A commander au prix de fr. 25.- + port à la Centrale du Matériel publicitaire, Zürcherstrasse 209, CH-8500 Frauenfeld.

Malheureusement, il n'existe pas encore de plan des HG 4/4. bhs.





Arrêt intermédiaire: La HG 4/4 304 (DFB 10) à Muttenz. Photo: Werner Banz



HG 4/4: En haut l'aspect original, en bas proposition pour une «helvétisation».

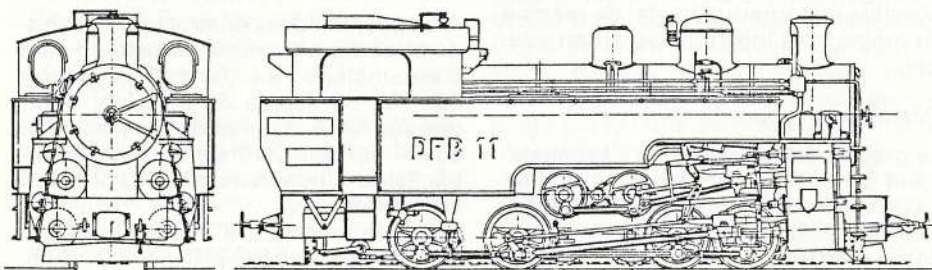


Tableau 2: Données techniques des locos DFB

Type		HG 2/3	HG 3/4	HG 4/4
<b>Dimensions</b>				
longueur hors tout	mm	7636	8754	8950
largeur	mm	2630	2700	2700
hauteur	mm	3600	3620	3550
pois à vide	t	25,2	33,8	36,5
pois de service	t	31,7	42,0	45,0
pois à tirer	t	40,0	60,0	65,0
puissance de traction totale	t	72	102	110
capacité eau	t	2,7	3,1	3,5
capacité charbon	t	1,5	1,1	1,5
<b>Mécanisme adhésion</b>				
empattement total	mm	4300	5325	4440
empattement rigide	mm	1960	2000	2180
course des pistons	mm	450	480	450
diamètre des cylindres	mm	320	420	455
Ø roue porteuse	mm	600	600	-
Ø roue motrice	mm	900	910	865
puissance au crochet	kt	3,5	6,5	x
<b>Mécanisme crémaillère</b>				
course des pistons	mm	450	450	450
Ø des cylindres	mm	360	560	455
Ø roue dentée	mm	688	688	840
division	mm	120	120	120
dents	nombre	18	18	22
puissance totale au crochet	kt	6,6	12,3	≈ 15
<b>Chaudière</b>				
surface de la grille	m <sup>2</sup>	1,25	1,4	1,65
surface de chauffe dir.	m <sup>2</sup>	52,7	66,61	71,5
surchauffeur	m <sup>2</sup>	10,8	17,2	20,9
surface de chauffe totale	m <sup>2</sup>	63,5	83,1	92,4
pression	bar	12	14	14
capacité eau	l	2300	2600	x
volume de vapeur	l	870	890	x
puissance	CV	350	600	820
	kW	260	440	600
<b>Vitesse</b>				
adhésion maximum	km/h	30	45	40
crémaillère maximum	km/h	12	20	12

Toutes les indications se réfèrent à la version d'origine (HG 3/5, HG 4/4) resp. la version existante (HG 2/3).

x = inconnu



## Remise Realp

Es darf mit berechtigtem Stolz auf die vollendete Remise geschaut werden, auch zu einer Zeit, wo emsiges Treiben nicht existent ist. Der Winter bietet oft Gelegenheit Gedanken zu vollziehen, um Rückschau auf die Bauzeit zu halten, die sich über längere Zeit hinzog. Neben vielen fleissigen Händen, die es überhaupt möglich machten, den Bau zu errichten, hatte es auch Firmen, die sich für ein Engagement entschlossen. Mit dem Bau vertraute und speziali-

sierte Firmen halfen in anerkennenswerter Weise mit, in Realp ein Gemeinschaftswerk entstehen zu lassen, das eigentlich zur Nachahmung empfohlen werden sollte. In diesem Zusammenhang möge der Dank an die Firma Konrad Fitzli, Dachdecker, Gais, wie auch an viele andere Firmen zuteil werden, die sich in irgendeiner Art erkenntlich gezeigt hatten.

H. Hofmann

### Tische und Eckbänke Garderoben Fernsehmöbel

massiv nach Mass

individuelle Einteilung

Einteilung für  
Video- und Stereoanlage  
Video- und CD-Kassetten,  
alles in Schubladen,  
gestemmte Fronttüren

Alle Möbel in verschiedenen Holzarten



## HOLZBAU

**Sepp Stark 9055 Bühler**

Tel. 071 · 93 21 31 + Tel. 071 · 93 28 76

Innenausbau · Schreinerarbeiten · Reparaturen

## Vermessung an der Furka-Bergstrecke

**Für 26 Studenten aus der Bundesrepublik Deutschland und 10 Kommilitonen aus der ČSFR fand im vergangenen Sommer eine Lehrveranstaltung besonderer Art statt: Das Furka-Gebiet ersetzte für zehn Tage den Hörsaal, und unter der Leitung von Professor Dr. Habermehl von der Fachhochschule Darmstadt wurden Vermessungsarbeiten entlang der alten Bergstrecke durchgeführt.**

Die Idee: Als einer der Autoren, Studierender des Bauingenieurwesens an der Fachhochschule Darmstadt, den Sommer 1990 bei der DFB als Fronarbeiter verbrachte, führte er Professor Habermehl und Wolfgang Schmidt vom Verwaltungsrat DFB zusammen. Bald war das Interesse geweckt, an der Bergstrecke eine Vermessungsübung durchzuführen, zumal das Ressort Bau noch nicht über aktuelle Geländeaufnahmen einzelner Objekte verfügte. Den Schwerpunkt der Vermessungsarbeiten sollte der Bahnhof Gletsch darstellen, um geeignetes Kartenmaterial als Grundlage für dessen Umplanung und Rekonstruktion zu erhalten. Des weiteren stand die Ausweichstation Muttbach zur tachymetrischen Aufnahme an. Über beide Objekte wurde zur Vorbereitung der eigentlichen Vermessungsarbeiten Material zusammengetragen und anschliessend eine Aufgabenstellung formuliert. Folgendes Arbeitspensum hatten die Studenten zu bewältigen:

1. Festlegen des Vermessungsnetzes
2. Tachymetrische Aufnahme des Bahnhofsbereiches Gletsch und der Ausweichstelle Muttbach
3. Aufnahme von Geländeprofilen
4. Auswertung der Vermessungsergebnisse
5. Darstellung der Ergebnisse im Massstab 1:200 (Lageplan und Profile)

6. Erläuterungsbericht
7. Zusammenstellung/Schlussbericht

Die im Messgebiet vorhandenen Festpunkte wurden von der DFB übergeben. Für den Bereich des Bahnhofs Gletsch standen aus einem Strassenbauprojekt Kartenunterlagen im Massstab 1:1000 zur Verfügung. Für die gesamte Strecke wurden vom Ingenieurbüro Winkler in Effretikon im Jahre 1987 Aufnahmen im Massstab 1:1000 durchgeführt. Neue Karten sollten in dem in der Schweiz üblichen Massstab 1:200 erstellt werden.

Bereits in Darmstadt gingen die Studenten mit grossem Elan an die Arbeit und bereiteten das vorhandene Material sorgfältig auf, zumal jeder wusste, dass der alpine Wettergott nicht immer milde gestimmt ist und dass die Geographie des Hochgebirges vor Ort besondere Ansprüche stellt.

Zur Vermessung eingeladen waren ferner noch Studenten der Darmstädter Partneruniversität Brno/ČSFR und von der Bergischen Universität und Gesamthochschule Wuppertal, deren Interesse bereits im Vorjahr im Rahmen der Vorbesprechungen geweckt worden war.

Vom Vermessen allein kann man nicht leben! Wie reist man an? Wo schläft die Gruppe? Wer kocht für vierzig hungrige Studenten? Angereist ist die Darmstädter Gruppe teils im privaten Pkw, teils im freundlicherweise von der VFB-Regionalgruppe Rhein-Main zur Verfügung gestellten Lkw. Dieser wurde bereits in Darmstadt für zahlreiche Versorgungsfahrten genutzt, für die Schweizreise wurde er mit von der Bundeswehr geliehenen Containern beladen, in die wiederum die zahlreichen Lebensmittel und Vermessungsgeräte verstaut wurden. Bei letzteren wurde vom Bandmass über Nivellierinstrument und Theodolit bis zum elek-





Tachymetrische Aufnahme im Bereich Muttbach/Belvédère.  
Aufnahme: Thorsten Jungmann

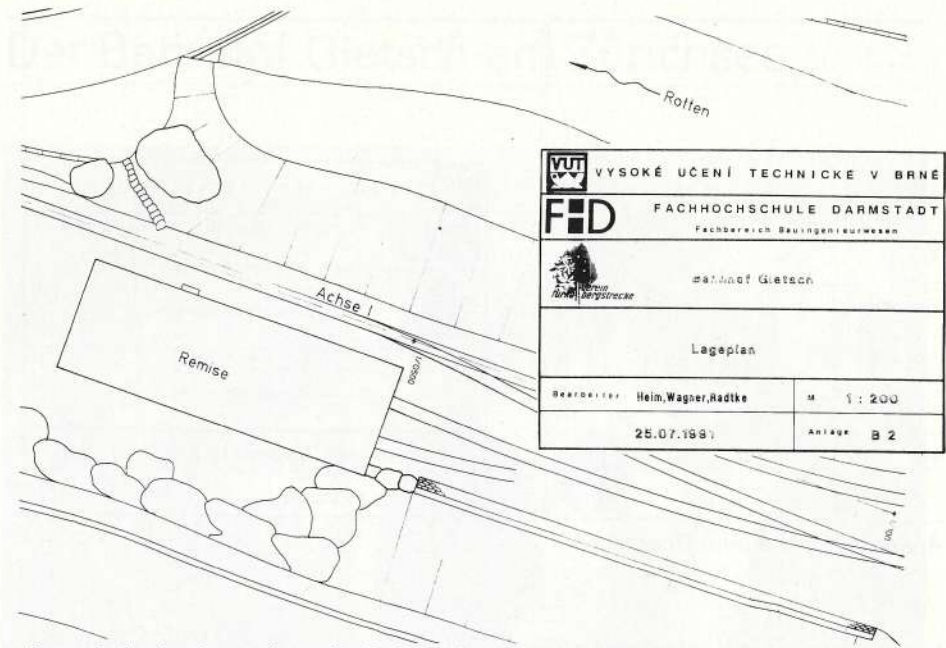


Kartierung der Messergebnisse.  
Aufnahme: Thorsten Jungmann

tronischen Tachymeter eine breite Gerätepalette eingesetzt. Ziel war dann am 17. Juli das Bürgerhaus in Oberwald/Wallis, welches der Studentengruppe Unterkunft bis zum 26. Juli gewähren sollte. Seine grosse Küche und der grosse Gemeinschaftsraum sollten sich als sehr zweckdienlich erweisen. In Oberwald lernte man dann auch die Gruppe aus Brno kennen, die von dort aus zum Teil sogar per Autostopp angeeignet war. Respekt! Betreut wurden die tschechischen Studenten von Ingenieur Pavel Zverina und seinem Assistenten, Ingenieur Ladislav Minar. Die Küche im Bürgerhaus wurde unter Regie des Studenten Andreas Born betrieben, mittags sorgte für die Verpflegung das Koch-Team des Hotel Glacier du Rhône in Gletsch, dessen Küche wahrlich zu empfehlen ist!

Gemeinsam ging es am Tag nach der Ankunft an die Arbeit. Gleichzeitig begonnen wurde in den ursprünglich vorgesehenen Messgebieten am Bahnhof Gletsch und in Muttbach. Da die Arbeiten schneller als geplant ablaufen konnten, wurden auf Bitten der DFB die Bereiche Oberwald und Realp zusätzlich ins Messprogramm aufgenommen. Nach den ersten Messungen wurde bereits mit der Auswertung begonnen, um die Werte vor Ort auf Plausibilität zu überprüfen und gegebenenfalls Nachmessungen sofort ausführen zu können. So teilten sich schliesslich die Vermessungsarbeiten in vier unabhängige Teilgebiete auf:

- A Gleisbereich nordöstlich des FO-Bahnhofs Oberwald
- B Bahnhofsbereich Gletsch



Ausschnitt des Lageplans des Bahnhofs Gletsch.

- C Bahnhofsbereich Muttbach/Belvédère
- D Installationsplatz Realp

Zu Beginn der Arbeiten wurden die vorhandenen Festpunkte erkundet und auf ihre Verwendbarkeit überprüft. In die Teilbereiche A bis C wurden insgesamt fünf Längsachsen gelegt, die mit Anfangs- und Endpunkt koordinatenmässig eingemessen wurden. In Realp (Teilbereich D) wurden die Achsen nur örtlich eingebunden. Von diesen Achsen ausgehend wurden Querprofile aufgenommen und die Topografie tachymetrisch erfasst. Die Höhen im Messgebiet liegen zwischen 1366 m und 2757 m über dem Meeresspiegel. Letztgenannte Höhe ist ein Festpunkt auf dem Blauberg, der eigens bestiegen werden musste, um dessen Gipfelpunkt mit einer Fluchtstange zu markieren. Nach Abschluss der Messungen wurden noch verbliebene Auswertungen

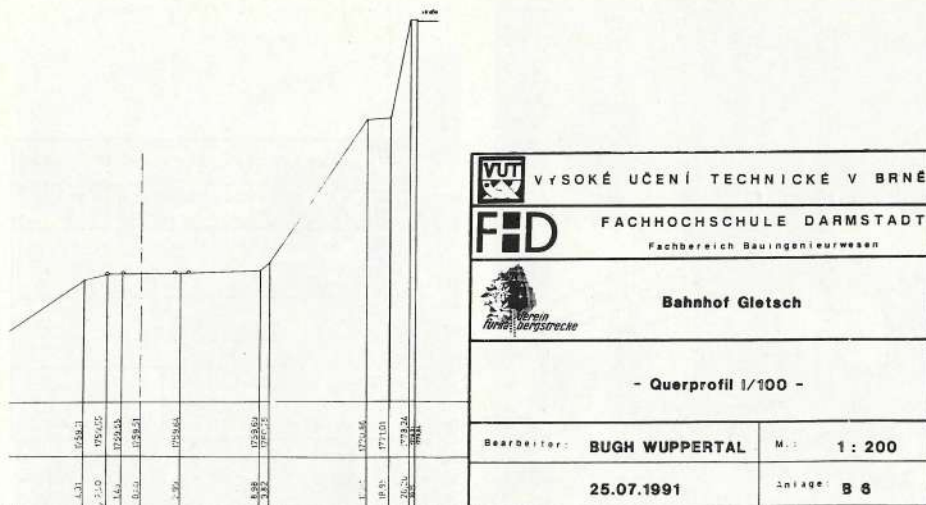
und Darstellungen auf die Teilnehmer verteilt. Die Messergebnisse sind als Lage- und Profilpläne in einem umfangreichen Ordner zusammengestellt worden.

Ein touristisches Beiprogramm in Form einer Gletscherwanderung und einer Besichtigung der Kraftwerke Oberhasli konnte ebenfalls organisiert werden.

#### Resümee:

Die Vermessungsübung an der Furka war die bislang erste Übung, die vom Fachbereich Bauingenieurwesen der FH Darmstadt im Ausland durchgeführt wurde. Hierdurch wurden an alle Beteiligten erhöhte Ansprüche gestellt. Im Vorfeld der eigentlichen Vermessungsarbeiten musste eine genaue Erkundung und Sammlung aller vorhandenen Arbeitsgrundlagen erfolgen, da der zeitliche Rahmen für die Arbeiten vor Ort in der Schweiz bereits festgelegt war und derlei sekundäre Arbeiten





Ausschnitt aus einem Querprofil.

sowie etwaige Schlechtwettereinflüsse die Arbeitsfortschritte beeinträchtigen konnten.

Während der Vermessungsübung zeigte sich die Richtigkeit dieser Vorgehensweise, da infolge der guten Arbeitsschritte – gefördert noch durch eine gute Wetterlage – weitere Arbeiten ausgeführt werden konnten. Zudem trug zum guten Gelingen der Übung eine hohe Motivation der Studenten bei, die nicht zuletzt durch das Arbeiten an einem realen Projekt, den Effekt einer fremden, interessanten

Umgebung und der Begegnung mit den Studenten der Universität VUT Brno gefördert wurde.

Ein grosser Dank gebührt auch den Verantwortlichen von DFB und VFB, deren Kooperation die Probleme vor Ort lösen halfen.

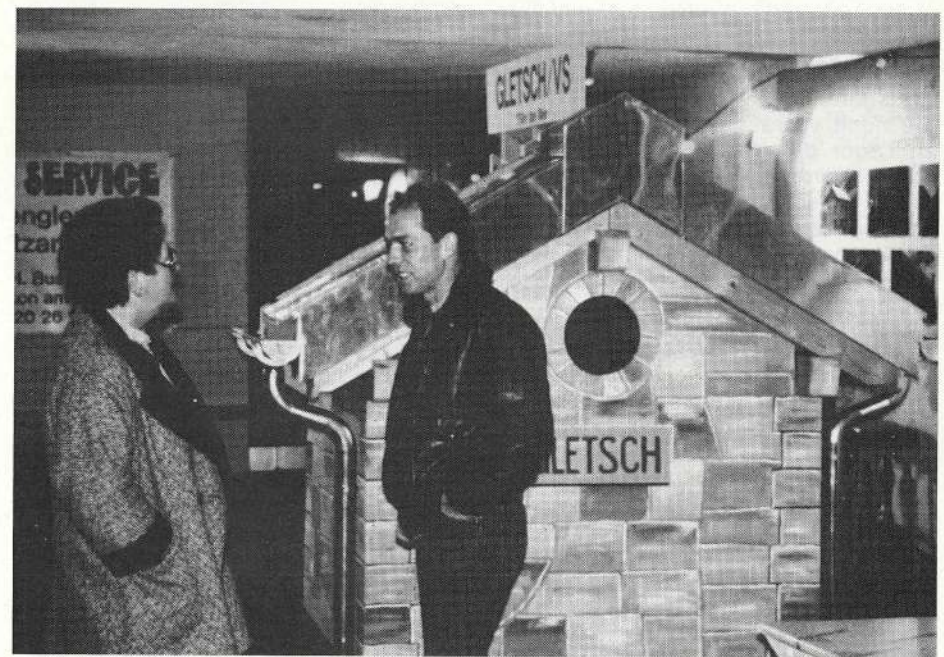
Bei Abgabe der Vermessungsunterlagen wurde bereits eine Fortsetzung der Arbeiten im August 1992 beschlossen.

Prof. Dr.-Ing. Klaus Habermehl  
 Dipl.-Ing. Andreas Bark  
 cand.-Ing. Dietmar Litterscheid

### Film über Vietnam im Zusammenhang mit der Lok-Rückschaffung

Sat 3, Kabelfernsehen  
 Sonntag, 21. Juni 1992, 16.30 Uhr

## Der Bahnhof Gletsch am Zürichsee



Ein Modell, das Beachtung fand.

Nein, das ist kein Witz. Anlässlich der Gewerbe-Weihnachtsausstellung in Uetikon am See wurde durch die beiden Firmen Traugott Naef, Bedachungen, und Top-Duo-Service, Spenglerei, ein grosses Modell des Bahnhofs Gletsch ausgestellt. Und dies an bester Lage. Wenn man die Ausstellung betrat, lief man direkt auf diesen Bahnhof zu. Anhand dieses Modells wurde nicht nur der Aufbau des Daches gezeigt, sondern in der darin aufgestellten Sitzgruppe, Tisch und Bänke, wurde recht umfangreich Werbung für unseren Verein und den Kauf von Aktien gemacht.

Diesen beiden Firmen gehört ein recht grosses Dankeschön, nicht nur für diese Werbung, sondern auch für den in Gletsch geleisteten Einsatz. Diese beiden Firmen haben das Dach des Bahnhofs Gletsch in Fronarbeit erneuert, obwohl von den insgesamt sechs Leuten, die dort während sechs Tagen im Einsatz waren, nur gerade einer dem Verein angehört. Zuletzt sei noch erwähnt, dass dieses Modell amerikanisch versteigert und der Gewinn einem wohltätigen Zweck zugeführt worden ist.



## Bezug von älteren Mitteilungsblättern

Für die Auslieferung von älteren Mitteilungsblättern (siehe auch Mitteilungsblatt 1/92, Seite 4) ist eine optimale Lösung gefunden worden.

Die noch vorrätigen Ausgaben liegen im Lager der Wagenwerkstatt Liestal der Sektion Nordwestschweiz. Das aktive Mitglied Karl-Heinz Wirz hat sich bereit erklärt, die eingehenden Bestellungen möglichst umgehend zu bearbeiten und auszuliefern bzw. der Post zu übergeben.

Der Preis für ein Heft liegt bei Fr. 3.–. Der Portoanteil wird in der Schweiz

pauschal, für Deutschland je nach Gewicht und Destination entsprechend verrechnet. Einzahlungsschein (für die Zentralkasse) liegt bei.

Erneut zum Ausdruck kam, dass die Übermittlungen für Verein und AG nicht immer funktionieren und damit zu unliebsamen Zusatzrückfragen führen. An dieser Stelle möge nochmals ein Anstoss zur Behebung dieses Zustandes gegeben sein.

Die Anschrift für alle diesbezüglichen Bestellungen lautet: VFB, Sektion Nordwestschweiz, Industriestrasse 15, CH-4410 Liestal.

## Hübsche Geschenke

sind Puppen und Pierrots aus Porzellan

Derzeit lieferbar:

Art. 1101	Pierrot	Weissclown	Fr. 59.–
Art. 1102	Pierrot	altrosa	Fr. 59.–
Art. 1201	Puppe 40 cm	mit Stoffhut	Fr. 59.–
Art. 1202	Puppe 39 cm		Fr. 69.–
Art. 1203	Puppe 40 cm	mit Mütze wie Kleid	Fr. 59.–
Art. 1204	Puppe 33 cm	mit Zöpfen + Hut; rosa	Fr. 59.–
Art. 1205	Puppe 33 cm	do. lila	Fr. 59.–

plus Versandkosten Fr. 5.– (in der Schweiz)

Bestellungen an: **Verein Furka Bergstrecke**  
Sektion Ostschweiz  
z.H. Fredy Strupler  
Talackerstrasse 46  
8500 Frauenfeld

## Sektionsnachrichten



Sektion Bern  
Postfach 129  
3098 Köniz

### Jahresbericht 1991 des Präsidenten Sektion Bern

Es war ein intensives und mit Höhen und Tiefen durchsetztes, aktives Baujahr gewesen. Das neue Jahr wird einige Fragezeichen setzen.

Besonders erfreulich war, dass wir eine unfallfreie Bausaison hinter uns haben. Leider wurde sie aber, wie schon letztes Jahr, von einem Diebstahl begleitet. Mit einem gezielten Bauwochenprogramm konnte der Wasserdurchlass Muttbach komplett saniert werden. Es wurden dabei rund 2000 m<sup>3</sup> Material umdeponiert und wieder eingebaut. Am Muttbach wurde mit grossen Alpenkalksteinen ein entsprechendes Widerlager erstellt. Weitere Kleinarbeiten an Bauwochenenden wie Geländerbau bei Brücken vervollständigten unser vielfältiges Bauprogramm. Alle Eingriffe im Terrain wurden so landschaftsschonend wie möglich erstellt. Eine unerfreuliche Tatsache ist das Projekt Muttbach. Trotz Vorstellung eines Bauprogramms durch die technische Kommission wurde noch keine Baueingabe vorgenommen.

Die Renovation des RhB 2028 ist im Endspurt. Der Wagen wird das Schmuckstück der DFB sein. Die Finanzierung, total rund Fr. 60 000.–, ist zum Teil durch Seva-Lotterie-Gelder gedeckt. Für den Restbetrag fehlt jedoch noch rund die Hälfte. Es sind deshalb noch Spender gesucht.

Ganz besonders erfreulich ist der Umstand, dass wir wieder einen festen Werkstattplatz bei der Kartonfabrik haben. Sorgen bereitet dem Vorstand jedoch die Tatsache, dass trotz wachsen-

der Mitgliederzahl die Zahl der aktiven Mitarbeiter stagniert.

Das massiv gekürzte Budget der DFB Wallis hat uns bewegt, 1992 nicht grosse bauliche Aktivitäten zu entwickeln.

Mit der Hoffnung, 1993 positivere Aspekte zu vermelden, wünscht sich der Sektionspräsident eine angeregte GV.

Präsident Sektion Bern  
Beat R. Scheuter



Sektion Nordwestschweiz  
Industriestrasse 15  
4410 Liestal

Die Sektion Nordwestschweiz hat einen neuen Präsidenten und einen rund erneuerten Vorstand. Zur besseren Bearbeitung der sektionsinternen Angelegenheiten hat man auch die Anschrift gewechselt, um das bisher bestbekannte Sammelpostfach ganz dem Sekretariat des VFB/DFB zu überlassen. Die neue Anschrift (siehe oben) entspricht auch der Adresse der Wagenwerkstatt Liestal, somit sind interne Verwechslungen kaum mehr zu erwarten.

Aus dem Bericht «Winterarbeit» (siehe Mitteilungsblatt 1/92, Seite 17) ist die zweite Seite des Manuskriptes nicht abgedruckt worden. Natürlich arbeitet man regelmässig auch in Liestal: Die Wagenwerkstatt Liestal ist in Betrieb am Mittwoch, jeweils von 17.30 Uhr bis man müde ist, und am Samstag ab etwa 9 Uhr bis Mittag.

### Zur GV der Sektion Nordwestschweiz

Dienstag, 17. März 1992, 20 Uhr, Restaurant Ziegelhof, Liestal

42 Mitglieder fanden sich zu dieser GV ein. Haupttraktandum waren die Neu-



wahlen in den Vorstand, die durch den Rücktritt von vier Vorstandsmitgliedern nötig geworden waren. Einstimmig wurden die vorgeschlagenen Kandidaten gewählt, so dass sich der neue Vorstand folgendermassen zusammensetzt:

Hans Maurer, Präsident und Werkstattchef; Hans Huggel, Sekretär; Paul M. Kocher, Kassier; Peter Kelterborn, Mitgliederbetreuung und Platzarzt; Marcel Müller, Baufragen; Alfred Heinemann, Öffentlichkeitsarbeit – Presse; Hans-Rudolf Haefelfinger, Öffentlichkeitsarbeit – PR.

Für den Betrieb der Wagenwerkstatt wurde erneut ein Betrag von Fr. 5000.– eingesetzt.

Ausführlich wurde zum Abschluss über die 1991 geleisteten und die für 1992 projektierten Arbeiten orientiert.



Sektion Ostschweiz  
Zürcherstrasse 209  
8500 Frauenfeld

### Hauptversammlung

Am 21. Februar 1992 fand in St. Gallen-Winkeln im Restaurant Kreuz die jährliche Hauptversammlung statt. Die Mitglieder bewiesen mit ihrem zahlreichen Erscheinen reges Interesse.

Wir durften auch den Zentralpräsidenten, A. Gysin, und seine Frau begrüßen.

Die Geschäfte konnten speditiv abgewickelt werden, Wahlen standen keine auf der Traktandenliste.

Zum Jahresbericht über das verflossene Vereinsjahr entstand eine lebhaft Diskussions, was wiederum zeigte, dass viele Mitglieder sich echt für die Erreichung unserer gesteckten Ziele bemühen.

Dass natürlich nicht jeder gutgemeinte Vorschlag auch Eingang in die Praxis findet, scheint mir bei der heutigen Grösse der Sektion nur logisch. Es führen bekanntlich viele Wege nach Rom, und wir müssen versuchen, den einmal

ausgewählten zielstrebig weiter zu verfolgen.

Die Ressortverantwortlichen versuchen einen möglichst optimalen und gangbaren Weg zu finden und stehen dann auch gerade dafür. Sie sind deshalb dankbar, wenn sie nicht durch unnötige Aufgaben an der effizienten Arbeitsleistung gehindert werden, Aufgaben, die an der Basis erledigt werden könnten bzw. gar nicht entstehen müssten. (Abklärungen von Reklamationen usw.)

Im Anschluss an die Versammlung, welche nach 22 Uhr zu Ende war, sahen wir eine wunderschöne Tonbildschau des American Railroad Club of Switzerland, die uns in verdankenswerter Weise von Karl Welte vorgeführt wurde.

Wir bekamen einen Eindruck von den enormen Distanzen in dem Land der unbeschränkten Möglichkeiten, sahen fantastische Landschaftsaufnahmen und natürlich Lokomotiven und Zugkompositionen, die jeden Eisenbahnfreund nur begeistern konnten.

Der Applaus war Ausdruck für das Dankeschön!

E. Bühler

Vom 2.–6. April fand in Frauenfeld die traditionelle Frühlingmesse statt, wo wir wiederum mit unserem Stand vertreten waren. Auf dem Aussengelände fand auch erstmals der Info-Bus Aufnahme, der die Leute gleich zu Anfang ihres Messebesuches anlockte und mindestens zur Betrachtung der ausgestellten Bilder anregte.

Es würde heute, wo schon sehr viele Leute Mitglieder sind, immer schwieriger, neue Bewerbungen zu erhalten. Trotzdem konnten wir mit dem Interesse, das unserer Sektion entgegengebracht wurde, durchaus zufrieden sein. Auch unsere Verkaufsartikel fanden Absatz, wenn auch nicht mehr in dem Ausmass früherer Veranstaltungen.

Die Aufnahme des Fahrbetriebes im Sommer ist natürlich jetzt das Thema

Nr. 1, und viele wollten wissen, wo sie Billette kaufen oder Reservationen tätigen können.

E. Bühler



Section vaudoise  
Case postale 5  
1146 Mollens

*A Lausanne le 25 octobre 91, la Section vaudoise a été fondée à l'unanimité.*

*A tous les membres de l'association de la ligne sommitale de la Furka, domicilié dans le territoire compris entre Gland/Yverdon/Saint-Maurice qui n'ont pas été convoqués par la Section vaudoise et qui désireraient faire partie de cette dernière, vous pouvez vous adresser au président soit par téléphone (021/864 54 13) ou par écrit LSF, Section vaudoise, Case postale 5, 1146 Mollens.*

Merci d'avance.

Pour le comité  
R. Francken



Regionalgruppe  
Berlin-Brandenburg

### Gründung der Regionalgruppe Berlin-Brandenburg

Am 24. 1. 1992 fanden sich 24 Mitglieder und Interessenten des Vereins Furka-Bergstrecke im Kulturraum der 22. Grundschule Berlin-Hellersdorf ein, um die Regionalgruppe Berlin-Brandenburg zu gründen. Besonders erfreulich ist, dass ein Gründungsmitglied ebenfalls eine Regionalgruppe im Freistaat Sachsen aufbauen möchte. Nach über zweistündiger Diskussion, in der jeder Teilnehmer seine Vorstellungen, Ideen, Wünsche und Hoffnungen für die weitere Arbeit einbrachte, wurde um 21.00 Uhr der einstimmige Beschluss gefasst, die Regionalgruppe Berlin-Brandenburg zu gründen. Ein weiteres konkretes Ergebnis dieser Gründungsversammlung ist die Teil-

nahme von 10 Gründungsmitgliedern an einem Fronarbeitseinsatz vom 25. 7. bis 1. 8. 92 an der Furka-Bergstrecke. In diesem Zusammenhang sind wir Herrn D. Frisch zu grossem Dank verpflichtet, der es ermöglicht, dass wir den Kulturraum der 22. Grundschule Berlin-Hellersdorf bis auf weiteres für unsere «Stammtische», wie wir die Zusammenkünfte weiterhin bezeichnen wollen, nutzen können, sowie für die grosse Mühe, die er sich bei der Organisation eines kleinen Imbisses gemacht hat. Der Abend klang mit der Vorführung zahlreicher Videos über die bisher an der Furka-Bergstrecke geleistete Arbeit aus.

Wer sich näher informieren möchte, wende sich bitte an: Holger Görs, Langestrasse 54, D-O-7980 Finsterwalde.

Holger Görs



Sektion  
Nordrhein-Westfalen  
(NRW)

Die Aktionärsversammlung in Andermatt war für uns Grund genug, schon wieder eine Arbeitswoche (30. 9.– 6. 10. 1991) an unserer Bergstrecke zu verbringen.

Ziel der Bauwoche sollte am Mittwoch das Betonieren der oberen Wandabschnitte und der Decke des Portalvorbaus auf der Ostseite des Tunnels II sein.

Doch wie so oft, kam alles ganz anders. Die anhaltenden Niederschläge am Wochenende, die den Furkapass mit einer 10 cm hohen Schneedecke belegten, hatten auch ihre Auswirkungen auf die Bergstrecke.

Eingepackt in Regenkleidung und von der Küchenmannschaft mit heissem Tee versorgt, machten wir uns am Montagmorgen mit der Draisine auf, die letzten Vorbereitungen für das Betonieren zu treffen. Dies schien jedoch in weite Ferne gerückt zu sein, als wir den Tunnel III erreichten. Unsere Wei-



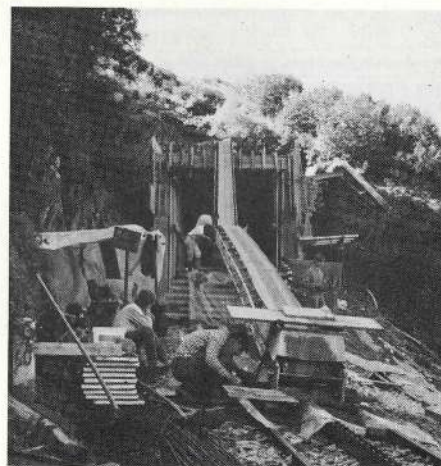


terfahrt wurde durch einen Bergrutsch unmöglich gemacht. Felsbrocken hatten sich beim Tunnel III gelöst, die Hangsicherung durchschlagen und den Tunnelmund zur Hälfte verschüttet. Etwa 40 m<sup>3</sup> Gestein, wobei einzelne Brocken die Ausmasse von Matratzen besaßen, mit der Hand von beseitigen, war ein schier aussichtsloses Unterfangen. Da Walter Willi seinen wohlverdienten Urlaub genoss, wurde die Schreckensmeldung an Hans Müri weitergegeben. Seinem Einsatz ist es zu verdanken, dass bereits am Dienstag ein entsprechender Bagger der Fa. Vanoli zur Verfügung stand, um beim Beseitigen des Bergrutsches zu helfen. Das Betonieren wurde zunächst um einen Tag auf den Donnerstag verlegt. Mit grosser Mühe konnten wir für diesen Tag auch noch Lokführer für die Diesellok organisieren.

Mit Hilfe des Baggers wurde am Dienstagmittag mit der Beseitigung des Bergrutsches begonnen. So zügig es auch voranging, die bange Frage nach dem Zustand des Geleises wurde mehr als einmal gestellt. Als erstes konnte am Nachmittag die Schiene zur Furka-Reuss freigelegt werden. Sie war ohne Beschädigung. Grosse Freude kam auf, als wir auch bei der freigelegten Zahnstange keine Beschädigungen feststellen konnten. Nur die hangseitige

Schiene war durch den Bergrutsch beschädigt worden und musste ausgewechselt werden. Hierbei zeigte sich die langjährige Erfahrung aller beteiligten Fronarbeiter. Jeder wusste, worauf es ankam. Die Schiene wurde ausgemessen, alle benötigten Geräte und Kleineisen zusammengestellt, und ehe wir uns versahen, war am Mittwochmorgen die defekte Schiene ausgewechselt. Parallel zu den Gleisarbeiten wurden die für das Betonieren benötigten Aggregate in Augenschein genommen und hergerichtet. Die Einrichtung der Förderbänder war für den Nachmittag vorgesehen. Nachdem der Gleisabschnitt vor Tunnel III wieder mit Schienenfahrzeugen passiert werden konnte, wurden auch die restlichen Armierungseisen im Portalvorbau des Tunnels II eingebaut. Am späten Nachmittag (gegen 17.00 Uhr) fuhren wir mit dem Bauzug, beladen mit einem Förderband, vom Installationsplatz zum Tunnel II. Ein weiteres Förderband mussten wir am Tunnel III unter grossen Schwierigkeiten schon im Dunkeln aufladen und ebenfalls zum Tunnel II bringen. Auf Grund der fortgeschrittenen Zeit unterliessen wir es, den am Tunnel III stehenden «Vanoli»-Bagger auf den Zug zu laden und zum Installationsplatz mitzunehmen. Die Küchenmannschaft erwartete uns schon sehnsüchtig, schliesslich ist es nicht einfach, ein für 18 Uhr vorgesehenes Abendessen bis 21 Uhr warm zu halten. Angesichts der Tatsache, dass am nächsten Morgen der Beton für 7.30 Uhr bestellt war, waren alle Helfer bereit, noch nach dem Abendessen zum Tunnel II zu fahren, um die beiden Förderbänder zu installieren, so dass wir am Donnerstagmorgen sofort mit dem Betonieren beginnen konnten. Dass diese Einrichtung der Förderbänder unter Flutlicht bis 1.30 Uhr gedauert hat, hätte keiner vorhersagen können.

Am Donnerstag wurde schon um 6.30 Uhr das Frühstück serviert, die kurze Nacht war allen Beteiligten anzusehen. Ein wolkenloser Himmel und die aufgehende Sonne versprachen für den zu



erwartenden harten Arbeitstag schönes und trockenes Wetter. Bevor der erste Zug mit dem Beton an der Baustelle eintraf, wurden die abschliessenden Vorbereitungen getroffen, wie Verkabelung der Förderbänder mit anschließendem Probelauf, Bereitstellen der Werkzeuge und Abdecken des Schotterbettes mit Kunststoffolie, um es vor Beton zu schützen. Nach anfänglichen Anlaufschwierigkeiten klappte es mit dem Betonieren, und die innere Anspannung liess nach. Nachgelassen hatte aber auch der Stromgenerator und setzte mit seinem Stillstand unserer Euphorie ein jähes Ende. Da er sich zu einer kooperativen Weiterarbeit nicht überreden liess, wurde vom Installationsplatz ein anderer Generator angefordert. Der Beton auf dem 3-Seiten-Kipper quittierte unsere Bemühungen mit fortschreitender Aushärtung. Die zweite Fuhre mit Beton traf unterdessen auf dem Installationsplatz ein. Gegen Mittag hatten wir es dann geschafft, den Beton mit der ersten Fuhre in die Schalung einzubringen. Mit der zweiten Fuhre kam auch unser Mittagessen zur Baustelle. Nach der Stärkung und dank eines besseren Fliessverhaltens des Betons konnten wir die zweite und dritte Fuhre des Betons zügig einbauen. Die vierte und letzte Fuhre kam gegen 19 Uhr und wurde unter Flutlicht

eingebaut. Auch das Abendessen nahmen wir wieder auf der Baustelle ein. Nachdem der letzte Beton (insgesamt waren es 25 m<sup>3</sup>) eingebaut war, wurden Fördergeräte und Werkzeug vom Beton gereinigt. Wieder zurück auf dem Installationsplatz, mussten wir feststellen, dass die Küche zum Getränkeverkauf nicht mehr besetzt war, auch war die Zeit schon so weit fortgeschritten, dass uns auf Grund der Polizeistunde im «Pöstli» nur noch ein Bier ausgedient werden konnte.

Am Freitagvormittag haben wir die Baustelle vor dem Tunnel II aufgeräumt und alles für den Abtransport mit dem Bauzug hergerichtet. Den Nachmittag verbrachten wir mit Aufräumungsarbeiten auf dem Installationsplatz.

Nach dieser Woche hatten wir alle das gute Gefühl, mit einer tollen Mannschaft unserem Ziel, der Wiederinbetriebnahme der Furka-Bergstrecke, wieder einen Schritt näher gekommen zu sein.

Auf der Aktionärsversammlung am Sonntag in Andermatt haben wir von der Sektion Nordrhein-Westfalen dem Präsidenten der DFB noch einen Scheck über DM 300.- überreichen können. Diesen Betrag haben wir im abgelaufenen Jahr als Spende für unser Ziel auf der Ausstellung «Intermodellbau 1991» in Dortmund und bei unseren halbjährlichen Mitgliedertreffen gesammelt.

Theo Bruland

### Ausstellungen

Wie bereits in Heft 1/92 angekündigt, fand vom 8. bis 12. April in den Westfalenhallen 2-7 in Dortmund die «Intermodellbau '92» statt. Auch wir waren dort wieder mit unserem Informationsstand vertreten, der diesmal erstmals die stattliche Grösse von 80 m<sup>2</sup> hatte. Die Vorbereitung kostete uns dann auch einige Mühe. Einerseits mussten wir mit dem vorhandenen Systemstand-Material gut haushalten, was eine akribische Planung bedeutete. Andererseits verschlang der Aufbau mit



Ausschmückung viel Zeit, was sich in einigen Nachtschichten niederschlug. Am Ende präsentierte sich einer der anspruchsvollsten und auffälligsten Stände der Ausstellung, wie man ohne Übertreibung sagen kann.

Absoluter Publikumsmagnet war unsere «Furka-Modul»-Modelleisenbahnanlage im Stil der F0 und RhB. Befanden sich die Leute erst einmal im Stand, wurden sie unwillkürlich auf die Informationstafeln, Fotos sowie unsere Video- und Diavorführungen aufmerksam. An unserer Informations- und Verkaufstheke versuchten wir dann, möglichst viele Interessenten in persönliche Gespräche zu verwickeln und ihnen unser Anliegen näherzubringen. Dabei kamen einige sehr vielversprechende Kontakte heraus. Anhand der gezielten Fragen des Publikums konnten wir feststellen, dass dank der kontinuierlichen Veröffentlichungen in den Medien ein hoher Wissensstand über unsere Arbeit besteht. Es stellte sich jedoch wieder einmal als sehr schwierig heraus, die Besucher zu spontanem Eintritt in unseren Verein oder zu Aktienzeichnungen zu bewegen. Dies mag, z. B. im Vergleich zur Schweiz, mentalitätsbedingt sein. Immerhin konnten wir die meisten Interessenten mit unserem teilweise noch in winterlicher Heimarbeit aktualisierten Informationsmaterial versorgen. Der Souvenirverkauf verlief sehr einträglich, und auch das Spendenaufkommen war beachtlich.

Der Veranstalter hatte in diesem Jahr die magische Zahl von 100 000 Besuchern anvisiert. Leider waren es am Ende «nur» etwas über 95 000. Aber, ob man es glaubt oder nicht: ein grosser Teil derselben hat unseren Stand betreten. Stundenweise Zählungen an verschiedenen Ausstellungstagen, unter Berücksichtigung der etwas ruhigeren Tagesrandzeiten, lassen die durchaus realistische Hochrechnung zu, dass etwa 20 000 Menschen (!) unseren Stand betreten haben. Man darf also davon ausgehen, dass der Begriff «Furka-Bergstrecke» bei manchem im



Gedächtnis hängengeblieben ist. Wir hoffen auf eine nachhaltige Wirkung. Besonders gefreut und motiviert hat uns der kurze Besuch unseres PR-Chefs, Beat Schweizer, anlässlich einer Geschäftsreise ins Ruhrgebiet. Bedanken möchten wir uns auch bei Frau Freiburghaus vom Schweizer Verkehrsbüro in Düsseldorf, von wo wir auch auf dieser Ausstellung tatkräftig unterstützt wurden, sowie bei den Freunden vom B. D. E. F. Nicht zuletzt gilt der Dank allen, die beim Aufbau und bei der Betreuung des Standes mitgeholfen haben.

Im nächsten Jahr möchten wir auf der Inter-Modellbau in Zusammenarbeit mit einer anderen deutschen Regionalgruppe eine besondere Attraktion präsentieren. Um die Spannung zu erhalten, wird im Moment aber noch nichts verraten.

Martin Fränsing



Regionalgruppe  
Norddeutschland

#### **Fronarbeit in Hamburg für die Furka-Bergstrecke**

Das Wort «Fronarbeit» hat für uns Deutsche einen nicht ganz unbelasteten Klang, erinnert es doch an das Mittelalter, als die Bauern bei uns Leibeigene waren und den Gutsherren eben zur Fronarbeit verpflichtet waren; Not und Elend waren damit verbunden.

Durch unsere Schweizer Freunde hat dies Wort aber nun auch für uns eine andere Bedeutung bekommen: Jetzt steht es für die freiwillige Zusammenarbeit von Menschen von sehr verschiedener Herkunft, die eine gute Sache voranbringen wollen.

So ist es auch in der Regionalgruppe Norddeutschland des VFB. Schon mehrfach haben wir uns in den letzten Jahren bei Veranstaltungen beteiligt, um die Furka-Bergstrecke bekannt zu machen – war es nun die 14tägige «Internationale Modellbahnausstellung» 1988, die «Eisenbahnausstellung zum 7. DMV-Treffen»<sup>1</sup> in Schwerin und die Ankunft der Vietnam-Loks 1990 oder das «Modellbahn-Festival» in Reinbek 1991.

Jetzt wollten wir eine eigene Veranstaltung unter dem Motto «Furka-Info-Markt» und «Eisenbahn zum Anfassen» machen. So sassen wir denn seit Anfang 1991 regelmässig zusammen mit unserer achtköpfigen Kern-Mannschaft – vom Studenten über den Foto-Fachverkäufer und den Kälte-Ingenieur bis hin zum Industrie-Manager im Ruhestand waren die verschiedensten Berufe vertreten. Los ging es mit dem Problem, einen geeigneten Raum zu finden, der wenig kostet. Schliesslich gelang es uns, einen sehr schönen Raum im Bürgerhaus Wandsbek zu bekommen – aber erst für den 2. Februar dieses Jahres. Immerhin haben wir uns in der Zwischenzeit, wie schon gesagt, am «Modellbahn-Festival» beteiligt, und einige von uns waren natürlich auch an der Strecke.

Also wurde geplant, wie wir die Furka-Bergstrecke in Norddeutschland darstellen können. Bei unseren Aktiven fanden sich die verschiedensten Materialien, so dass wir Info-Ecken zur Geschichte, zu Mitgliedschaft und Aktienverkauf, zum «Arbeitsurlaub an der Furka», über «Schweizer Bahnmodelle» sowie eine Video- und eine Diashow mit Neuigkeiten gestalten konnten. Ganz toll hat uns Herr Schmid vom Schweizer Verkehrsbüro mit einem eigenen Stand über das «Urlaubsland

Schweiz» (und mit einer Spende!) geholfen. Und abgerundet haben wir das Ganze durch eine «Furka-Cafeteria» mit Kaffee und Kuchen und leckerem Schweizer Wein und Käse.

Aber noch war es nicht soweit: Veranstaltungshinweise mussten an die Presse, an die Schweizer und die Eisenbahn-Vereine in Norddeutschland geschickt und Flugblätter geschrieben werden. Fotos wurden gesichtet und vergrössert, Modelle für eine Ausstellung Schweizer Eisenbahnen erbeten, Materialien von den Freunden aus den anderen Regionalgruppen besorgt, die technische Ausstattung wie Projektionswände und Dia-Projektoren, Video-Abspielgeräte und jede Menge Kabel und Beleuchtungskörper organisiert und schliesslich eigene Informationsblätter sowie ein Quiz gestaltet. Jeder Aktive bekam Flugblätter zum Verteilen, die dann in Modelleisenbahngeschäften auflagen, an unseren Arbeitsstellen Kollegen und Kolleginnen informierten und natürlich in der Nähe des Bürgerhauses aushingen. Aber auch der Einkauf von Getränken und Speisen für die Cafeteria wie auch die Blumen wollten organisiert sein. Statt einmal im Monat trafen wir uns jetzt natürlich häufiger und bildeten kleine Arbeitsgruppen. Zur Veranstaltung ist es uns dann sogar gelungen, dass trotz Kur und Krankheit von zwei unserer «Getreuen» 16 Helfer bereitstanden, dabei ein Aktiver aus Kiel genauso wie ein Furka-Freund aus Rostock (Mecklenburg/Vorpommern). So waren wir dem Ansturm von rund 250 Gästen gut gewachsen. Jeder ist auf seine Kosten gekommen: Vereinsmitglieder und Aktionäre haben wieder mal Neues erfahren, und neugierig gewordene Hamburger haben wir noch neugieriger gemacht – sicher werden ab Juli auch einige Hamburger mit der jüngsten Privatbahn der Schweiz fahren wollen. Und selbst die alten Damen aus der Umgebung, die sich nur bei Kaffee und Kuchen den Trubel angesehen haben, werden ihren Familien und



Freunden sicher etwas über diese Bergstrecke berichten. Abgeschlossen haben wir unsere Arbeit nach der vierstündigen Veranstaltung mit dem Abbau, der schon mal Gelegenheit zu einer kurzen Bilanz gab. Auf jeden Fall wollen wir wieder einmal eine ähnliche Veranstaltung machen. So können auch die, die nicht zur Fronarbeit an die Furka kommen können, hier aber ihren Beitrag zu der guten Sache leisten – und dabei selbst viel Freude haben!

Rita Kahl

<sup>1</sup>DMV = Deutscher Modelleisenbahnverband der DDR



Regionalgruppe Schwaben  
Händelstrasse 20  
D-7910 Neu-Ulm

#### Im Jahre 1991 etwas kürzergetreten

Aufgrund starker persönlicher Beanspruchung der Mitarbeiter des harten Kerns mussten wir im vergangenen Jahr etwas kürzer treten. Jedoch gab es trotzdem ein bedeutendes Ereignis, das sich für die Zukunft der Regionalgruppe Schwaben von grosser Bedeutung erweisen wird. Gemeint ist die Aufgabe des informellen Charakters zugunsten einer Neustrukturierung und Umgestaltung in der Organisation unserer Arbeit, die als wichtigste Neuerung die Einsetzung eines gewählten Regionalvorstandes erforderte. Dessen Zusammensetzung nach den am 16.11.91 durchgeführten Wahlen finden Sie am Ende dieses Beitrages. Notwendig wurde diese Massnahme, da sie einerseits vom Zentralvorstand des Vereins als Bindung der formellen Anerkennung unserer Regionalgruppe als eine den Schweizer Sektionen gleichgestellte Vereinigung gefordert wurde und uns zum zweiten zukünftig ein wesentlich flexibleres und auch effektives Arbeiten ermöglichen wird.

Sehr erfolgreich war unser Informa-

tionsstand auf der letztjährigen Ausstellung «Leben–Wohnen–Freizeit», der uns ein sehr positives Echo in jeder Beziehung beschied. Das Interesse an unserer Arbeit für das grosse, gemeinsame Ziel in der Schweiz war überaus rege. So durften wir einige neue Mitglieder und Aktionäre begrüessen, und auch unsere Kasse bekam wieder eine neue Füllung. In der Folge durften wir uns bei den beiden Regionalsendern im Raum Ulm, Radio 7 und Radio Donau 1, einer breiten Zuhörerschaft bekanntmachen.

Erkundungsfahrten zur Vorbereitung geplanter Gruppenreisen zu den dortigen (Schmalspur-)Eisenbahnen unternahm der harte Kern der Regionalgruppe im Frühsommer nach Chur und im Herbst in die neuen Bundesländer.

Im laufenden Jahr haben wir bereits einige Schwerpunkte unserer Tätigkeit hinter uns. Natürlich vertraten wir die Regionalgruppe Schwaben an den Generalversammlungen vom 21. März in Nottwil (VFB) und 25. April in Frauenfeld (DFB). Am 4. bis 12. April präsentierten wir unseren Zentralverein und die DFB auf der Frühjahrsausstellung «Leben–Wohnen–Freizeit 1992» in Ulm.

Als kommende Anlässe dürfen der gemeinsame Einsatz an der Furka-Bergstrecke vom 18. bis 25. Juli erwähnt werden. Ende September dann die Gruppenreise nach Oberwald, Dampfzugfahrt und Begehung der Furka-Bergstrecke; Rückfahrt über Brig und den Brünigpass.

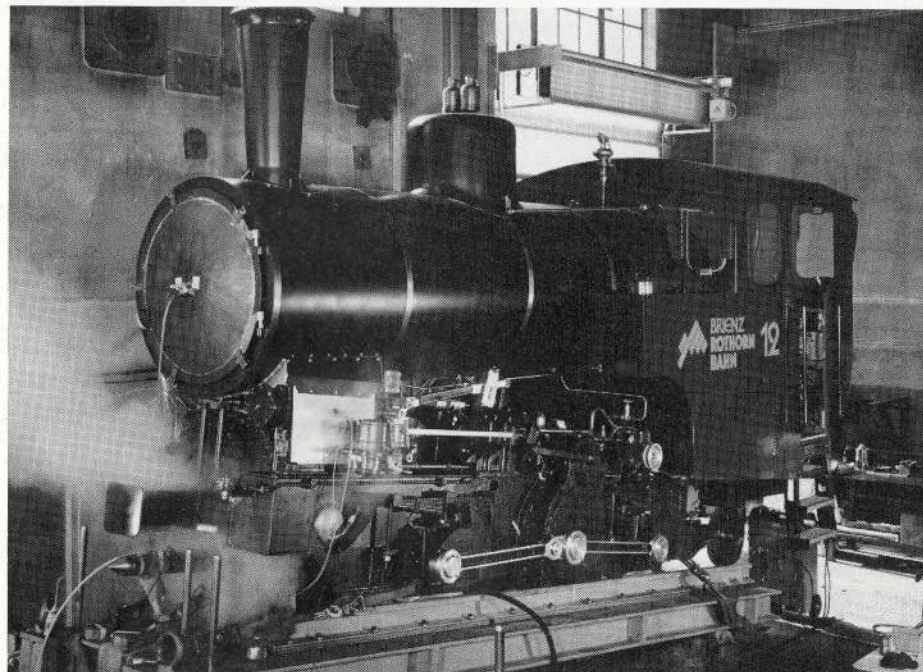
Weitere Veranstaltungstermine werden folgen. Darüber hinaus treffen wir uns wie bisher monatlich jeweils am letzten Donnerstag im Monat (Ausnahme 17. Dezember) um 20 Uhr in der Gaststätte Roter Löwe in Ulm, Ulmer Gasse 8. Schauen Sie doch einfach mal bei uns rein, wir freuen uns auf Sie! Für die Region Augsburg werden wir in diesem Jahre ebenfalls einen regelmässigen Furka-Treff einrichten. Ihre Vorschläge hierzu, insbesondere für einen geeigneten Versammlungsraum, sind uns herzlich willkommen.

Der Vorstand der Regionalgruppe Schwaben:

Obmann: Christoph Tugemann, Händelstrasse 20, 7910 Neu-Ulm, Telefon 0731/72 33 37  
Schriftführer: Bernd Rüschi, Zulpenweg 1, 7907 Langenau-Albeck  
Kasse: Hans-Joachim Lüddemann, Oberhauser Strasse 12, 7918 Illertissen  
(Werbe-)Material und Fronarbeit: Bernd Hillemeyr, Galgenberg 22, 8908 Krumbach, Telefon 08282/56 68  
Archiv und PR: Christof Schmid, Molitorstrasse 9, 7906 Blaustein

Christoph Tugemann

## Andere Bahnen



### Neue Dampflokomotiven aus Winterthur für Brienz-Rothorn-Bahn!

Die neue Maschine, eine HG 2/3, ist für die Brienz-Rothorn-Bahn (BRB) bestimmt und soll in einer Serie von min-

destens zwölf Exemplaren vor allem für die Bedürfnisse der Österreichischen Bundesbahnen gebaut werden. Es handelt sich bei ihr um eine vollständige Neukonstruktion. Die Vorgaben lauteten auf einen geschweissten Leichtbau für Einmannbetrieb, damit der Heizer als Kostenfaktor eingespart werden



kann. Die Befuerung geschieht mit Heizöl extraleicht, kann aber bei Bedarf auch auf Kohle umgestellt werden. Die Abgaswerte sind besser als bei der Diesellokomotive, doch die nostalgische Rauchfahne entfällt natürlich bei dieser Betriebsart. Der nötige Kesseldruck lässt sich mit elektrischer Vorheizung erzeugen und kann dank Vollisolation sogar über Nacht erhalten werden. Elektronik übernimmt erstmals auch in diesen «neuen Veteranen» gewisse Kontrollfunktionen für die Betriebssicherheit. Bei Serienfertigung kommt das fertige Exemplar auf 1,75 Mio. Franken (ohne Berücksichtigung der Teuerung) zu stehen.

Auch wenn bei der SLM das Fachwissen in der Dampflokomotivtechnik nach, historisch gesehen, über 2000 gebauten Maschinen wohl noch theoretisch vorhanden ist, sieht die Praxis beim verantwortlichen Personal am Ausgang des 20. Jahrhunderts doch leicht anders aus. Deshalb mag interes-

sieren, woher der federführende Ingenieur seine Erfahrung nimmt: Nach seiner Studienzeit an der ETH Zürich absolvierte er bei der Deutschen Bundesbahn die Heizerprüfung für kohle- und ölgefeuerte Dampflokomotiven, revidierte Lokomotiven im Ausbesserungswerk Braunschweig, liess sich bei der Rhätischen Bahn zum Lokomotivführer ausbilden und war auf einem zweijährigen Studienaufenthalt bei den Südafrikanischen Staatsbahnen, die mit Dampftraktion ebenfalls bestens vertraut sind.

Es wird ein Vergnügen sein, die neue HG 2/3 von diesem Sommer an aufs Rothorn klettern zu sehen, auf der einzigen Strecke der Schweiz übrigens, die noch täglich mit Dampflokomotiven befahren wird! Und das auf Zahnstange System Abt, doch hört spätestens bei der Spurweite die Verwandtschaft mit der Furka-Bergstrecke auf: die BRB läuft auf 800-mm-Spurkränzen und überwindet Steigungen bis zu 250%.

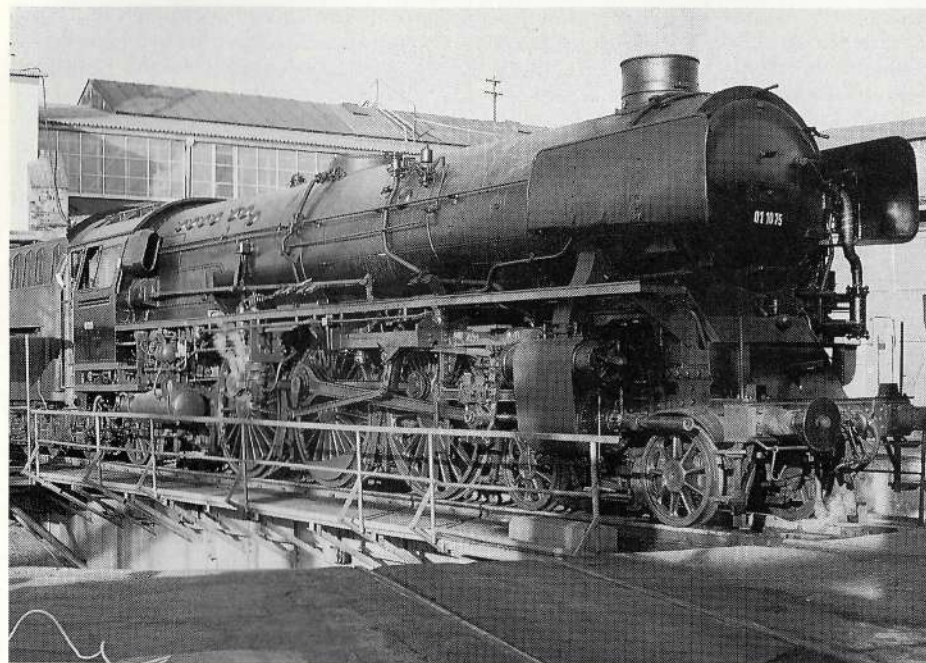
A. Heinemann

#### Fr. 24.–

Bei der Materialstelle erhältlich



## RAW Meiningen



Die auf Kohlenfeuerung rückgebaute 01 1075 aus Holland (Foto Fleischmannkurier)

Unser Besuch beim Reichsbahn-Ausbesserungswerk Meiningen (Thüringen) am 13. 1. 92 im Zusammenhang mit einem Angebot über die Aufarbeitung unserer FO 1 war ausserordentlich informativ. Deshalb hierüber nachfolgender Bericht.

**Zur Geschichte:** Die am 2. 11. 1858 eröffnete Werra-Bahn (Eisenach–Meiningen – Hildburghausen – Eisfeld – Coburg) baute 1863 in Meiningen eine Lokwerkstatt. Ob zahlreicher Erweiterungen und nach Standortverlegung entstand schliesslich der grösste Arbeitgeber in der alten Residenzstadt Meiningen, der seit 1924 unter der Bezeichnung RAW Meiningen alsbald auch international bekannt wurde. Von

Kriegsereignissen verschont geblieben waren es 1947 schliesslich rund 3000 Mitarbeiter; heute 1100 ohne Lehrlinge. Bis Ende der 70er Jahre wurden ausschliesslich Dampflokomotiven aller Baureihen instand gehalten. Die höchste Monatsproduktion wurde im Juli 1944 mit der Reparatur von 87 Dampfloks erzielt.

**Technische Entwicklungen:** Vor dem letzten Krieg wurde das RAW Meiningen bekannt durch die Versuche über die Vor- und Nachteile der Zwillingstriebwerke bzw. der Vierzylinderbauart. Die Renaissance der Dampfloks in der ehemaligen DDR nach dem Krieg hat das RAW Meiningen durch die Rekoloks massgeblich mitgestaltet. Eine



grosse Zahl von Lok-Typen wurde nach eigenen Ideen auf Ölfuehrung umgestellt in Verbindung mit geschweissten Neubau- oder Nachbaukesseln. Es wurden auch Kohlenstaubfuehrungen entwickelt. Besondere Erfahrungen liegen für die Konstruktion und Fertigung von Stahlschweisszylindern vor. Krönung der vielseitigen technischen Erfahrungen war der Umbau der BR 61 zur heutigen 18 201, die 1961 mit 175 km/h zur schnellsten Dampflok der Welt wurde. Sie hat einen Treibraddurchmesser von 2,3 m.

**Derzeitiges Produktionsprogramm:** Mit Ende der Dampflokzeit musste das Produktionsprogramm sukzessive umgestellt werden. Die heutigen Arbeitsschwerpunkte sind:

- Bau und Instandsetzung von inzwischen 370 Dampfspeicherloks für die Industrie
- Ausbesserung von Zementsilowagen und offenen Güterwagen
- Unterhalt und Neubauten von Schneeräumfahrzeugen für die Deutsche Reichsbahn für Normal- und Schmalspurstrecken
- Bremssteile für Trieb- und Laufradrehgestelle für U- und S-Bahnen in Berlin
- Kessel und Bauteile für Kesselanlagen als Unterlieferung für das RAW Görlitz. Hier werden Dampfloks von den Schmalspurstrecken der Deutschen Reichsbahn instand gehalten
- Fremdaufträge von Fall zu Fall wie z.B. Lok-Drehgestelle für Fa. Henschel, Kessel mit Sonderlackierung
- Weichen- und Gleissperrantriebe
- Erhaltung und Instandsetzung von Dampflokomotiven der Deutschen Reichsbahn, der Deutschen Bundesbahn (die zum Verkehrsmuseum Nürnberg gehören) und privater oder öffentlicher Bahngesellschaften im In- und Ausland. Dazu gehören alle bei der Deutschen Reichsbahn noch vorhandenen 163 Dampflokomotiven (Bestand soll auf 45 reduziert werden), 24 betriebsfähige Tra-

ditionslokomotiven sowie 20 Dampfloks vom Verkehrsmuseum Dresden.

**Betriebseinrichtungen:** Es sind praktisch alle Anlagen, die zur Instandhaltung und kompletten Aufarbeitung von Dampflokomotiven erforderlich sind, vorhanden. Dazu gehören

- Lokomotivrichthalle (siehe Foto) mit 28 Ständen sowie Lokhubstand
- Kesselschmiede mit 5 Arbeitsständen (siehe Foto), u.a. mit Vierwalzblechbiegemaschine
- Mechanische Werkstätten, u.a. mit der «gewaltigen» Radsatzdrehmaschine zum Drehen bis zu 2000 mm Durchmesser, Zapfenschleifwerk, Kopierlangfräsmaschine zur Bearbeitung von Treib- und Kuppelstangen, Stangenlager-Ausbohrwerk und Rohrschmiede. Blechrichtmaschine, Zuschnittanlage mit Brennschneidemaschine mit lichtelektrischer Schablonenabtastung, Plasma/Schmelzschneideanlage und Brennschneidemaschine, Schweißroboter, Durchlauf-Strahlanlage usw.
- Werkstätten zum Aufarbeiten von Baugruppen
- Farbgebungsanlage auch für Sonderlackierungen
- Werkstatt für Güterwageninstandhaltung
- Konstruktionsabteilung für Neuanfertigungen und Nachbau
- alle erforderlichen Werkstatt-Prüfeinrichtungen und Anlagen für Materialprüfungen

**Aktuelle Aufträge für die Dampflokinstandhaltung:** Wir haben von der Anlieferung einer fast 100jährigen teilzerlegten Dampflok bis zur gerade verladenen, aufgearbeiteten Schmalspurlok etwa zwei Dutzend Dampflokomotiven gesehen. Darunter waren

- die 01 1075 der Stoom Stichtig Nederland (SSN), die von Öl- auf Kohlenfuehrung wieder umgebaut worden war (siehe Foto)
- die verladene württembergische Schmalspurlok Tssd Bauart Mallet (siehe Foto) vom DGEG-Arbeitskreis Möckmühl (Jagsttalbahn)



Blick in die Lokrichthalle (Foto: H. Riedel)

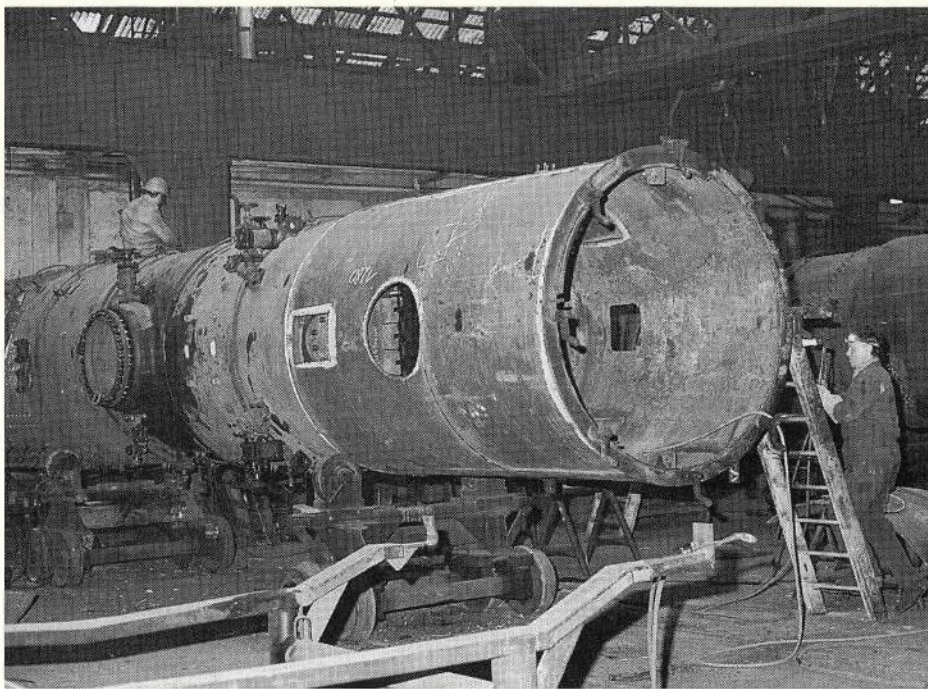
- die 41 018 aus Privatbesitz, die in Österreich fährt, in der Lokrichthalle kurz vor Fertigstellung
- die Dresdner Traditionslok 03 001 der Deutschen Reichsbahn, die Ende Januar 92 abgeliefert wurde
- eine P 8 mit Nr. 38 2267, die ab Sommer 92 den «Museumszug im Ruhrtal» zwischen Hattingen und Wegen-Ost ziehen soll
- in Arbeit war die 01 533 der Österreichischen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte, Linz
- die Lok 1 der Dampfbahn Fränkische Schweiz (DFS) erhält einen neuen Kessel

Im Herbst 91 wurde die CFL-Lok 42 2718 aus Luxemburg aufgearbeitet. Auch von der EUROVAPOR hat Meiningen schon drei Aufträge erhalten. Mit Teilen der 50 3675 und der beiden ehemaligen Heizloks 01 024 und 01 066 wurde eine

komplette 01er-Lok für das Bayerische Eisenbahnmuseum Nördlingen zusammengebaut. Ferner gehören die Eisenbahnfreunde Zollernalb-Bahn, die Ulmer Eisenbahnfreunde (UEF), die Dampflok-Arbeitsgemeinschaft Gelsenkirchen-Bismarck, die Eisenbahnfreunde Rendsburg und die Historische Eisenbahn Frankfurt e.V. mit ihren zahlreichen Dampfloks zu den Meininger Kunden.

Es ist schon erstaunlich, wie rasch und in welchem Umfang das RAW Meiningen nach der politischen Wende in Ostdeutschland im Oktober 89 in der Lage war Fremdaufträge für die Lokaufarbeitung aus dem In- und Ausland zu erhalten, die nachhaltig zur Auslastung des Betriebes beigetragen haben. Nach Ansicht von Fachleuten ist das RAW Meiningen derzeit wohl das beste Dampflok-Ausbesserungswerk in Eu-





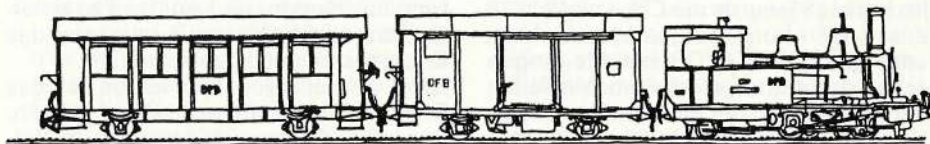
In der Kesselschmiede (Foto H. Mäuser)

ropa. Dazu haben sicher eine gute Qualität und pünktliche Ablieferungen massgeblich beigetragen. Und die vielen kleineren und grösseren Dampflokbesitzer brauchen einen solchen Betrieb, damit ihre mobilen Denkmäler der Technik-Geschichte erhalten und fahrbereit bleiben.

Wir haben den Herren Oleak (Werkdirektor) und Rommel (Aufnahmeinge-

nieur) für die hervorragende Betreuung und die vielen Informationen, die wir bei der Werkbesichtigung in Meinungen am 13. 1. 92 und ihrem Besuch bei uns am 9./10. 3. 92 erhalten haben, herzlich zu danken. Mit gewisser Spannung erwarten wir das Angebot für Aufarbeitung unserer FO 1.

Walter Probst  
Jakob Knöpfel  
Wolf Dammeier  
Wolfgang Schmidt



## Bestelltalon für Verkaufsartikel

Anz.	Bücher/Video	Fr.	Anz.		Fr.
—	Dia-Serie 2 «Vietnam»	Fr. 12.—	—	Von der Dampfromantik zum Swiss-Express	Fr. 24.—
—	Dia-Serie 3 «Bauzüge»	Fr. 12.—	—	«Die Furka-Bergstrecke», Schweers+Wall, Ausgabe 1990	Fr. 24.—
—	«Glacier-Express», Video VHS	Fr. 99.—	—	Stimmungsbilder «Eisenbahnen I»	Fr. 27.—
—	«Operation DFB, Vietnam», Video VHS	Fr. 98.—	—	Atmosphères «Ferroviaires I»	Fr. 27.—
—	«Geschichte des Landes um die Furka», H. Kreuzer	Fr. 27.50	—	Sammelmappe für Mitteilungsblätter	Fr. 15.—
—	Faltbeilage zu «Das Grosse Buch der FO»	Fr. 15.—			
	<b>Postkarten-Sets</b>				
—	Nr. 10 Furka-Bergstrecke I	Fr. 10.—	—	Nr. 15 Furka-Bergstrecke II	Fr. 10.—
—	Nr. 11 Furka-Oberalp	Fr. 10.—	—	Leutwyler FO II	Fr. 12.—
—	Nr. 12 Glacier-Express	Fr. 10.—	—	Leutwyler FO III	Fr. 12.—
—	Nr. 13 Dampflokomotiven	Fr. 10.—	—	Leutwyler FO IV	Fr. 12.—
	<b>Diverses</b>				
—	Medaille «Weisshorn», Silber	Fr. 50.—	—	Rotwein-Gläser 1,4 dl, im 6er-Pack	Fr. 37.—
—	Silber, vergoldet	Fr. 80.—	—	Fendant, Karton zu 12 Flaschen 7 dl	Fr. 140.—
—	Medaille «Vietnam», Silber	Fr. 50.—	—	Dôle, Karton zu 12 Flaschen 7 dl (bei Abnahme von mind. 2 Kartons Fr. 10.— Rabatt pro Karton)	Fr. 150.—
—	Silber, vergoldet	Fr. 80.—	—	T-Shirt weiss, Grössen S, M, L, XL	Fr. 15.—
—	Luxusetui für Medaillen	Fr. 10.—	—	Grösse XXL	Fr. 18.—
—	Kleber (Signet VFB)	Fr. 2.—	—	T-Shirt gelb, ciel, Grössen S, M, L, XL	Fr. 17.—
—	Faserschreiber-Set (4 Farben)	Fr. 5.—	—	Grösse XXL	Fr. 20.—
—	Feuerzeug mit Schriftzug	Fr. 2.—	—	Pullover weiss, Grössen S, M, L, XL, XXL	Fr. 29.—
—	Brustbeutel (für Ausweise usw.)	Fr. 12.—	—	gelb, türkis, marine, grau, rot solange Vorrat	Fr. 32.—
—	Einkaufstasche	Fr. 6.—	—	Regenjacke, zwei Grössen	Fr. 20.—
—	Jutetasche	Fr. 5.—	—	Mütze	Fr. 4.—
—	Vereinsabzeichen zum Anstecken	Fr. 5.—	—	Fahne mit Vereinssignet	Fr. 125.—
—	Stückabzeichen zum Aufnähen, 6×10 cm	Fr. 6.—	—	Murmeli	Fr. 25.—
—	Flaschenöffner (Kellnermesser)	Fr. 5.—			
—	Notbremse (Zapfenzieher)	Fr. 10.—			
—	Weisswein-Gläser 1 dl, im 6er-Pack	Fr. 15.—			

Wein in 7-dl-Flaschen, Lieferung nur in der Schweiz.

Verein Furka-Bergstrecke, Materialstelle, Zürcherstrasse 209, CH-8500 Frauenfeld  
Lieferung mit Rechnung, Mindestbestellwert Fr. 10.—, zuzüglich Versandkosten

Name: \_\_\_\_\_ Vorname: \_\_\_\_\_  
 Adresse: \_\_\_\_\_ PLZ/Ort: \_\_\_\_\_  
 Datum: \_\_\_\_\_ Unterschrift: \_\_\_\_\_