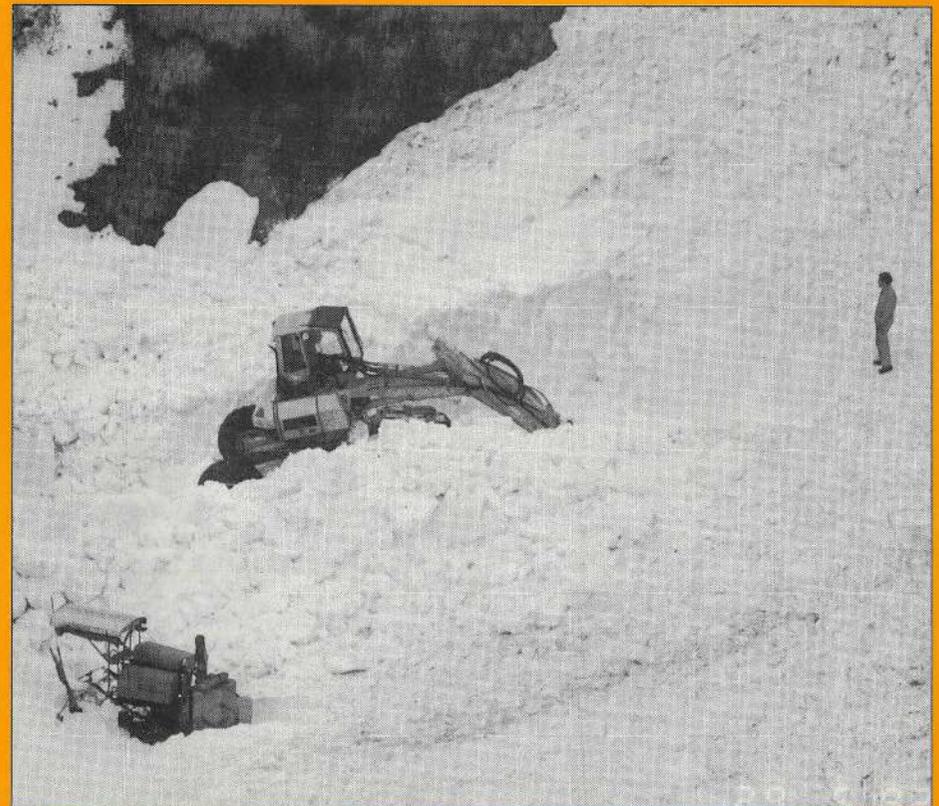




Verein Furka-Bergstrecke

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG



Adressverzeichnis Zentralvorstand

Präsident	Gysin Alfred	Im Lutereich 44 4411 Seltisberg	P	061 911 99 25
			G	061 411 36 46
			Fax	061 411 90 20
Vizepräsident/ Sekretär	Albisser Bruno	Fritz-Buser-Strasse 9 3428 Wiler b. U.	P	065 45 29 67
			Fax	065 45 33 56
Kassier	Gfeller Eugen	Zürcherstrasse 209 8500 Frauenfeld	P	054 21 16 76
			Fax	054 21 95 24
Mitglied ZV Personalwesen Informatik	Haegli Peter	Seebrünneliweg 1 8810 Horgen	P	01 725 77 78
			G	01 780 27 11
			Fax	01 780 42 80
Mitglied ZV Redaktor	Hofmann Hans	Schellenbergstr. 5 7000 Chur	P	081 27 42 68
			G	081 23 52 91
			Fax	081 23 52 98
Mitglied ZV Information	Schoenborn Hans-Bernhard	Büelmatt 7 6024 Sempach	P	041 99 24 46
Mitglied ZV Werbung Presse, PR	Schweizer Beat	Bielgasse 35 4425 Titterten	P	061 941 20 32
			Fax	061 941 16 39
			G	061 921 44 42
			Fax	061 921 19 10
Mitglied ZV Vertreter Deutschland	Tugemann Christoph	Händelstrasse 20 D-89231 Neu-Ulm	P	0049 731 72 33 37
			G	0049 731 935 42 14
			Fax	0049 731 935 42 30
Mitglied ZV (Sektionsvertreter)	Weber Hans	Birkenweg 12 5603 Staufien	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-Hennef 1	P	0049 2242 35 11
			P	0049 2241 12 07 15
Ersatz	Scherrer Axel	Eichenstrasse 30 4142 Münchenstein	P	061 411 73 94
				061 411 54 41
Infobus	Surber Hans	Rebenstrasse 1 4653 Obergösgen	P	062 35 36 70
			G	062 35 18 03
			Fax	062 35 12 95

Mitteilungsblatt / Bulletin
Verein Furka-Bergstrecke
3999 Oberwald

Ausgabe / Edition 2/1993
DFB, Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
3999 Oberwald

Impressum

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

Redaktionsteam / Rédacteurs:
Hans Hofmann, Bruno Albisser,
Beat Schweizer, A. Heinimann
Mitarbeiter: 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. 3/1993/
Clôture de rédaction du n° 3/1993:
7. Juli 1993 / 7 juillet 1993

Erscheinungsdatum: Woche 22
Date de parution: semaine 22

Unsere Konten / Nos comptes:

Verein Furka-Bergstrecke
Postcheckkonto 19-11643-1, Sion
Schweiz. Bankgesellschaft, Frauenfeld,
Konto 403.435 MI

Deutsche Bank, Filiale Konstanz (BRD),
Konto 0448 076 BLZ 690 700 32

DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Postcheckkonto 19-5011-3, Sion



Inhalt / Sommaire

Generalversammlung 1993	4
Exkursion nach Meiningen und zur Harzbahn	5
Die Übernahme der HG 3/4 Nr. 1	11
Réception de la HG 3/4 No 1	13
Schotterwagen und Baudienstfahrzeuge	15
Bericht des «info-bus» VFB	17
Überführung der Dampfloks HG 4/4 nach Seewen	21
Die Übernahme der DFB 1 am 27. 3. 93 in Presse und Fernsehen	23
Nach elf Jahren wieder an der Furka	25
Der 80. Geburtstag und die Zukunft der ehemaligen Vietnam-Loks (ex-FO 1 (neu DFB 1) und ex-FO 2 (neu DFB 2))	28
Die Geschichte der Injektoren für unsere Loks DFB 1 und DFB 2	32
Instandsetzung unserer ehemaligen Vietnam-Loks	
Ersatzteile selbst aus Südafrika	35
Ein unvergessliches Erlebnis auf der Furka-Bergstrecke	37
Termine wichtiger Veranstaltungen	40
Sektionsmitteilungen	41

Titelbild:
Während in tiefen Lagen bereits der Sommer Einzug gehalten hat, liegt das Gleis im Bereich der Senntum-Tunnels immer noch metertief unter Lawinenschnee begraben.



DFB
DAMPFBahn FURKA-BERGSTRECKE AG
CH-3999 OBERWALD

Generalversammlung 1993

vfb/alb – Zur 9. ordentlichen Generalversammlung konnte Zentralpräsident Alfred Gysin am 20. März 1993 130 stimmberechtigte Mitglieder im Restaurant Kreuz in Belp begrüßen. Die traktandierten Geschäfte konnten alle zügig behandelt werden. Die Jahresrechnung 1992 schloss mit einem Mehrertrag von Fr. 878.29 ab. Das Budget 1993 sieht einen Ertragsüberschuss von Fr. 6000.– vor. Auch für 1994 wird der Mitgliederbeitrag bei Fr. 50.– belassen. Die Statuten wurden wie folgt ergänzt: Mitgliedschaft; Aufnahme der Kategorien Familien und Ehepaare.

Abgelehnt wurde die Kategorie Ehrenmitgliedschaft. Der Artikel Jahresbeitrag wird neu umschrieben und mit einem Beitragsreglement ergänzt. Schliesslich werden nichtzahlende Mitglieder bereits nach einem Jahr aus den Listen gestrichen. Die neuen Statuten werden dem Mitteilungsblatt 3/93 beigeheftet.

Die Generalversammlung 1994 wird voraussichtlich am 19. März stattfinden. Zur Information haben wir die aktuelle Vorstandsliste in dieser Ausgabe auf Seite 2 abgedruckt.

Fr. 24.–

Bei der Materialstelle erhältlich



Exkursion nach Meiningen und zur Harzbahn

Fast erinnere ich mich an die früheren Schulreise- und Ferienaufsätze: Man sitzt vor einem Blatt Papier und versucht krampfhaft die unzähligen Eindrücke eines oder mehrerer Tage zu ordnen. Von unserer «DFB-Schulreise» nach Meiningen und in den Harz gäbe es ohnehin 100 verschiedene Versionen, denn jeder Teilnehmer hat auf dieser schönen und unvergesslichen Fahrt seine eigenen Eindrücke gesammelt.

Per EC und ICE nach Fulda

Die gemeinsame Reise begann am Freitagabend, 26. März, um 18.15 Uhr in Basel im Eurocity «Matterhorn». In rascher Fahrt ging es nach Mannheim, wo wir in den berühmten ICE, das gegenwärtig modernste DB-Paradepferd, umstiegen. In lebhaftem Gespräch und beim Besuch des etwas klein geratenen «Bordrestaurants» verstrich die Zeit im Flug. Bald erreichten wir Fulda, wo vor dem Bahnhof schon unsere Busse bereitstanden. Durch die nächtliche «Barockstadt», vorbei an Stadtschloss und Dom, brachten sie uns ins Hotel Europa. Dort gestaltete sich die Suche nach unseren Zimmernummern zwar etwas kompliziert, weil beispielsweise Zimmer 60 durchaus nicht in der Nähe von Zimmer 61 lag. Trotzdem reichte es für die meisten noch für einen längeren Besuch der Hotelbar.

Auf nach Meiningen!

Am nächsten Tag brachten uns drei Busse bei bestem Wetter Richtung ehemalige innerdeutsche Grenze. Durch die landschaftlich reizvolle Rhön erreichten wir nach abwechslungsreicher Fahrt Meiningen und nach spektakulärem Linksumkehrmanöver auf Meinings «Hauptavenue» auch das RAW.

Was es hier alles zu sehen und zu fotografieren gab! Die vielen Foto- und Videoaufnahmen der Teilnehmer sind hier aber sicher aussagekräftiger als viele Worte.

Im Freien dampfte bereits unsere DFB Nr. 1 hinter einer immer grösser werdenden Menschentraube auf einem kurzen Gleisstück hin und her, bevor sie zum Festakt auf der Schiebebühne wieder in die mächtige RAW-Halle gebracht wurde. In Anwesenheit von über 300 Personen, Presse, Fernsehen, Musikkapelle und örtlicher Prominenz wurde die DFB Nr. 1 feierlich übergeben, worauf sie erneut ein Vorführprogramm im Freien absolvierte.

Erwartungsgemäss weniger fortgeschritten zeigte sich die DFB Nr. 2. Aber auch hier konnte man an den zerlegten Teilen – neben der ebenfalls zerlegten portugiesischen Malletlok von «La traction» – erkennen, dass saubere Arbeit geleistet wird. Nach einem guten Mittagessen in der liebevoll geschmückten und weiss gedeckten Kantine bestiegen wir wieder unsere Busse.

Über Land nach Nordhausen

Durch Thüringen, vorbei an reizvollen Dörfern mit Riegelhäusern, durch Eisenach und durch die Mondlandschaft eines ehemaligen Truppenübungsplatzes der Sowjetarmee erreichten wir nach etwa drei Stunden Carfahrt Nordhausen. Einige Teilnehmer überbrückten die längere Wartezeit bis zur Abfahrt unseres Extrazuges mit einer Stadtrundfahrt im gelben Stuttgarter Strassenbahnwagen des kleinen Nordhäuser Trambetriebs. Die im Krieg schwer zerstörte Stadt wurde leider wenig liebevoll aufgebaut. Unübersehbar allerdings die Produktionsstätten des berühmten «Nordhäuser Korn».



Zwischenhalt mit Wasserfassern in Schierke an der Borckenstrecke der Harzer Schmalspurbahnen (HSB). Traditionszug als Extrazug für die DFB im Schneegestöber

Dampf, Schnee, «Hasseröder» und «Medizin» ...

Nach 18 Uhr verliess unser Extrazug der Harzquerbahn den Bahnhof Nordhausen Nord. An den rot-crème lackierten Wagen überdecken nun «HSB»-Klebefolien die ursprünglichen DR-Initialen, und auch die Dampflokomotiven haben neue Schilder «Harzer Schmalspurbahnen» erhalten. Hinter der 99 7242-3 fuhr unser Zug zuerst durch Industriegebiet, doch bald begann die charakteristische Waldlandschaft des Harzgebirges. Leider setzte bald die Dämmerung ein. Der Schnee hellte das Bild noch etwas auf, und im Zug sorgte nun das sympathische Harzer «Minibar-Team» für ausreichend Nachschub an Hasseröder-Bier, Glühwein und «Schierker Feurstein» (35prozentige Medizin ...). Bei Ankunft in Drei Annen Hohne war schon tiefe Nacht. Vor dem fast weih-

nachtlich anmutenden, verschneiten Bahnhof wurde im Appell die Hotelzuteilung vorgenommen. Auf dem Vorplatz warteten bereits die blau-weißen Busse des «Stadtverkehrs Wernigerode», die uns durchs Schneegestöber nach Schierke (685 m ü.M.) in die Hotels «Heinrich Heine» und «Fürstenhöh» brachten, beides weitläufige Hotelpaläste aus den Gründerjahren. Auch hier verlief wie in Fulda mit den Zimmern nicht alles nach Plan, aber schliesslich war die gesamte, inzwischen auf rund 150 Personen angewachsene Reisegruppe glücklich untergebracht, und die meisten waren begeistert von den geräumigen «Suiten».

Hinauf in den Nebel!

Am nächsten Tag ging es nach reichlichem Frühstücksbuffet per Bus zurück nach Drei Annen Hohne, von wo uns der grün lackierte Traditionszug



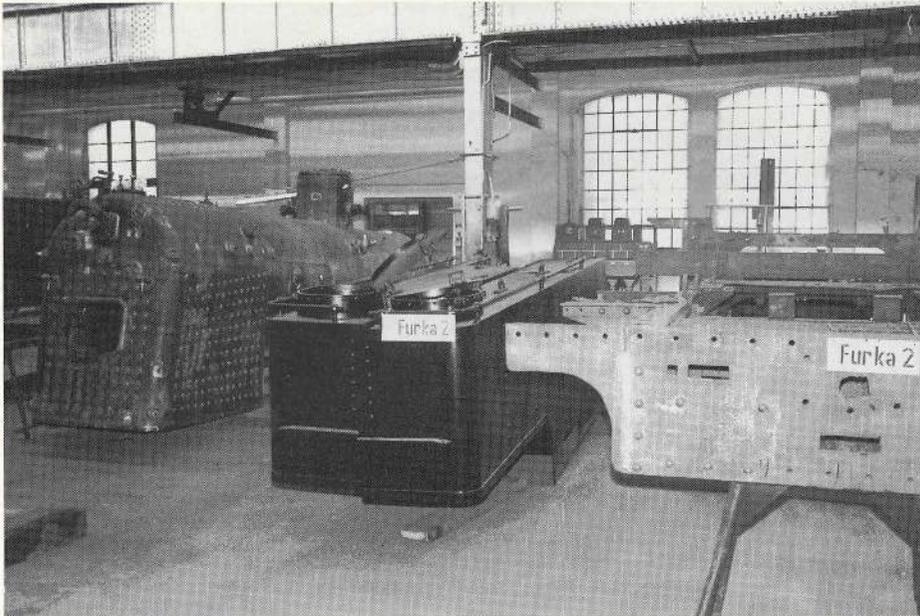
Verschnaudpause für die DFB HG 3/4 nach dem erfolgreichen «Rollout» unter den Augen von 300 Besuchern im Raw Meiningen.

der Harzer Schmalspurbahnen, gezogen von der 99 7222-3, auf den Brocken brachte, höchster Gipfel Norddeutschlands und von 1961 bis zur Wende militärisches Sperrgebiet der DDR. Wer sich allerdings gefreut hatte, nun den Traditionszug im jahrzehntelangen unzugänglichen Brocken-Bahnhof (1025 m ü.M.) ablichten zu können, wurde schwer enttäuscht. Dickster Nebel mit einer Sichtweite von vielleicht 5 m hüllte den geschichtsträchtigen und sagenumwobenen Gipfel mit seinen merkwürdigen Gebäuden und Anlagen aus der «Guck und Horch-Zeit» vollständig ein. Vom Dampfzug sah man nur Umriss; von Fernsicht ganz zu schweigen. «Brockenblick» gab es somit erst später, als 20-ml-Fläschchen Kräuterlikör im «Lunch-Paket».. Da der Schnee und die Temperatur von -8°C den Aktionsradius der «Nichtgeländegängigen» in Halbschuhen ohnehin stark einschränkte, waren alle froh, bald wieder talwärts fahren zu können.

An einer im Zug servierten, schmackhaften Harzer Gulaschsuppe wärmten wir uns auf, und in den Bahnhöfen von Schierke und Drei Annen Hohne liessen sich Foto- und Videoaufnahmen vom Traditionszug in der verschneiten Harzer Landschaft nachholen.

Die Rückreise

Nach längerem Kreuzungshalt in Drei Annen Hohne dampfte unser Traditionszug weiter talwärts durch eine grossartige Landschaft unendlich erscheinender Tannenwälder. Vorbei an Hasserode, das uns wegen des «Hasseröder Biers» schon recht vertraut war, erreichten wir den Bahnhof Wernigerode. Dort warteten wieder unsere Busse, um uns nach Bad Harzburg zu bringen. Die westwärts führenden DR-Gleise enden nämlich noch immer hinter Stapelburg, und nach dem neusten «Blickpunkt DB/DR» ist der Entscheid für die Schliessung dieser «Lücke im Nordharz» Richtung Bad Harzburg



Bereits liegen die verschiedenen Bauteile für die DFB HG 3/4 Nr. 2 zur Montage bereit.
Foto: Christian Ammann.

oder Vienenburg «noch nicht getroffen worden, da die Finanzierung dieser Massnahme noch nicht gesichert ist»... Von Bad Harzburg führte uns nun ein DB-Eilzug nach Hildesheim, wo wir nach einer Kaffeepause den EC «Otto von Lilienthal» bestiegen. Dieser «Qualitätszug» Berlin–Zürich sollte sich aber nach anfänglich rasanter Fahrt über die Neubaustrecken als «Pechsträhnenzug» entpuppen. Vor Durmersheim, südlich von Karlsruhe, bremste der Zug plötzlich ab und blieb auf freier Strecke stehen. Die Durchsage, der Zug könne wegen Lokdefekts vorerst nicht mehr weiterfahren, liess bei unserer Gruppe schon wilde Spekulationen nach Vorspann- oder Schiebeloks aufkommen. Zu allem Unglück war auch die Fernsprechverbindung zwischen Zug und Bahnhöfen ausser Betrieb. Nach einigem Warten ging es aber plötzlich mit etwa 40 km/h wieder weiter, und nach erneutem Halt sauste

der EC mit voller Geschwindigkeit Richtung Basel, wo die Fahrt nach kurzem Zwischenhalt gleich Richtung Aarau–Zürich fortgesetzt wurde. Verspätung 35 Minuten.

«Der Tunnel»

Doch den Reiseteilnehmern aus Zürich, der Ostschweiz und dem Bündnerland stand das grosse Abenteuer erst noch bevor: Der EC tauchte in den fast 5 km langen, wegen Gleisbauarbeiten nur einspurig befahrbaren Heitersberg-Tunnel, und schon freuten wir uns, die Anschlüsse in Zürich um 23 Uhr noch bequem zu erreichen. Etwa in Tunnelmitte dann das Poltern des über die Wagendächer sausenden Stromabnehmers und das Schlagen der herunterfallenden Fahrleitung an die Wagenwände. Der Zug hielt an, verschnürt in etwa eineinhalb Kilometer Fahrdrabt, der oft auf Höhe der glücklicherweise nicht zu öffnenden Wagen-

fenster herunterhing. Ein langanhaltendes Pfeifen der Lok halte durch die mächtige Betonröhre.

Eineinhalb Stunden lang schien beinahe nichts zu gehen. Der Zug blieb aber beleuchtet, die Lautsprecherdurchsage funktionierte wieder. Die Reisenden versammelten sich in den vordersten Wagen und man wartete auf einen Hilfszug auf dem Nachbargleis. Dieses war allerdings wegen Umbauarbeiten unterbrochen, und so musste erst einmal in fiebriger Arbeit schnellstmöglich diese Schienenslücke geschlossen werden.

Im Zug herrschte weitgehend Verständnis oder gar Belustigung über diesen glücklicherweise seltenen Vorfall, wobei man sich – mangels Kenntnis der Situation – schon zu fragen begann, warum das so lange gehe. Der Kondukteur wusste aber offenbar auch nicht viel mehr als die Reisenden und war vollauf damit beschäftigt, eine lange Liste der Bestimmungsstationen der Reisenden aufzustellen, um unsere Heimreise zu sichern.

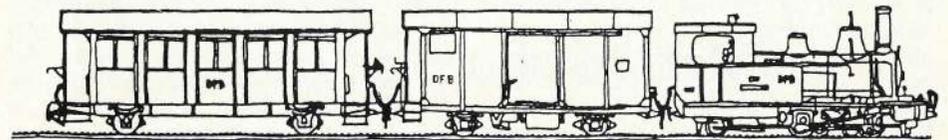
Um 0.30 Uhr dann Gestank und Lärm einer Diesellok. Die aus Zürich herbeigeilte Bm 4/4 18422 schleppte zwei Werkzeug- und einen Rottenküchenwagen auf die Höhe der ersten Wagen des steckengebliebenen EC. Mit Hilfe von DFB/RhB-Lokpersonal stiegen die Reisenden mit allem Gepäck problemlos über ein Blech in den «Bauzug» um und versammelten sich leicht belustigt in den nur von wenigen Handlaternen und Taschenlampen erleuchteten Bauzugwagen. Etwa 10 Minuten dauerte die Fahrt nach draussen, vorbei an der

EC-Zuglok, einer roten RE 4/4 II mit zerborstenen Frontscheiben. Wohl nur mit Glück war der Lokführer beim Hineinfahren in die herunterhängende Fahrleitung nicht verletzt worden.

In Killwangen-Spreitenbach verliessen wir unseren «Rettungszug». Um 1.08 Uhr fuhr vom gleichen Perron ein zum Regionalzug degradiertes IC aus Genf, um uns mit Halt in Schlieren und Zürich-Altstetten nach Zürich HB zu bringen. Dort versammelten sich die Weiterreisenden auf dem Perron in Gruppen, um das «geographische» Aufteilen zu erleichtern. Für die Anschlussreisenden warteten in der Querhalle bereits zwei Taxis und ein 16plätziger Minibus, und um etwa 1.40 Uhr ging es durch das nächtliche, leergelegte Zürich Richtung Osten. Der Minibus hatte einen längeren Zickzack-Kurs vor sich, galt es doch, über Winterthur Seen, Frauenfeld, Wil, Uzwil nach St. Gallen, Rorschach, Rheineck und Arbon zu gelangen. Gegen vier Uhr morgens dürften allerdings auch die «äussersten» Ostschweizer ihr Ziel erreicht haben.

Damit ging auch für die letzten «Mohikaner» die erste grosse DFB-Reise spät aber gut zu Ende. An dieser Stelle nochmals ein herzlicher Dank an alle, die diese schöne und faszinierende Fahrt möglich gemacht haben, vor allem an unseren Reiseleiter Beat H. Schweizer. Dass allerdings bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke die Fahrleitung im Heitersbergtunnel noch öfters Thema angeregter Diskussionen sein dürfte, wird wohl niemanden verwundern!

Christian Ammann



Zum Jubiläum 10 000 Mitglieder!

Liebe Mitglieder

Am 3. Dezember 1993 wird unser VEREIN FURKA-BERG-STRECKE genau zehn Jahre alt.

Im Hinblick auf dieses Jubiläum hat sich der Zentralvorstand das anspruchsvolle Ziel gesetzt, die Zahl der Mitglieder auf 10 000 zu steigern. Zusammen mit den Sektionen und Regionalgruppen starten wir daher heute die Werbeaktion:

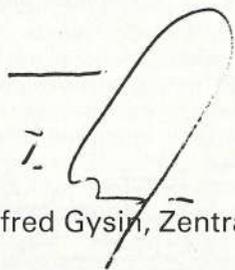
Mitglieder werben Mitglieder!

Jedes Mitglied unseres Vereins ist dazu aufgerufen, mindestens ein weiteres Mitglied zu werben. Benützen Sie dazu den Anmeldetalon auf der letzten Seite des Zeichnungsprojektes, der diesem Mitteilungsblatt beigeheftet ist. Weitere Exemplare erhalten Sie in unserem VFB-Sekretariat, Postfach 3468, CH-4002 Basel.

(Tel. 061 411 91 91, Fax 061 411 90 20).

Auf das 10 000ste Mitglied und die erfolgreichen Teilnehmer unserer Werbeaktion wartet eine grosse Überraschung. Helfen Sie mit, unseren Verein auszubauen, stetig aufwärts wie unsere Bahn, Mitglied um Mitglied, Zahn um Zahn.

Für Ihre Unterstützung danke ich Ihnen herzlich.



Alfred Gysin, Zentralpräsident

Die Übernahme der HG 3/4 Nr. 1

Zur Besichtigung des Raw Meiningen reisten am 27. März 1993 rund 300 Personen aus der Schweiz und aus Deutschland an. An diesem Datum sollte die medienwirksame Übernahme der ersten aus Vietnam zurückgeholten Dampflokomotiven durch die DFB stattfinden.

Noch wenige Tage vor diesem Anlass präsentierte sich die HG 3/4 Nr. 1 in der schwarzen Grundierung, noch fehlten einige Leitungen und Instrumente. Doch die erste Prüfung hatte das gute Stück schon hinter sich: Erstmals unter Dampf und unter Druck konnten am 20. März die ersten Radumdrehungen mit eigener Kraft absolviert werden. Die Nachricht lautete: Die Lok läuft! Das Outfit des Fahrzeuges wurde gemäss den Vorschlägen der Arbeitsgruppe Esthetik im Ressort Marketing (AGE) der DFB lackiert. Die Seiten-, Front- und Rückwand des Führerhauses, die Wasserkasten und der Kohlekastenbau wurden im DFB-Farbschema, Kobaltblau RAL 5013, lackiert. Alle anderen Partien erscheinen in vornehmem, tiefem Schwarz. Damit die Lok nicht gar klobig wirkt, umspannen vier Messingbänder den Kessel. Die Beschriftung wurde ebenfalls nach Vorschlägen der AGE gestaltet.

So verwunderte nicht, dass sich am Jubeltag die HG 3/4 Nr. 1 der DFB in schönsten Farben und gar unter Dampf dem Publikum präsentierte.

Die schweren, in Bronze gegossenen Buchstaben und Zahlen sowie die ebenfalls gegossenen Hersteller-, System- und Fabrikschilder waren allesamt fein säuberlich montiert. Sogar die Loklaternen hatten unbeschadet den weiten Weg aus der Schweiz überstanden und blitzten an der Spitze.

Mit rassigen Klängen untermalte die Musikgesellschaft Meiningen den ersten offiziellen Auftritt der restaurierten Dampflokomotive, die auf der Schiebebühne stehend langsam durch die

grosse Lokhalle an den ihr zugedachten Platz unter Fahnen verschoben wurde.

Am vorbereiteten Rednerpult hielt der Direktor des Raw, Wolfgang Oleak, seine Ansprache. Er äusserte sich kurz und bündig über die grosse Aufgabe, die im Raw zu bewältigen war, dankte für den Auftrag und lobte die angenehme Zusammenarbeit, ohne die Begrüssung der illustren Gäste zu vergessen, die da waren: Herr Reinhard Kupietz, Bürgermeister der Stadt Meiningen; Herr Grieg als Vertreter des Landratsamtes Thüringen; Herr Ministerialrat dipl.-Ing. Horst Troche, Leiter der DB- und DR-Ausbesserungswerke; Herr dipl.-Ing. Günter Schwerin, Direktor des Verkehrsmuseums in Nürnberg; Herren Gerold Brehm und Kurt Mager als Vertreter der Reichsbahndirektion Erfurt; Frau Ellen Göbel, Kanzlerin, und Herr Prof. Klaus Habermehl, Fachdozent der Hochschule Darmstadt. Die Auswahl der Nennung ist beabsichtigt, standen doch noch Vertreter des Raw Meiningen, der DFB und der Presse, inklusive Fernsehen, auf der langen Liste.

Der Verwaltungsratspräsident der DFB, lic. rer. pol. Alfred Gysin, richtete danach einige Worte an die versammelten Bahnfans und beschrieb die Anstrengungen der DFB. Direktor Oleak übergab alsdann das Lokbuch an den DFB-Präsidenten, der dieses wiederum an den Rollmaterialchef, Ing. HTL Walter Probst, als fachlich richtigen Adressaten weiterleitete. Alfred Gysin überreichte sodann eine Aktie der DFB dem Werksleiter, damit das Werk eine bleibende Erinnerung an die Vollendung der ersten dort aufbereiteten Zahnradlok habe und auch ein klein wenig Mitbesitzer am grossen Furka-Projekt werde. Stürmischer Applaus war die Anerkennung der Idee. Nach

dem gegenseitigen Anerkennen und der somit ausgedrückten Sympathie zwischen Raw und DFB liess man die Lok 1 durch die Halle zurück ins Ausengelände rollen. Auf dem eigens hergerichteten Gleise wurde zur Freude insbesondere der Fotografen und Videofilmer mit einigen Kurzfahrten die korrekte Funktion demonstriert. Sogar der kurze Zahnstangenabschnitt wurde befahren.

Nach dieser gelungenen Präsentation echter Dampftechnik fühlten sich alle

Teilnehmer hungrig genug, um sich in der Kantine mit vorzüglicher thüringischer Fleischroulade und ebensolchen, luftigen Klössen zu stärken.

Somit fand ein weiterer Meilenstein in der kurzen Geschichte der DFB Dampf- bahn Furka-Bergstrecke AG einen Abschluss, da sich gleich anschliessend das Gros der Besucher auf die Weiterfahrt der durch den DFB-Reisedienst organisierten Ausflug in den Harz aufmachte.

Beat H. Schweizer



Als Geschenk –
eine Vereinsuhr des VFB!
goldplaqé mit Lederband,
Swiss Made, Quartz,
12 Monate Fabrik-Garantie

Für Fr. 49.– + Versandkosten
Lieferbar durch die
Materialzentrale VFB
Zürcherstrasse 209
CH-8500 Frauenfeld

Réception de la HG 3/4 No 1

Pour aller visiter les usines «RAW» à Meiningen le 27 mars 1993, quelque 300 personnes se sont déplacée de Suisse et d'Allemagne. La date était prévue pour une réception télégène de la première des locomotives à vapeur rapatriées par la DFB du Vietnam.

Peu de jours avant, la HG 3/4 No 1 se présentait encore uniquement habillée de la peinture de fond noire et des tuyautages et des instruments n'étaient pas en place. Cependant, la belle machine avait déjà passé quelques épreuves: Le 20 mars, première mise sous pression vapeur et quelques tours de roue autonomes. Première constatation: La loco marche! La finition de la machine s'effectua selon les propositions de la section «marketing» de la DFB. Les flancs, le devant et l'arrière de la cabine, les réservoirs d'eau et la soute à charbon reçurent le bleu de cobalt RAL 5013, spécifique de la DFB. Toutes les autres parties se présentent en un noir très distingué. Afin que la loco n'ait pas un aspect trop massif, quatre rubans de laiton encerclent la chaudière. Les inscriptions se firent également d'après les propositions de la commission d'esthétique. Quoi d'étonnant dès lors que lors de la réception, la loco HG 3/4 No 1 de la DFB se présentât au public sous de magnifiques atours et sous pression. Les lettres et les chiffres fondus en bronze, les plaques du constructeur mentionnant système et données techniques se trouvaient bien en place. Même les lanternes de front et d'arrière, restées indemnes, brillaient de tout leur éclat. La fanfare de Meiningen salua d'un morceau entraînant la réapparition de la loco à vapeur rénovée, trônant sur le pont roulant, qui la déplaça, pavoisée, à travers la grande halle d'atelier. Le directeur des ateliers, Wolfgang Oleak, monta à la tribune pour prononcer son discours. Il releva brièvement et de

manière expressive la tâche difficile qui s'état présentée à son entreprise, il se loua de l'excellente collaboration avec les commettants, et m'oublia pas de saluer les hôtes illustres venus assister à la cérémonie: MM Reinhard Kupiez, maire de la ville de Meiningen, Grieg représentant les autorités du Land Thuringe, Horst Troche, ingénieur et chef des ateliers de réparation des chemins-de-fer allemands, Günter Schwerin, directeur du musée des transports de Nuremberg, Gerold Brehm et Kurt Mager représentant la direction des chemins-de-fer à Erfurt, M^{me} Ellen Göbel, chancelière et le professeur Klaus Habermehl de l'école polytechnique de Darmstadt. La liste des notabilités serait encore longue, personnalités des ateliers RAW Meiningen, la presse et la télévision.

Le président de la DFB, Alfred Gysin, lic. rer. pol. adressa ensuite quelque mots aux mordus du rail et rappela les efforts de la DFB. Sur quoi, W. Oleak, directeur, remit le matricule de la loco à A. Gysin qui, de son côté, le transmit aux mains de celui qui devra aussi s'en servir, Probst, technicien, chef du service d'exploitation. Afin que l'entreprise conserve un souvenir de la première restauration totale d'une loco à crémaillère et devienne aussi un petit peu copropriétaire du grand œuvre s'effectuant à la Furka, le président A. Gysin remit une action de la DFB au chef d'atelier, idée qui souleva de frénétiques applaudissements. Estime et sympathie réciproques ayant ainsi été documentés, on refit défilé la loco à travers la halle pour lui faire gagner l'extérieur. Sur un tronçon de voie spécialement aménagé avec un bout de crémaillère, on prouva au grand plaisir des photographes et de la télé que la loco fonctionne bel et bien. Après cette démonstration réussie de la mécanique à vapeur, les participants

se sentirent suffisamment d'appétit pour aller à la cantine de l'usine faire honneur à un succulent repas composé de roulades de viande à la mode de Thuringe et de quenelles soufflées. Ainsi fut clos un nouveau chapitre de la

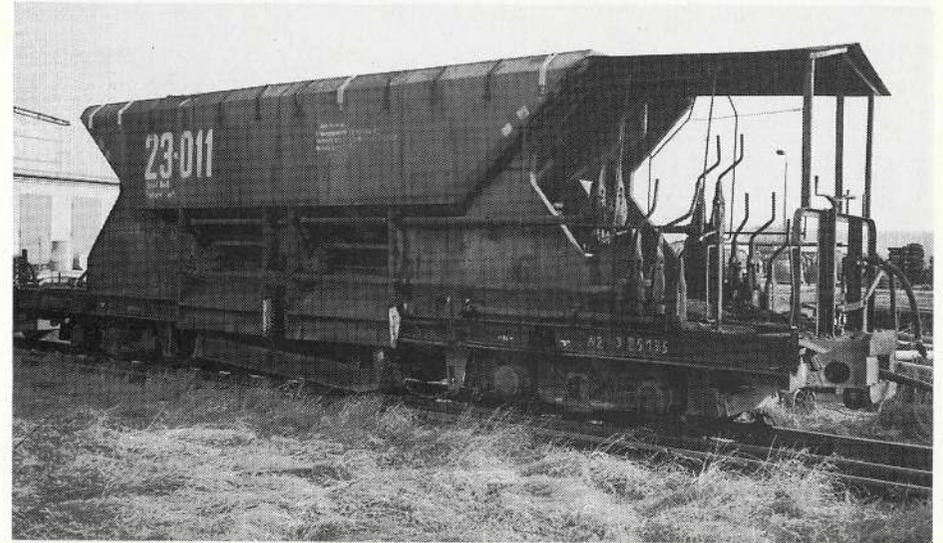
renaissance du chemin-de-fer à vapeur de la Furka, ligne sommitale. Immédiatement après, le gros des participants se mit en route pour la tournée prévue à travers le Harz.

Beat H. Schweizer



Als Geschenk der NOK, durfte die DFB diesen Bock-Kran in Empfang nehmen. Am 15. Mai 1993 beschäftigten sich acht Personen der Sektion Graubünden mit der Demontage dieses Gerätes. Nach rund vier Stunden war der Kran zerlegt und verladen. Die Reise vom Rhein zur Reuss, nach Realp, fand wenige Tage später statt.

Schotterwagen und Baudienstfahrzeuge



Je weiter wir uns mit der Erneuerung der Trasse vom Stützpunkt Realp entfernen, um so wichtiger sind ausreichende Kapazitäten für den Schottertransport. Auf der Suche nach geeigneten Selbstentlade-Schotterwagen wurden wir mit Hilfe von Furka-Freunden aus Sachsen bei der MIBRAG, Mitteldeutsche Braunkohlewerke AG, fündig. Deren Braunkohle-Tagebergbau in Nachterstedt (südlich von Magdeburg) wird stillgelegt, so dass Schotterwagen und Baudienstfahrzeuge nicht mehr benötigt werden. Eine Ortsbesichtigung Ende August 1992 ergab, dass – trotz 900 mm Spurweite – die dortigen Selbstentlade-Schotterwagen für uns geeignet sind. Auch das günstige Preisangebot lockte uns. Es war etwas mühselig festzustellen, ob und zu welchen Kosten die Zweiachs-Drehgestelle auf 1000 mm umgespurt werden können. Als günstigste Lösung ergab sich schliesslich die Verwendung

von Drehgestellen, die uns von den aus Vietnam mitgebrachten Flachwagen zur Verfügung stehen. Am 31.3.1993 ist der erste Schotterwagen in unserer Werkstatt in Goldau/SZ eingetroffen. Der zweite folgte Mitte April. Natürlich interessieren uns aus Nachterstedt auch frei werdende Baudienstfahrzeuge. Sie befinden sich in gut gepflegtem Zustand, sind noch nicht so alt und dürften – was eine Überprüfung ergab – leichter umspurbare sein als die Schotterwagen. Da sich der grosse MIBRAG-Konzern in der Umstrukturierung befindet, erfordern unsere Gespräche einigen Langmut.

Bei dieser Gelegenheit Dank auch an die Freunde der Regionalgruppe Berlin-Brandenburg. Sie machten zwei gusseiserne, historische Wasserkranne ausfindig, die wir ebenfalls gut gebrauchen können.

Wolfgang Schmidt



Dampfbahn-Fahrten

Bauma – Bäretswil – Hinwil
im schönsten Wandergebiet des Zürcher Oberlandes

Fahrplan gültig für die Sonntage, 2. und 16. Mai, 18. Juli, 1. und 15. August, 17. Oktober 1993:

Bauma	ab	9.30	13.30	15.30	Hinwil	ab	10.30	14.30	16.30
Bäretswil	ab	9.52	13.52	15.52	Bäretswil	ab	10.50	14.50	16.50
Hinwil	an	10.10	14.10	16.10	Bauma	an	11.10	15.10	17.10

Fahrplan gültig für die Sonntage, 6. und 20. Juni, 4. Juli, 5. und 19. September, 3. Oktober 1993:

Bauma	ab	9.30	10.30*	13.30	14.30*	15.30	Hinwil	ab	10.30	11.30*	14.30	15.30*	16.30
Bäretswil	ab	9.52	10.52*	13.52	14.52*	15.52	Bäretswil	ab	10.50	11.50*	14.50	15.50*	16.50
Hinwil	an	10.10	11.10*	14.10	15.10*	16.10	Bauma	an	11.10	12.10*	15.10	16.10*	17.10

* mit Buffetwagen

Weitere Haltestellen: Neuthal, Ettenhausen-Emmetschloo. (Traktionsänderungen vorbehalten)



Es sind nur Dampfbahn-Spezialbillette gültig!

Anfragen für Extrazüge sind zu richten an:
Reisedienst SBB, Bahnhof Bauma, Telefon 052/46 12 41

Bericht des «info-bus» VFB

7. Seon, Nyon, Langenthal, der «info-bus» war überall!

Nach meinem letzten Bericht waren diese drei Orte tatsächlich meine nächsten Stationen, an denen ich wieder einen weiteren Bevölkerungskreis über den Wiederaufbau der Furkabergstrecke orientieren durfte. Dabei stelle ich mit Genugtuung fest, dass schon sehr viele Personen in irgend einer Form von uns gehört haben. Auch wenn Lokomotiven aus einem anderen ostasiatischen Land als aus Vietnam zurückgeholt sein sollen, die spektakuläre Aktion einer Handvoll Schweizer hat doch Spuren in den Hirnzellen vieler Interessierter zurückgelassen. Auch dass es in Realp wieder «dampft» und ein Reiseerlebnis mit allen sieben Sinnen wahrgenommen werden kann, ist einigen Besuchern bereits bekannt. Jetzt weiss ich nur nicht, freuen sie sich mehr auf die Bahnfahrt oder den Fondueplausch, vermutlich aber auf beides.

Nun, der Fondueplausch steht noch bevor, aber vom Plausch über meine Einsätze will ich Euch nun gerne wieder erzählen.

In Seon war eine regionale Gewerbeausstellung, an der wir als Gast teilnehmen durften. Zuerst schien es mir, als würde dieser Einsatz ein Flop, aber am Samstag mittag und am Sonntag erschienen immer mehr Leute, und ein ansehnlicher Teil davon besuchte auch mich. Hans Weber war wie immer unermüdlich und begeistert dabei, vom schönen Wiederaufbau der Furkabergstrecke zu erzählen, und vergass auch nicht, für eine Mitgliedschaft oder/und Aktionäre zu werben. Schon einige Male hatte seine Beharrlichkeit Früchte getragen, was sich dann immer in seinem zufriedenen Gesicht widerspiegelte. Auch Frau Kägi, die OK-Präsidentin, orientierte sich von Zeit zu Zeit, wie der Erfolg sei, und forderte über

die Lautsprecheranlage die Leute auf, mir einen Besuch abzustatten. Für ihre Aufmerksamkeit erhielt sie ein Furka-geschenkset nachgeliefert.

Die noch junge, aber rührige Waadt-ländersektion ging mit mir an die Rail-Expo nach Nyon. Sie war mit meinem Einsatz zufrieden, wünschte sich aber verständlicherweise auf den verschiedenen Bildtafeln auch erklärenden Text in französischer Sprache. Na, wir wollen mal sehen, ob dies bei den nächsten Tafeln klappt. Schön wär's!

Wie versprochen, kam ich im Herbst nochmals nach Langenthal, wo uns Ludi Rüegger an den «glatte Märit» eingeladen hatte. Dies ist ebenfalls ein Anlass, bei dem sich das Gewerbe der ortsansässigen Bevölkerung näherbringen will. Genau das gleiche lag ja auch in unserem Sinn, und so eiferten auch wir um die Gunst der Interessierten und lockten sie in mein Inneres. Lilian versuchte, wie im Vorjahr in Bern, allen Besuchern einen Furka-kalender zu verkaufen, aber diesmal lief das Geschäft weit harziger, denn: Diesmal blieb, oje, oje, gar manchem zu das Portemonnaie.

Trotzdem waren am Schluss alle zusammen zufrieden, mit einer einzigen Ausnahme, nämlich derjenigen der Buszentrale. Sie hatte das Zuleitungskabel zu ersetzen, das infolge zuviel angeschlossener elektrischer Heizleistung fast zusammengeschmolzen war. Inzwischen wurde aber auch dieses Problem entschärft.

Den nächsten Einsatz hatte die Sektion Bern geplant, und zwar anlässlich der Mowo in Bern. Mowo steht für Mode und Wohnen, und die Ausstellung fand in den BEA-Hallen statt. Leider war es auch hier schon recht kalt, und die Besucher zogen es vor, rasch in die geheizten Hallen zu verschwinden. Wer weiss, vielleicht hat manche Person an den langen Winterabenden in den mit-

genommenen Prospekten oder Aktienzeichnungsscheinen von unseren Tätigkeiten gelesen, ja sich sogar davon begeistern lassen. So gesehen, lässt sich mein Werbeerfolg nicht immer anhand der Anzahl Besucher, der unmittelbar erworbenen Mitglieder oder des verkauften Materials messen. Es darf durchaus auch eine Langzeitwirkung angenommen werden. Umso erfreulicher ist die Tatsache, dass wir unsere gesamten Ausgaben aus den eigenen Einnahmen abdecken und 1992 noch Fr. 10 000.– an die damals gerade notleidende Zentralkasse abliefern konnten. Dies alles ist eben nur möglich, weil sich das Busteam und die jeweils eingesetzten Sektionsmitglieder so toll und uneigennützig für die Sache einsetzen.

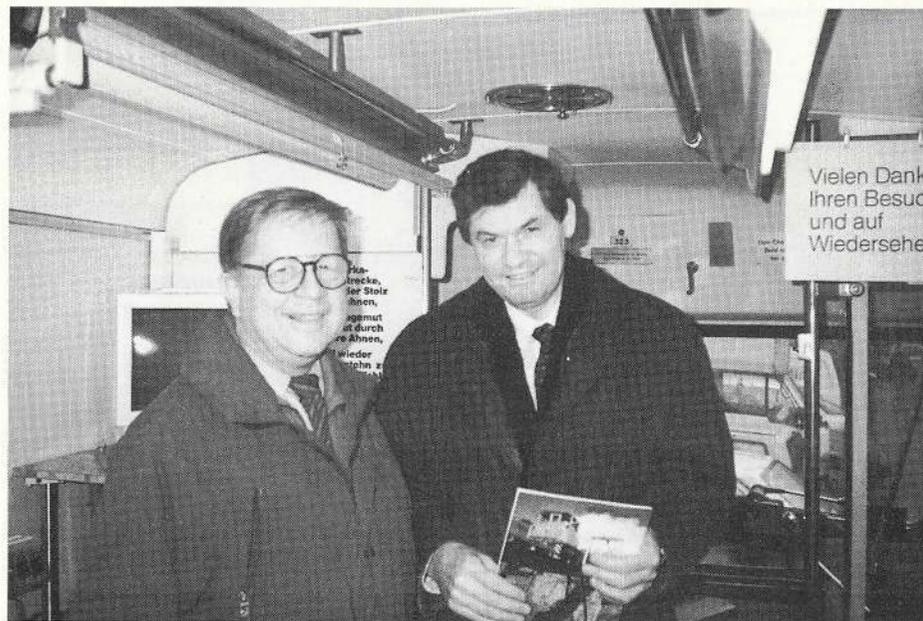
Wieder einmal danke ich an dieser Stelle allen Helferinnen und Helfern recht herzlich!

In der Innerschweiz sind es mehrheitlich die Damen, die sich für mein Erscheinen einsetzen. Alice, Lucia und Margrit wollten nochmals die grosse Käuferschaft im Mythencenter in Schwyz über die bereits geleistete Arbeit an der Furkabergstrecke orientieren. Man war ja dieses Jahr schlussendlich das erste Teilstück von Realp bis Tiefenbach gefahren, und im Lokalfernsehen wurde über den grossartigen Einsatz des dortigen Zivilschutzes an unserem Projekt täglich berichtet. Aber wo waren da die Gutscheine für eine Fahrt im 1993, die man als gutes Weihnachtsgeschenk hätte absetzen können? Der guten Laune der Busbetreuung tat dies glücklicherweise keinen Abbruch, und nebst den obligaten Besuchern Res Abegg, Hans Müri, dem Schrauben-Franz und Olio wurden vor allem einigen weiteren Besuchern Informationen vermittelt und Unterlagen in die Hand gedrückt. Mir schien es manchmal als würde man den einen oder anderen wieder in Realp antreffen, so begeistert verliessen sie mich. Im Anschluss an diesen Einsatz fand in Schönenwerd das traditionelle Busteamtreffen statt. Dabei werden Infor-

mationen ausgetauscht, Beschlüsse gefasst, Busbetreuerinnen und Busbetreuer geehrt, aber auch Säumige gemahnt. Diesmal war es Beat Schweizer, der uns die versprochenen neuen Bildtafeln noch immer nicht geliefert hatte. Zur Erinnerung erhielt er eine Rute mit vielen Fotos des «infobus» zur Ermahnung. Ob es wohl nützt? Das Busteamtreffen ist aber vor allem ein Anlass, bei dem man das Zusammengehörigkeitsgefühl und die Verbundenheit mit unserem grossen Ziel pflegt.

Trotz diesem bereits spät angesetzten Termin war aber meine diesjährige Saison noch nicht zu Ende. In Liestal luden nämlich die Oberbaselbieter Eisenbahnamateure zu einem Tag der offenen Tür ein, und als Gast und Blickfang wurde ich vor den Eingang gestellt. Und wieder einmal mehr beweist die nachfolgende Episode, mit wieviel interessanten Personen man bei der Busbetreuung in Kontakt kommen kann. Ein Schweizer stellte uns seinen Begleiter als russischen Hochschulprofessor für Eisenbahntechnologie vor. Sie hatten zusammen eine Fachtagung in Basel besucht und waren per Zufall in Liestal an mir vorbeigekommen. Gegen seine Visitenkarte, die unserem Präsidenten übergeben wurde, überreichte man ihm das Buch «Die Furkabergstrecke». Da er ausser Russisch nur Englisch verstand, konnte er den Text nicht lesen, aber er versicherte uns, dass ihn und sicher auch die vielen Studenten in Moskau die schönen und interessanten Bilder erfreuen werden. Möglicherweise werden in ein paar Jahren somit unsere Fahrgäste auch russisch sprechen. Die Betriebsleitung tut eventuell gut daran, sich schon bald darauf vorzubereiten. Sollten deshalb die Bahnhöfe und Haltestellen nicht auch schon in kyrillischer Schrift angeschrieben werden?

Jetzt endlich, Ende November, ging es in die verdiente Winterpause. Aber kaum werden die Tage etwas länger und kommen ein paar wärmende Sonnenstrahlen, so erscheinen ein bis zwei Personen, die an mir da und



In Liestal: rechts der russische Hochschulprofessor für Eisenbahntechnologie aus Moskau

dort etwas ergänzen oder ausbessern, meine doch schon älteren Glieder einer Kontrolle unterziehen und mich damit bereitstellen für neue Taten. Mit solchen beginnen wir meistens bereits im März. Inzwischen bin ich aber auch schon recht neugierig, was die neue Saison bringen wird. Bis jetzt sind schon 12 Einsätze in der ganzen Schweiz angemeldet. Soviel sei Euch dazu schon heute verraten, dieses Jahr soll ich an den Hochzeitsfeierlichkeiten eines Eisenbahnfans eine wichtige Rolle übernehmen. Warum auch nicht, bin ich doch als Gesellschaftswagen für 65 Personen, davon 11 Sitzplätze, offiziell zugelassen. Ich – nein, wir alle – freuen uns darauf und werden uns auf diesen Tag etwas Spezielles einfallen

lassen. Vielleicht kann ich Euch dann bei meinem nächsten Bericht davon ein Foto zeigen.

Mein nicht ganz bescheidenes Motto heisst in solchen Fällen:

Wenn Geld in meiner Kasse klingt, der «info-bus» recht gern einspringt! Sollten also noch weitere solche oder ähnliche Einsätze vorliegen, so sei hier nochmals meine vollständige Kontaktadresse wiedergegeben:

Hans Surber, Tel. P 062 35 36 70
 Rebenstrasse 1 Tel. G 062 35 18 03
 (neu, früher 360) Fax P 062 35 38 22
 Obergösgen SO Fax G 062 35 12 95
 Ich freue mich auf Eure Meldungen!

Mit herzlichem Furkagruss
 Euer «info-bus»

Dieses Ding
ist
Gold wert!



Die Vinagenda der St. Jakobskellerei

Es gibt Momente, da ist guter Rat Gold wert! Zum Beispiel beim Wein-Einkauf, unterwegs auf Reisen oder im Restaurant, wenn Sie zum Essen einen Klassewein in seiner schönsten Reife aussuchen.

Weinfreunde haben daher stets die VINAGENDA auf sich. In diesem kreditkartengrossen Faltkalender sind die letzten 20 Weinjahrgänge der wichtigsten Anbauggebiete bewertet und mir ihrer Lagerfähigkeit versehen.

Das heisst, Sie wählen in Zukunft mit absoluter Sicherheit die besten Weinjahrgänge aus. Sei es zum direkten Geniessen oder zum Lagern Ihrer Lieblings-Sorte.

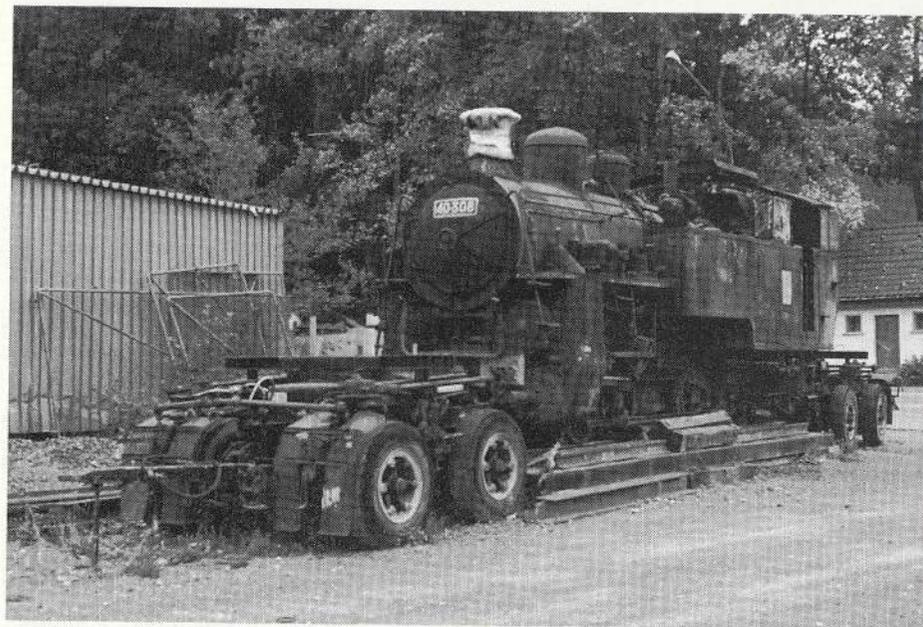
Rufen Sie uns an oder schicken Sie uns eine Postkarte mit Ihrer vollständigen Anschrift. Sie erhalten dann gegen eine Schutzgebühr von nur Fr. 9.50 die praktische Vinagenda.

SCHULER-WEINE
St. Jakobskellerei
Franzosenstrasse 14
6423 Seewen SZ
Telefon 043/24 33 33



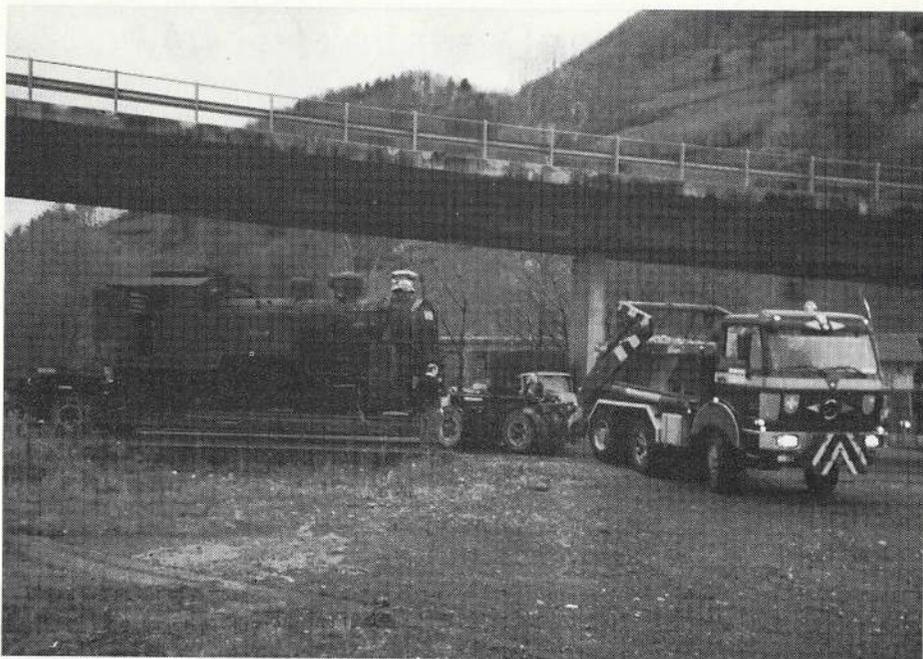
SCHULER-WEINE
St JAKOBSKELLEREI
SCHULER + CIE AG SCHWYZ + LUZERN

Überführung der Dampflok HG 4/4 nach Seewen



Am 20. November 1992 war es endlich soweit: Nach diversen Vorarbeiten am Vorabend, das heisst Heben des Tiefbettes, Kontrolle aller Räder, der Bremsen, der Beleuchtung etc. und anschliessend Bereitstellen des Tiefgängers mit unserem Lastwagen, stand dem Transport von der Firma Vanoli (Freiluftlagerung) nach dem neuen Bestimmungsort bei der Firma Jakob Schuler Weinhandlung Seewen nichts mehr im Wege. Genannte Firma, übrigens eine der grössten, wenn nicht die grösste in der Schweiz, hat sich grosszügig bereit erklärt, unserem Vietnamesen in einer Halle Unterschlupf zu gewähren. Unser «Chef» «Hans von der Tafag» hatte im Vorfeld

des Transportes alle Bewilligungen eingeholt und den Lastwagen der Firma Senn Transporte organisiert, da wir unsern Lastwagen wegen zu schwachen Hakens nicht benutzen durften. Pünktlich zur abgemachten Zeit war Gusti, unser Chauffeur, in Immensee. Leider liess die angeforderte Polizeibegleitung ½ Stunde auf sich warten. Nach der Blitzreparatur einer undichten Luftleitung und dem Abändern der Beleuchtung konnte es endlich losgehen. Über die Autobahneinfahrt Immensee fuhren wir Richtung Goldau. Nach Überqueren der «Bernhöhe» ging es relativ zügig weiter nach Seewen. Bei der Ausfahrt Seewen fehlten lediglich ca. 3 cm Höhe.

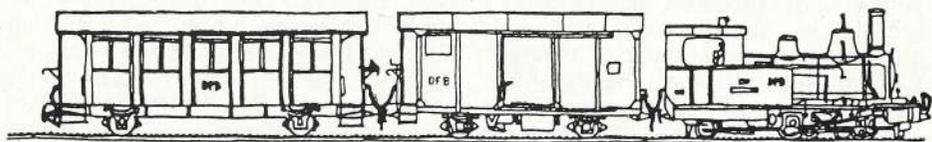


Unterwegs zum neuen Standort

Wir wussten aber, da ich nachgemessen hatte, dass es reichen würde. Nachdem Gusti auf dem Gelände seiner Firma gewendet hatte, zog er den Tiefgänger vorsichtig in die leere Blechhalle, teilweise waren keine 10 cm übrig. Nun steht die alte Dame wenigstens vor Nässe geschützt und wartet auf ihre zweite Jugend. Ich

möchte der Firma J.Schuler Weine herzlich für ihr grosszügiges Angebot danken und ihre Weine allen bestens empfehlen. Danken möchte ich auch allen Beteiligten der Baugruppe Goldau für die spontane Mithilfe.

Res Abegg



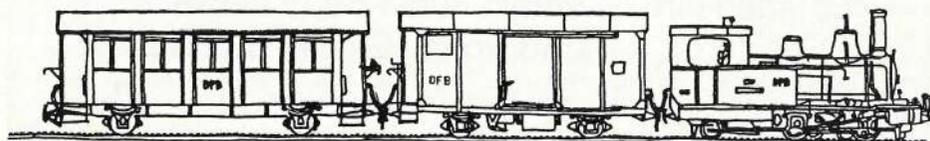
Die Übernahme der DFB 1 am 27.3.93 in Presse und Fernsehen

Die erste der Vietnam-Loks ist wieder instandgesetzt. Für uns alle eine wichtige Etappe zur Realisierung unseres Vorhabens. Auf vielfältige Weise haben wir versucht, dieses Ereignis medienwirksam werden zu lassen. Dazu gehört der bemerkenswerte Bericht «Zurück in die Zukunft» in der Schweizer Illustrierten vom 22.3.93. Ende März verteilte die dpa – Deutsche Presseagentur ein Foto der DFB 1 in der Lokrichthalle des Raw Meiningen mit präzise formuliertem Kommentar an die deutsche Tagespresse. Wir fanden es z.B. in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung (Auflage 433 000), Badischen Neuesten Nachrichten (178 000) und in der Schwäbischen Zeitung (203 000). Im «Jungbrunnen für Dampfrosser» der Rheinischen Post vom 20.3.93 (Auflage 426 000) behandelte der uns gut bekannte Journalist Klaus-Peter Kühn u.a. den Lebensweg unserer Vietnam-Loks. Noch eingehender war der Artikel «Schweizer Vietnam-Lok wieder aufgearbeitet» in der Berliner Tageszeitung Neue Zeit vom 25.3.93. Aber auch in BILD-Thüringen, im Meininger Tagblatt und in der Thüringer Allgemeinen erschienen Berichte. Das April-Heft

vom Eisenbahn-Kurier zeigt in der Bildreportage «Hochbetrieb im Raw Meiningen» ein aussergewöhnlich informatives Foto von unserer DFB 1 während der Instandsetzung mit dem Kommentar «Ausgesprochen gut haben sich die Meininger Dampflok-spezialisten auch auf neue Aufgaben eingestellt. So hatte das Meininger Werk zu DDR-Zeiten natürlich nie eine Zahnrad-Dampflok gesehen. Jetzt laufen die Arbeiten zur Fertigstellung der beiden aus Vietnam zurückgeholten Furka-Loks für die DFB auf Hochtouren.» Da verschiedene Journalisten von monatlich erscheinenden Fachzeitschriften am 27.3.93 dabei waren, erwarten wir für Mai und Juni noch weitere Berichte. Natürlich war auch ein Fernseheteam vom «mdr» – Mitteldeutscher Rundfunk zugegen. Das Filmmaterial wurde auch vom Bayer. Fernsehen für einen Bericht im Rahmen der Sendereihe «Profile» am 16.4.93 übernommen.

Wir hoffen, dass diese vielseitige Berichterstattung den Fahrkartenverkauf im Sommer nachhaltig fördert.

Wolfgang Schmidt



Volkstümlicher Sonntags-Plausch

im Hotelgarten in

Gletsch

Bei schlechter Witterung
im Saal des Hotels

Sonntag, 25. Juli 1993
beginnen wir um

11.00 Uhr mit der Messe

anschliessend **Spiel – Spass – Musik – Tanz**
mit der Kapelle

Nufenen

Es laden ein **Verein Furka-Bergstrecke**
und Hotel «Glacier du Rhone»

Nach 11 Jahren wieder an der Furka

Fast klingt es wie ein Fasnachtsscherz. Im September 1981 hatte ich mich mit meinem Freund Samuel Stähli, der Leiter des Projekts Bahn 2000 der SBB war, verabredet. Er hatte mir gleich gesagt, dass ich mir in der Woche vom 21. bis 27. nicht so viel vornehmen sollte, denn da hätte er etwas Besonderes mit mir vor. Und was Besonderes war es auch: Es waren die Abschiedsfahrten der FO über die Furkastrecke. Wohlweislich hatte ich natürlich einen «Swiss Holiday Pass» besorgt, und den nutzte ich weidlich aus. Dazu hatte mir Herr Stähli noch eine Mitfahrgenehmigung auf dem Führerstand der Loks beschafft, und so war ich einige Tage zwischen Andermatt und Oberwald fast pausenlos unterwegs, stieg in Muttbach-Belvedere, Realp und Gletsch von Zug zu Zug um. Dass die Strecke nicht so ganz in Schuss war, sah man an den vielen Bahnwärtern, die zwischen Tiefenbach und Furka «Wacht» hielten. Es hat fast auf den Tag genau 11 Jahre gedauert, bis ich wieder vom 16. bis 18.9.1992 auf der Furka war.

Dazwischen hatte ich mit Herrn Stähli – er war inzwischen Betriebsdirektor der BLS geworden – einen Ausflug von Brig nach Münster unternommen, wo uns das Tor zum Lokschuppen aufgemacht wurde und wir eine vor sich hinrostende Zahnradlok bewundern konnten. Er sagte mir, dass einige «Verrückte» eine Gesellschaft zur Erhaltung der Bergstrecke gründen wollten. Auf mein Begehren, ob ich mich nicht auch diesen «Verrückten» anschliessen könne, meinte er, er wolle sich erkundigen, ob auch Ausländer zugelassen werden könnten. Nach einigen Monaten kam Nachricht aus der Schweiz, die ich nicht ohne weiteres interpretieren konnte. So antwortete er auf meinen Anruf, dass dies die gewünschte Sache mit der Furkabahn sei. Ich wurde auf

diese Weise Aktionär der DFB. Es war mein letztes Gespräch vor seinem frühen, unerwarteten Tod. Schon öfter wollte ich wieder einmal die Furka besuchen und mich auch als Fronarbeiter verdingen, aber immer kam etwas dazwischen. Endlich im besagten September 1992 konnte ich in meine Heimfahrt einen «Schlenker» St. Margarethen-Bern-Brig-Andermatt-Basel einbauen. Zum ersten Mal übernachtete ich in Realp, als ich mich aber nach dem Abendessen zur Lokremise der DFB begab, fand ich dort keinerlei Lebenszeichen. Ich wanderte deshalb bei Mondenschein der Furkareuss entlang, was nach der Kurve jenseits des Bahnübergangs wegen der beginnenden Zahnstange etwas beschwerlicher wurde, und gelangte zur Wilerbrücke. Da bereits begann meine Bewunderung zur Hochachtung zu werden. Man hatte zwar in unserem Mitteilungsblatt immer über die Arbeitsfortschritte berichtet, dass aber die gesamte Strecke vollkommen neu eingeschottert war, erfuhr ich erst da. Auch die Brücke war hervorragend restauriert und mit einem neuen Geländer versehen. Das plätschernde Wasser zu beiden Seiten zeigte an, dass die Abflüsse alle in Ordnung gebracht worden waren, und einige helle Stellen in den Steinmauern waren ein Hinweis auf Rekonstruktionsarbeiten. So gelangte ich durch die 3 Senntumstafel-Tunnel immer höher. Inzwischen war aber der Mond verdeckt, und das Nieseln zeigte mir, dass die Wolken sich bereits ziemlich gesenkt hatten. So kehrte ich vor der Steffenbachbrücke um und machte mich auf den Heimweg. Der war beschwerlicher als der Hinweg, denn die Wolken hatten sich fast bis zum Talgrund gesenkt, was man aus den Lichtern der Armeefahrzeuge, die den südlichen Berghang befuhren, schliessen konnte.

Am nächsten Tag sah ich mich in der Remise um, und bewunderte das gelungene Werk. Dabei kam ich an der grossen Anschwemmung vorbei, die die Furkareuss bei dem Unwetter verursacht hatte. Bevor ich zur Wilerbrücke kam, konnte ich das Schild nicht übersehen, dass das Betreten des Bahnkörpers verboten sei (Am Abend vorher war es mir offensichtlich durch die Schattenbildung beim Mondschein nicht aufgefallen). So gab ich mein Vorhaben auf, bis nach Tiefenbach zu gehen, und strebte wieder Realp zu. Etwa am Ende der Zahnstangenstrecke überholte mich ein Arbeitszug. Nun war auch der Infowagen geöffnet, aber man konnte mir nicht sagen, ob noch ein Zug fahren würde. So zeigte man mir die Lok in der Remise, die hervorragend restaurierten Wagen. Aus der Tatsache, dass die Lok angeheizt war,

schloss ich aber, dass noch etwas kommen musste. So unterhielt ich mich mit dem Mann im Info-Wagen, beobachtete mit dem Feldstecher den Zugbetrieb auf dem FO-Bahnhof und suchte mir auch sonst lohnende Objekte. Dass sich etwas tat, bemerkte ich, als offensichtlich der Druck im Kessel stieg, was man am Zischen an den Sicherheitsventilen erkennen konnte. Dann kam ein Bus mit Leuten hessischen Dialekts an. Nun konnte ich schnell eine der schön bedruckten Fahrkarten kaufen, und die Fahrt ging los. Vom Zug aus konnte man den Unterschied zum Zustand der Strecke gegenüber ihrem Aussehen im Jahre 1981 besonders deutlich wahrnehmen. Auf dem Stück nach Tiefenbach müssen Hunderte von Tonnen neuen Schotters eingebaut worden sein. Man hatte zwar vom «Tiefgang-Schotterwagen» etwas ge-

hört, aber den vollen Eindruck von der geleisteten Arbeit konnte man sich erst durch die Fahrt verschaffen. In Tiefenbach konnten wir die Arbeiten zur Sanierung des in den Berg gebauten Raumes begutachten. Diese Station wurde von einer zweigleisigen in eine dreigleisige ausgebaut. Die Besucher waren von der Art der Arbeitsdurchführung sehr beeindruckt. Am nächsten Tag fuhr ich mit dem Bus nach Gletsch. Auf der Fahrt dorthin hat man in Belvedere einen langen Aufenthalt. Mit dem Feldstecher konnte man sehen, dass auch auf dieser Strecke gearbeitet wurde. Zwischen Muttbach und dem Strecken-

unterbruch bei der Kantonsstrasse wurde an einem Bergrutsch gearbeitet. Von da aus sieht man auch, dass die geplante Unterführung unter der Kantonsstrasse noch ein grosses Stück Arbeit ist. In Gletsch ist das Stationsgebäude renoviert, aber in die Gleisanlage muss noch einige Arbeit hineingesteckt werden. Auch die beiden Bahnübergangsanlagen sind noch zu errichten. Mit diesen Eindrücken kehrte ich nach Realp zurück, womit mein Besuch auf der Furka nach 11 Jahren sein Ende fand.

W. M. Wunderlich, D-3302 Weddel



Anlässlich der «Intermodellbau 93» in Dortmund.

Neu: Familienmitgliedschaft

Gemäss einem Beschluss der Generalversammlung des Vereins Furka-Bergstrecke ist ab sofort der langgehegte Wunsch nach Familienmitgliedschaft ermöglicht (pro Familie wird nur 1 Mitglie derausweis abgegeben).

Die Familienmitgliedschaft (Definition der Familie gemäss Statuten Art. 9: Ehepaar, Vater und Mutter mit eigenen Kindern im gleichen Haushalt bis 18 Jahre) kostet pro Jahr:

Fr. 75.-

DM 90.00

Der Zentralvorstand des VFB hofft, mit der Erfüllung des Wunsches einen Schritt in die richtige Richtung getan zu haben und wünscht sich grossen Zuspruch von bisherigen und Neu-Mitgliedern.

Der Zentralkassier
Eugen Gfeller

Der 80. Geburtstag und die Zukunft der ehemaligen Vietnam-Loks ex-FO 1 (neu DFB 1) und ex-FO 2 (neu DFB 2)

Wer kann schon an seinem 80. Geburtstag sagen, dass er ein zweites Leben vor sich hat? So diese beiden Zahnrad-Dampflokomotiven. Sie gehören zu den drei 1913 von der SLM – Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur – an die damalige Eisenbahngesellschaft B.F.D. (Brig-Furka-Disentis) gelieferten ersten Furka-Loks. Sie waren zunächst im Baudienst zwischen Brig/VS und Gletsch/VS eingesetzt. Ein Jahr später folgten die restlichen 7 Lokomotiven. Hierzu gehörte die Lok Nr. 4, die 1914 im Gebiet von Andermatt Dienst tat. Der Transport dorthin soll mit Pferd und Wagen in zerlegtem Zustand durch die Schöllenschlucht erfolgt sein.

Zur Technik der Loks

Das Pflichtenheft für die nach verschiedenen Untersuchungen schliesslich bei der SLM bestellten Maschinen sah Folgendes vor: «Beförderung eines Zuges von 60 t Anhängerlast auf der Maximalsteigung von 110‰ mit 12 bis 14 km/h Geschwindigkeit». Es wurden daraufhin Lokomotiven mit der Achsfolge 1'C und Zahnradantrieb «System Abt» entworfen und gebaut. Dabei handelt es sich um jenes Antriebsystem für gemischte Adhäsions- und Zahnradlok, welches weltweit die grösste Verbreitung gefunden hat. Nach ihm sind insgesamt etwa 250 Lokomotiven gebaut worden, die meisten von der Wiener Lokomotivfabrik Florisdorf (ca. 80 Stück), gefolgt von der SLM und der Maschinenfabrik Esslingen (je ca. 50 Stück). In der Schweiz gab es 18 Loks nach diesem System, nämlich die acht B1't-Loks der VZ (geliefert 1890–1908) und die 10 Loks der B.F.D. bzw.

FO. Die erste Lok dieser Ausführung war 1885 von der SLM in Form einer normalspurigen Werklok der Achsfolge B1' an die Schieferwerke «Oertelsbruch» bei Hohenstein im Thüringer Wald geliefert worden. Die letzten Zahnrad-Dampflokomotiven nach dem System Abt (HG 4/5) wurden 1952 von Winterthur an die Nilgiri-Bahn in Indien geliefert.

Wie der Name sagt, geht das System auf den berühmten Schweizer Bergbahnpionier Roman Abt zurück. Es ist gekennzeichnet durch Aussenzyylinder für das Adhäsionstriebwerk und Innenzyylinder für das Zahnradtriebwerk. Die durchwegs paarweise vorhandenen Triebzahnräder sind in einem speziellen Rahmen, auch «Zahnradwagen» genannt, gelagert, der sich zwischen den Rädern befindet und auf zwei benachbarte Adhäsionstriebachsen abstützt. Die Innenzyylinder treiben dabei die Triebzahnradachsen ohne Übersetzung direkt wie beim normalen Lokomotivtriebwerk über Kreuzköpfe, Triebstangen und Kuppelstangen schräg über die vordere Adhäsionskuppenachse hinweg an.

Kurz gesagt: Es handelt sich bei der ex-FO 1 und der ex-FO 2 um Zahnrad-/Adhäsionslokomotiven mit Heissdampfkessel, Vierzylinder-Verbundmaschine mit Kolbenschiebern und getrennter Maschinensteuerung, die jedoch gemeinsam bedient werden.

Dampfbetrieb auf der Furka-Bergstrecke

Am 30.6.1914 – also kurz vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges – wurde der Streckenabschnitt Brig/VS–Gletsch/VS offiziell eröffnet. Ende Mai 1915 musste die B.F.D. hauptsächlich wegen

Geldmangels, aber auch wegen Material- und Arbeitskräftemangel (die italienischen Arbeiter wurden zum Militär einberufen) ihre Bautätigkeit einstellen. Ab 1918 nur werktags notdürftiger Zugbetrieb zwischen Brig/VS und Oberwald/VS. Für Oktober 1924 war die Versteigerung der B.F.D. vorgesehen, die aber abgewendet werden konnte. Am 17.4.1925 kam es zur Gründung der FO Furka-Oberalp-Bahn. Und dann ging es «Schlag auf Schlag». Am 17.6.1925 fuhr der erste Dampfzug von Andermatt/UR nach Disentis/GR. Am 21.6.1925 die erste Fahrt durch den Furka-Scheiteltunnel und im August erstmals über die bekannte Steffenbach-Klappbrücke. Höhepunkt war der 18.10.1925, d.h. erstmals wurde die gesamte Strecke von Brig/VS bis Disentis/GR befahren. Eine beachtliche Leistung, denn der lange Baustillstand hatte den Anlagen stark zugesetzt. Und als schliesslich der Lückenschluss zwischen der VZ (neu BVZ) und der FO zwischen Visp und Brig zustande kam, konnte erstmals am 26. Juni 1930 ein lokbespannter «Glacier-Express» über die Furka-Bergstrecke fahren. Jetzt kamen die Jahre, in denen sich die viele Jahre eingemotteten Loks bewähren konnten. Und das Jahr 1930 war dann auch das Jahr ihrer höchsten km-Leistung mit 197 239. Die Loks galten als bald als zuverlässig und leistungsstark. Zwischen Brig/VS und Andermatt/UR wurde manche Verspätung wieder aufgeholt.

Nach Ausbruch des Zweiten Weltkrieges wurde die lange geplante Elektrifikation bei der FO auf Drängen des Militärs 1940 forciert in Angriff genommen und am 1. Juli 1942 abgeschlossen. Damit war die Dampflokära bei der FO beendet. Einige Loks dienten noch als Kriegsreserve. Die Loks Nr. 1, 2, 8 und 9 konnten 1947 an die französische Kolonial-Eisenbahnverwaltung in Vietnam verkauft werden.

Die Furka-Loks in Vietnam und deren Rückführung

Das gesamte Eisenbahnnetz in Vietnam – ausgenommen Anschlussstrecken von China her – wurde in Meterspur gebaut. Eine Stichbahn von Thap-Cham (26 m ü.M.) – ca. 300 km nördlich von Saigon – führt über Song Pa (165 m ü.M.) in das Hochland von Da Lat (1492 m ü.M.). Der letzte Abschnitt ist mit dem Zahnstangensystem Abt ausgerüstet. Hier waren bereits seit 1923 Zahnrad-Dampflokomotiven HG 4/4, hergestellt von der SLM und der Maschinenfabrik Esslingen, im Einsatz. Ausser dem Personentransport diente die Strecke dem Abtransport von Holz und Gemüse aus dem fruchtbaren Hochland nach Saigon und in die Küstenregion. Der Zugbetrieb nach Da Lat musste aufgrund der Kriegsfolgen 1976 eingestellt werden. Von rund 84 km Streckenlänge sind heute 30% nicht mehr vorhanden oder noch nicht wieder befahrbar. Einige der Zahnrad-Dampflokomotiven wurden 1985 durch den Schweizer Erdbebenforscher Dr. Dieter Meyer-Rosa anlässlich seiner Reise im Auftrag der UNESCO in Da Lat aufgespürt. 1988 konnte vor Ort festgestellt werden, dass sich ob des Zustandes die Rückführung der Loks zur Wiederaufarbeitung nach Europa lohnt. Diese Rückholaktion wurde im Sommer 1990 in 6 Wochen von einem 12-Mann-DFB-Team und mit Hilfe eines mitgeführten Spezialtiefladers durchgeführt. Und zwar handelt es sich um die ex-FO 1, demontiert die 2, 8 und 9 sowie 2 HG 4/4-Loks (Baujahr 1923), diverses anderes Rollmaterial und Ersatzteile.

Aufarbeitung der Vietnam-Loks im Raw Meiningen

Schon die Rückholung der Vietnam-Loks war für die DFB ein finanzieller Kraftakt. Mit Hilfe eines Sponsors und einer weiteren Kapitalerhöhung wurden die Voraussetzungen für die Instandsetzung von zwei der ehemaligen Vietnam-Loks geschaffen, wobei für

die ex-FO 2 die Loks Nr. 8 und 9 als Ersatzteillieferanten dienen. Nach zahlreichen Erkundigungen hat die DFB am 29.7.92 diesen Auftrag dem Reichsbahn-Ausbesserungswerk Meiningen erteilt, obwohl es sich um die ersten Zahnrad-Dampflokomotiven handelt, die dort aufgearbeitet werden. Als Ablieferungstermin wurde für die ex-FO 1 (neu DFB 1) Ende März 1993 und für die zweite Lok (DFB 2) drei Monate später vereinbart. Die Anlieferung erfolgte am 22.9.92 und war Gegenstand ausführlicher Berichterstattung in der regionalen Presse.

Über den Zustand und die wichtigen Arbeiten an Loks war am 9./10.3.92 festgestellt worden

- Grundrahmen und Rahmen für Zahnradwagen vermessen und berichtigen
- Treib- und Kuppelstangen vermessen, rissprüfen und aufarbeiten
- alle Wellen rissprüfen und Protokolle erstellen
- Zylinder überprüfen bzw. abdrücken
- Achslager, Kolben, Kreuzköpfe, Gleitbahnen, Zylinderdeckel, Schieber und Steuerung aufarbeiten
- desgl. Öl- und Sandrohre, Pumpen, Armaturen, mechanische Bremse und Saugluftbremse
- neuer Kessel als Nachbaukessel in Schweisskonstruktion mit Stahlfeuerbüchse
- Neubau Führerhaus, Wasserkasten und Kohleaufsatzkasten
- Zentralschmierung vorsehen
- Neubau Zahnradantrieb

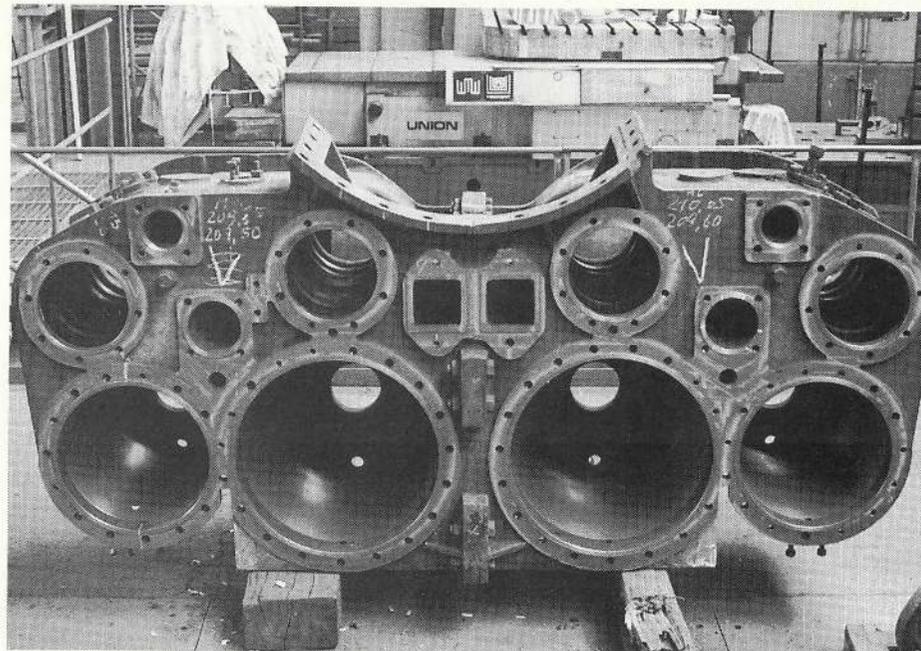
Wesentliche Überraschungen gab es bei der Demontage, den Überprüfungen und der Aufarbeitung nicht. Wichtig war z.B., dass an den Zylindern keine Schäden festgestellt wurden. Absprachegemäss waren verschiedene Teile seitens DFB zu beschaffen. Darunter auch Injektoren von Fa. Friedmann, Wien, die vor 100 Jahren u.a. auf diesem Gebiet ein international bekannter Hersteller war. Aus Restlagerbeständen konnten notwendige Teile zusammen mit Zeichnungen für spätere Eigenfertigung von Teilen erworben werden.

Teile für Saugluftbremsen werden in Europa nicht mehr gefertigt. Material hierfür sowie bestimmte Manometer und Fernthermometer wurden mit freundlicher Hilfe der Südafrikanischen Eisenbahnen beschafft. Andere Teile wie z.B. Dreiwegeventile und die Armaturenstöcke mussten in Einzelfertigung hergestellt werden. Die Turbogeneratoren für die Lok- und Wagenbeleuchtung stammen vom Reichsbahnausbesserungswerk Leipzig. Eine besondere Herausforderung für das RAW Meiningen war die Neuanfertigung des Zahnradantriebes. Für die BAV-Abnahme ist die Erstellung einer Stabilitätsberechnung (in Verbindung mit dem Bremssystem) erforderlich. Damit die Loks in Meiningen bewegt werden können, wurde Gleismaterial einschliesslich Zahnstangen mitgeliefert. Das RAW selbst hat in der Lokrichthalle einen Stand sowie die Schiebebühne mit Meterspurgleis ergänzt und im Freigelände 150 m Meterspurgleis installiert. Um einen zügigen und termingerechten Arbeitsablauf sicherzustellen, wurde im RAW Meiningen am 20.9.92 eine besondere Arbeitsgruppe «Furka-Loks» gebildet.

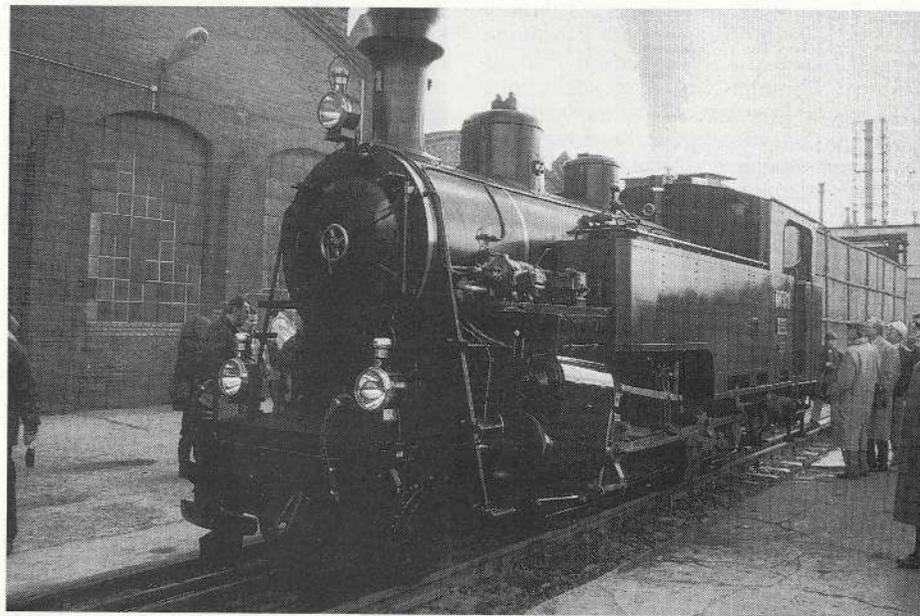
Die Zukunft der ehemaligen Vietnam-Loks

Die DFB als Betreiberin der Furka-Bergstrecke will diese in Etappen wieder in Betrieb nehmen. Diese beiden Loks werden dabei die Hauptlast des Zugbetriebes zu bewältigen haben. Ab Ende Juli 1993 soll der Streckenabschnitt Realp bei Andermatt/UR (1538 m ü.M.) bis Furka (2160 m ü.M.) – also der Scheitelpunkt der Strecke – wieder in Betrieb gehen.

Die Ausführungen «Zur Technik der Loks» sind zum Teil dem Bericht «Die Dampflokomotiven der Furka-Oberalp-Bahn» von Herrn dipl. ing. ETH Kurt Niederer, erschienen in der Schweizer Eisenbahn-Revue 3/82 entnommen.



Der Zylinderblock der künftigen DFB Nr. 2 nach Bearbeitung montagebereit



DFB-Lok HG 3/4 Nr. 1 auf dem Prüfgleis des RAW Meiningen, 27. 3. 1993
Foto: Patrick Gisin.

Die Geschichte der Injektoren für unsere Loks DFB 1 und DFB 2

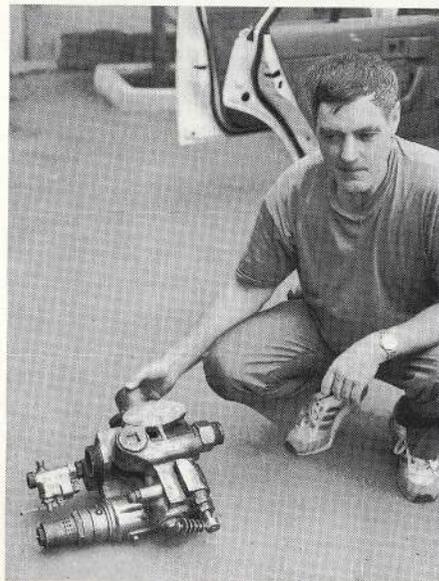
Beide Loks werden bekanntlich heuer 80 Jahre alt. Demzufolge müssen die Konstruktionen für bestimmte Baugruppen erheblich älter sein. Das gilt auch für das Aggregat zur Wasserversorgung der Dampfkessel unserer Loks. Dieses ist meist bekannt unter der Bezeichnung Speisewasserpumpe, welche nach vielfachen Verbesserungen die grösste Verbreitung im Dampflokbau fand. Unsere Loks wurden seinerzeit mit sogenannten Injektoren (Dampfstrahlpumpen) von einer Firma Friedmann ausgerüstet, die in einer geringen Stückzahl zuletzt vor zehn Jahren noch einmal produziert wurden. Aus der Jubiläumsschrift der Firma Friedmann aus Anlass des 100jährigen Firmenjubiläums im Jahre 1971 entnehmen wir folgende Informationen:

«Der Eisenbahn gehörte die Zukunft. Die Vehikel der Pionierzeit, Stephenson's «Rocket» u.a. hatten dem Prinzip Rad und Schiene zum Sieg verholfen, ständig stieg der Verkehr – also wurden neue Lokomotiven gebaut – mit höherer Leistung und Wirtschaftlichkeit. Das war verhältnismässig einfach, solange sich der Dampfdruck der Maschinen in Grenzen hielt; und eine solche Grenze war bei 8 kp/cm² erreicht – an diesem Punkt versagte eine Reihe von wichtigen Teilen den Dienst, so auch die Kolbenspeisepumpe. Der Ausweg war allerdings schon bekannt: Die Dampfstrahlpumpe. Nur hatte noch niemand einen im rauen Alltag der Bahn betriebsfähigen Apparat dieser Art konstruiert. Aber am 30. März 1868 nahm der österreichische Ingenieur Alexander Friedmann ein kaiserliches Privilegium in Empfang. Es bestätigte die «Erfindung von eigenthümlichen Dampfmaschinen und Kesselspeisepumpen». Friedmann war der grosse Wurf gelungen: der erste Injektor mit ver-

stärkter Kondensation und stufenweiser Beschleunigung des Speisewassers. Bald, darauf gründete er einen kleinen Betrieb, denn die Erfindung sollte unter eigener Firma verwendet werden. Am 5. Juli 1871 erfolgte die offizielle Eintragung im Wiener Handelsregister: «Alexander Friedmann, Ingenieur und Fabrikant von Lokomotiv- und Schiffsinjektoren». Nun fehlte noch eine geeignete Betriebsanlage; als Aufstellungsort kam nur der Garten des Hauses «Am Tabor 6» in Frage, in welchem heute noch die Zentrale der Firma untergebracht ist. Der Bau der «Betriebsanlage für Metaldreherarbeiten nebst einem Kessel- und Maschinenhaus» konnte beginnen. Man schrieb den 7. August 1871. Auch wenn die Friedmann'sche Injektorenkonstruktion schon in ihrer ursprünglichen Form eine gute Lösung des Problems der Kesselspeisung darstellte, gab sich Friedmann damit noch lange nicht zufrieden, sondern arbeitete an deren Vervollkommnung unermüdlich weiter, und es gelang ihm, in zäher und rastloser Versuchs- und Forschungstätigkeit nicht nur wiederholte Verbesserungen an Injektoren auszuarbeiten, sondern auch Verbesserungsvorschläge für Dampfventile, Schiffs- und Lokomotivkesselfeuerungen und für die konstruktive Gestaltung brennstoffsparender Dampfkondensatoren zu machen. Diese Tätigkeit hat ihren Niederschlag in zahlreichen in- und ausländischen Privilegien (Patenten) gefunden.» Soweit aus der Jubiläumsschrift. Man muss es schon als einen glücklichen Zufall bezeichnen, wenn wir aus der letzten Injektorenproduktion Aggregate und auch Zeichnungen erwerben konnten. Letztere sind deshalb für uns wichtig, weil die Düsen in den erworbenen Injektoren eigentlich für unsere



Lok-Friedhof in Queenstown. Im Hintergrund Bekohlungsanlage.



Loks eine Stufe zu gross sind. Aber mit Hilfe der Zeichnungen können wir kleinere Düsen auch für späteren Ersatzbedarf in eigener Regie herstellen lassen.
Wolfgang Schmidt

Einer der «erbeuteten» Vakuum-Ejektoren

1 9 9 4



Kalender des Vereins Furka-Bergstrecke

Format: 40x50 cm

Verkaufspreis Fr. 23.–

zu beziehen bei:

Materialzentrale VFB
Zürcherstrasse 209
CH-8500 Frauenfeld



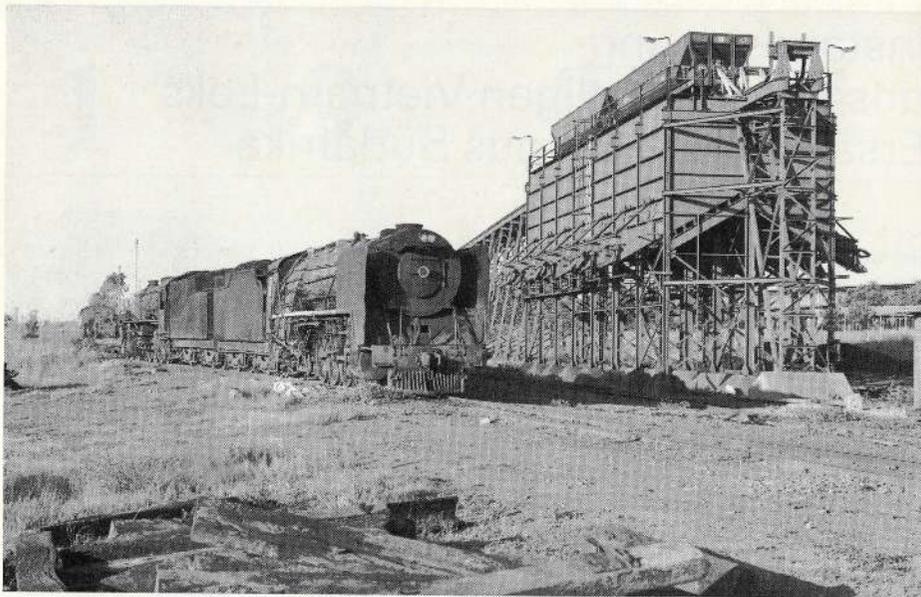
Instandsetzung unserer ehemaligen Vietnam-Loks Ersatzteile selbst aus Südafrika

Schon bei der Aufarbeitung von Regelspur-Dampflokomotiven ist heute die Teilebeschaffung oft schwierig. Wir hatten damit für unsere Zahnrad-Dampflokomotiven besonders im Zusammenhang mit den Saugluftbremsen doppelte Mühe, aber auch Glück und manchen engagierten Helfer. Dazu nachfolgend ein paar Informationen. Restbestände von Injektoren – allerdings eine Nummer zu gross – und Zeichnungen für eine spätere eigene Ersatzteilefertigung liessen sich bei Fa. Friedmann, Wien, beschaffen. Bis November fanden wir aber in Europa keine Lieferquelle für Saugluft-Ejektoren. Jakob Knöpfel war's, der schliesslich sagte. «Auf nach Südafrika, bevor man dort die Loks mit Saugluftbremsen verschrottet. Ich zahle mein Ticket selbst.» Dieser Idee schlossen sich Martin Horath, Wolf Dammeier und Karl-Heinz Grünsch an. Zunächst: Ermitteln des richtigen Ansprechpartners vor Ort mit Hilfe unseres Aktionärs H. Wunderlich, der als Fachmann für Signaltechnik lange mit den Südafrikanischen Eisenbahnen (SAR) zusammengearbeitet hat. Preisgünstige Flugkarten, Disposition Mietwagen, Kontoeinrichtung vor Ort für eventuelle Anzahlungen von Vorabinformation der Speditionsfirma PAN-ALPINA in Johannesburg. Und wie lief es ab?

Nach ruhigem Flug landeten wir am Morgen des 11.1.93, 40 Minuten vor Plan, um 8.05 Uhr in Johannesburg. Die Abholung durch die SAR hat nicht geklappt. Übliche Formalitäten, Übernahme Mietwagen und Suche bei der SAR nach Mr. Franz Prinsloo, dem für uns zuständigen Sachbearbeiter. In ihm fanden wir einen wirklichen

Freund, der alle unsere Wünsche verstand und uns in jeder Hinsicht behilflich war. Am nächsten Tag sollten wir uns im Depot Krugersdorp, 50 km westlich der Stadt, treffen. Aber wir waren neugierig und fuhren allein am Spätnachmittag dorthin. Jede Menge abgestellte Dampfloks der Reihen 15 und 25. Dazu noch einige «Garrats». Etliche Loks betriebsfähig in hervorragendem Pflegezustand. Am nächsten Tag mussten wir feststellen, dass es in diesem Depot die von uns benötigten Teile nicht gab. Mr. Prinsloo entschied, dass wir zum Depot Queenstown fahren müssten. Immerhin ca. 800 km südlich von Johannesburg. Bei sengender Hitze – in Südafrika war jetzt Hochsommer – gelangten wir am 13.1.93 über Kroonstadt-Bloemfontein-Smithfield und Aliwal-Nirth an unser Ziel. Die Fahrt ging über eine Hochebene in ca. 1500 m. Sicht fast ins Unendliche mit Blick auf die Tafelberge. Hervorragende Strassen als Highways und Abzweigungen, dann Staubstrassen. Zwischen den kleinen Siedlungen meist 80–150 km. Nach fast 9 Stunden trafen wir fast gleichzeitig mit Mr. Prinsloo ein.

Am nächsten Tag wurden wir im Depot Queenstown fündig. 6 Ejektoren suchten wir uns aus. Der beste in den Kofferraum, da er als Luftfracht mit nach Hause sollte. Neben betriebsfähigen Loks jede Menge der Reihen 19 und 24. Die SAR verfügen derzeit über 84 betriebsfähige Dampflokomotiven für Sonderverkehr und rund 500 abgestellte Loks, von denen etwa 200 aufarbeitungswürdig sein sollen. Nachmittags ein Ausflug an den Indischen Ozean bei East-London. Ein Erlebnis. Am 15.1.93 Rückfahrt nach Johannes-



Depot Krugersdorf (Johannesburg). Zwei ausrangierte Loks vom Typ 25 NC (2 D 2).

burg über Bloemfontein und hier Depotbesichtigung mit abgestellten Loks der Reihe 25. Am 16.1.93 Fototag an der Strecke bei Krugersdorf u.a. mit Planzug bespannt mit BR 25 NC.

Mr. Prinsloo verschaffte uns nach dem Ruhetag am 17.1.93 den Zutritt zum Depot einer Goldmine, was sonst Fremden nicht möglich ist. 15 Garrats konnten wir bestaunen und auch 1200-t-Züge auf freier Strecke. Vom Depotchef bekamen wir noch sehr nützliche Hinweise auf einen Manometerhersteller, die unseren Vorstellungen entsprachen. Alles weitere mit dem Ergebnis, dass ein Teil des benötigten Materials mittlerweile im Raw Meiningen ist, und zwar zusammen mit dem Ejektor aus Queenstown. Vor dem Abflug am 19.1. allerlei Administratives bei PANALPINA, Zoll usw. Am Abend Start in Richtung Heimat.

Erlebnisreiche Tage gingen zu Ende. Wir haben nur freundliche, hilfsbereite Menschen, ob schwarz oder weiss,

kennengelernt. Auf dem Heimweg noch Station im Raw Meiningen, um dort diverse technische Fragen u.a. im Zusammenhang mit unserer Reise zu besprechen. Wir sind in Südafrika fast 2600 km im Wagen unterwegs gewesen. Karl-Heinz Grünsch hat sich als Fahrer, Dolmetscher und hoffentlich auch als Video-Filmer bewährt.

Fazit: Es gibt jetzt für die Aufarbeitung unserer Loks in Meiningen keine Materialposition mehr, deren Beschaffung nicht gesichert wäre. Hoffen wir, dass es auch keinen Kummer mit den Lieferterminen gibt.

Übrigens: 1992 ging die Plan-Dampfzeit auch in Südafrika zu Ende. Bei Johannesburg wird ein Depot eingerichtet, das noch 50 Jahre Dampflok unterhalten soll. Zu verschrottende Maschinen sollen systematisch als Ersatzteilerspender ausgewertet werden. Das könnte für uns noch interessant werden.

Für die Südafrika-Crew
Wolf Dammeier

Ein unvergessliches Erlebnis auf der Furka-Bergstrecke

Die neueste Ausgabe 4/92 des Vereinsorgans Furka-Bergstrecke mit all den Berichten und Bildern über die Betriebseröffnung der DFB auf der Strecke Realp – Tiefenbach haben mich unerhört fasziniert. Leider konnte ich persönlich daran nicht teilnehmen, aber umso aufmerksamer verfolgte ich das Geschehen in Wort und Bild.

Ein erlebnisreicher Tag. Als Mitglied und Aktionär der DFB AG nahm ich am Sonntag, 6. Oktober 1991, an der Generalversammlung in Andermatt teil. Nach Beendigung der GV bestiegen mit mir noch einige Teilnehmer den Zug nach Realp, um dort die Werkhalle der DFB persönlich zu besichtigen. Da es nun anfang zu regnen, verliessen die meisten Besucher Realp bald wieder, um nach Hause zu reisen. Ich aber hatte nur einen Wunsch: das nun fertiggestellte Bahn-Trasse bis Tiefenbach zu inspizieren und die gemachten Fortschritte mit eigenen Augen zu sehen.

Nach einer guten Stunde Wanderung dem einsamen Tale der Furka-Reuss entlang kam denn auch schon der erste Tunnel, genannt Senntumstafel III. Da es noch nicht Abend war, fand ich den Weg gut durchs halbdunkle Loch. Weiter ging's dem zweiten und dritten Tunnel entgegen. Dabei hatte ich keine Ahnung, dass erst kurz zuvor in den Tunnels noch wetterbedingte Einbrüche stattgefunden hatten, die nun aber durch die tapferen Fronarbeiter der DFB bereits behoben waren. Und nun kam denn auch schon die berühmte Steffenbach-Brücke. Ja, sie war nach all den Jahren wieder «hochgezogen» und in tadellosem Betriebszustand. Die Schwellen und Geleise waren montiert, die Werkdraisinen bereits darüber gefahren. Aber da stand neben der Brücke eine Verbotstafel. «Überschrei-

ten der Brücke verboten! Bitte den Fussweg links benützen!» Gut verständlich, dass man nicht über eine geländerlose Brücke spaziert, durch deren Schwellen man nur die darunterliegende Schlucht erblickt und einem eventuell schwindlig werden könnte. Also nahm ich gehorsam den angezeigten Fussweg unter die Füße. Bei diesem nassen Wetter war es zwar kein Schleck, jenseits des Steffenbaches immer höher durch das wilde Gebüsch zu steigen. Mehrmals musste ich gut Ausschau halten, wo denn dieser Bergpfad durchgehe. Aber schliesslich und endlich sah ich aus der Höhe wieder das Bahntrasse und stieg durch eine steile Runse dorthin ab, wo früher einmal das Bahnhöfli Tiefenbach stand. Aber jetzt waren von diesem kleinen Häuschen nur noch einige Ruinenmauern zu sehen. Im Innern lagen ein paar grüne Militärkisten, beschriftet mit «Gasmasken der Schweizer Armee».

Erzwungene Rückkehr

Eigentlich hatte ich beabsichtigt, heute abend bis zum Berggasthaus Tiefenbach aufzusteigen, um dort zu übernachten. Die Höhendifferenz vom Bahntrasse bis zum Gasthaus beträgt nur rund 300 m. Auch sah ich, da es schon langsam dunkelte, noch eine Strecke weit den Zickzack-Weg, der dort hinaufführt. Aber ich kam nicht weit. Der Regen verwandelte sich in Schneeflocken und bald war es stockfinster. Also wieder zurück zum Ruinenbahnhöfli und damit zum zweiten Mal durch den schäumenden Wildbach. Was tun? Ich war sowohl müde wie hungrig und schlotterte vor Kälte. Von durchgerosteten Dach des Bahnhöflis tropfte es. Mein kleines Taschenlämplein wurde schwächer und schwächer. Bald war es

stockdunkel und es schneite mehr und mehr. Es blieb mir nichts anderes übrig, als den gleichen Weg auf dem Bahntrasse wieder unter die Füsse zu nehmen, bergab natürlich. Wie froh war ich, in einem Gasthof noch eine Unterkunft zu finden.

Ende gut, alles gut

In meinem warmen Gasthofzimmer wurden die Kleider über Nacht tadellos trocken. Als ich morgens durchs Fenster blickte, lag in Realp 20 cm Neuschnee. Und die Sonne lachte aus dem blauen Himmel. Nach einem kräftigen Frühstück nichts wie los! Aber diesmal auf der Furkapass-Strasse. Es war ja an diesem 7. Oktober praktisch kein Ver-

kehr mehr. Umso schöner zu wandern. Von der Pass-Strasse genoss ich noch einmal den schönen Blick auf die neue wieder hergestellte Furkabahn-Linie. Auf dem Weg begegnete ich einigen Gebirgstruppen. Sie sassen in der wärmenden Sonne und genossen die grandiose Aussicht. Wir waren bald miteinander im Gespräch. Sie schauten mich fast ungläubig an, als ich ihnen erzählte, wie unsere Rekrutenschule vor genau 54 Jahren von Andermatt her mit Vollpackung über den ganzen Pass getipelt sei. Aber gerade deshalb ist mir die Furkastrecke und die nun wieder instandgestellte Bahn lieb geworden! Sie lebe hoch! die DFB!
Walter Landolt
Balterswil

Wettbewerb 1992

bhs. Der für vergangenes Jahr ausgeschriebene Wettbewerb ist abgeschlossen worden. Die Jury, bestehend aus den Herren Dr. Alfred Ch. Heinimann (Presse VFB), Eugen Gfeller (Werbematerial VFB), Beat H. Schweizer (Marketing DFB) und Beat Moser (Marketing und Reisen, Brig), hat es sich nicht leicht gemacht. Zur Bewertung wurde ein Punktesystem erarbeitet und in den Kriterien Originalität, Aussage, Qualität, Verwendbarkeit und Gesamteindruck angewendet.

Nach der Auswertung, die räumlich dezentral durchgeführt wurde, stand fest, dass ein ausser Konkurrenz (die Bedin-

gungen wurden bewusst nicht eingehalten) die höchste Punktezahl aufwies. Die übrigen Arbeiten konnten eine ausserordentliche Punktezahl nicht erreichen. Erstaunlich war, dass sich alle Juroren ausnahmslos einig waren. So kam die Jury zum Schluss, keinen 1. und 2. Preis zu vergeben sondern allen Teilnehmern die in der Ausschreibung verheissenen Freifahrkarten zuzugestehen.

Beteiligung: 7 Personen mit
10 Arbeiten.

Die Teilnehmer wurden direkt benachrichtigt.

GASTSTÄTTEN UND HOTELS

wo Fronarbeiter gemütliche Stunden verbringen

Hotel Restaurant Glacier du Rhône

3999 Gletsch
Fam. B. und M. Rubi
Telefon 028/73 15 15

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



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

HOTEL RESTAURANT GRIMSSELBLICK 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. Hischer-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 Hischer-Mutter CH-3999 Oberwald (VS)
Telefon 028/73 21 41 Fax 028/73 13 35

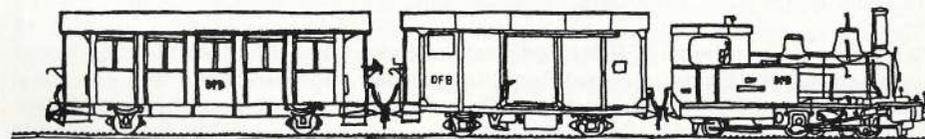
044/6 72 72
Restaurant
zum
Autoverlad
Furka-Oberalp

«Bahnhof»



Willi Blöchlinger
6491 Realp

Inserieren bringt Erfolg



Termine wichtiger Veranstaltungen

Die Dampflok HG 3/4 Nr. 1 ist von der DFB am 27. 3. 93 in Meiningen übernommen worden. In Anwesenheit von 300 Mitgliedern des VFB, Aktionären der DFB und Gästen, überreichte der Direktor des RAW, Wolfgang Oleak, dem Verwaltungsratspräsidenten der DFB, Alfred Gysin, das Lokbuch, der es dem Chef Rollmaterial, Walter Probst, weitergab.

Das RAW Meiningen ist Aktionär der DFB geworden. Verwaltungsratspräsident Alfred Gysin überreichte anlässlich der Übergabe der HG 3/4 Nr. 1 eine 400 Franken-Aktie als Anerkennung der grossen Leistung des Werkes.

Die HG 3/4 Nr. 1 wird am 10. Juli 1993 in Realp getauft. An diesem Datum wird auch der Sponsor erstmals offiziell in Erscheinung treten.

Koboltblau sind die Wasserkästen und das Führerhaus der Lok gehalten. Alle anderen Baugruppen erscheinen in vornehmem Schwarz.

Das Jahresprogramm der DFB sieht wie folgt aus:

9. bis 29. Juli	regelmässiger Fahrbetrieb jeweils am Freitagnachmittag, Samstag und Sonntag von Depot Realp bis Tiefenbach im Einzugsbetrieb.
30. Juli bis 11. Oktober	jeweils am Freitagnachmittag, Samstag und Sonntag vom Depot Realp bis Station Furka (2160 mNN) im Zweizugbetrieb.
10. Juli	Loktaufe der HG 3/4 Nr. 1
30. Juli	Streckenfest mit Attraktionen und 1. Old Furka Steam Express
31. Juli	Streckenfest mit Attraktionen Loktaufe der HG 3/4 Nr. 2
1. August	Streckenfest mit Attraktionen
27. August	2. Old Furka Steam Express
17. September	Aelplerchilbi Abendfahrten (Spezialfahrten), Fondueplausch
18. September	Aelplerchilbi und Aelplerzmorge Sonnenaufgangs- und Abendfahrten, Fondueplausch
19. September	Sonnenaufgangsfahrten, Aelplerzmorge
24. September	3. Old Furka Steam Express
8. Oktober	4. Old Furka Steam Express
11. Oktober	Saisonschluss

Fahrpläne können beim DFB-Reisedienst, im Sekretariat, bei der Betriebsabteilung und bei den Sektionen und Regionalgruppen angefordert werden. Der DFB-Reisedienst organisiert auch Ihren Betriebs-, Vereins- und Gruppenausflug zur Furka zu vorteilhaften Preisen.

Sektionsmitteilungen



Sektion Aargau

5000 Aarau

Jawohl, liebe Furka-Bahn-Freunde, trotzdem es schon ziemlich lange her ist, dass an dieser Stelle von unserer Sektion etwas zu erfahren war, es gibt auch uns noch! Zwar sind wir nach aussen eigentlich nicht so aktiv, wie man es vielleicht da und dort gerne hätte, aber zugunsten unserer Bahn geschah seit den letzten Mitteilungen in diesem Heft doch einiges, über das man ein wenig berichten kann.

Verteilt auf die ganze Saison 1992, wurden von uns 5 Samstags-Arbeitseinsätze und eine ganze Woche Fronarbeit zur Zufriedenheit der Bauleitung durchgeführt.

Anlässlich einer Sektionsreise, verbunden mit dem Sprung über den «Röschtigraben» ins Val de Travers, schnupperten eine stattliche Anzahl unserer Mitglieder ein wenig «Welschland-Dampfatosphäre».

Speziell für Neumitglieder gedacht, organisierten wir im vergangenen Jahr 1992 eine Besichtigung unserer Bergstrecke, was recht gut ankam.

Viele von Euch nicht aargauischen Vereinsmitgliedern und DFB-Freunden werden es mitbekommen haben: An den Betriebseröffnungstagen im Sommer des letzten Jahres waren auch eine ganze Reihe Fans aus unseren Reihen arbeitenderweise beteiligt. An dieser Stelle sei nochmals der spontane Zuzug eines Jugendchores aus Lenzburg erwähnt. Das Furka-Lied mit dem Refrain «Eusi Bahn isch wieder fit ... usw.» begeisterte alle, die es hörten und mitsangen!

Nebst ein paar Werbe-Bus-Einsätzen, die zu einem grossen Teil auch von uns betreut wurden, haben wir bezüglich

Werbung hauptsächlich eine Werbewoche im Einkaufszentrum Sunne-Märt in Bremgarten AG bestritten. Allerorts war die Resonanz vom Publikum her doch recht befriedigend.

Verschiedene Sektionen können jeweiligen diverse umfangreiche Tätigkeiten im Bereich Wagenbau usw. melden. Trotz jahrelangen Bemühungen schaffen wir es im Aargau bisher nicht (noch nicht), etwas Ähnliches aufzuziehen.

Dank grosszügigen Spenden vieler Mitglieder zugunsten der Sektionskasse war es uns nun aber möglich, für die Ressorts Bau und Betrieb unserer DFB ein paar wichtige Anschaffungen zu realisieren. Als Beispiele seien genannt: Der in Realp stehende drehbare Kohlenkran, drei Spezialwerkzeugsätze für die Werkstatt Realp, für den Werkstattwagen und als Reserve. Ebenso konnten ein paar Spezialmaschinen aus unserer Gegend für die Werkstätten Realp und Goldau zur Verfügung gestellt werden. Der grösste, teuerste Brocken ist ein Saurer-Lastwagen, der sehr universell gebraucht werden kann und der Bauleitung hilft, teure Fremdtransporte einzusparen. Auch stehen bzw. werden in Realp aufgestellt diverse Container. Es sind dies Lokpersonalräume, Betriebsleiterbüro, Baubüro und Zugsabfertigungsräume. Diese wertvollen und sehr notwendigen Räumlichkeiten konnten dank eines sehr aktiven Mitgliedes der Region Brugg realisiert werden. Für den bereits dringlich werdenden Ausbau der Container sucht der Betreffende noch etliche Helfer aus der Holzbranche! Natürlich ist auch jeder andere als Mitarbeiter sehr willkommen! Bitte meldet Euch doch für diese Arbeiten recht bald bei mir (Tel. 064/51 15 38).

Auch unser Einsatzleiter für die diesjährigen Sektions-Arbeitseinsätze ist stets noch sehr empfänglich für wei-

tere Anmeldungen. Die Zusammensetzung der Arbeitsgruppen muss nun bald feststehen, damit die Bauleitung weiss, mit wem sie rechnen kann. Ernst Brunschweiler nimmt tagsüber im Geschäft über die Tel.-Nr. 064/22 33 10 und abends über 057/24 17 57 sehr gerne noch Anfragen und Anmeldungen entgegen. Für eventuelle Interessenten ausserhalb unserer Sektion hier noch die für dieses Jahr festgelegten Arbeits-Daten: 15.5. / 20.-26.6. / 26.6. / 15.-21.8. / 21.8. / 18.9. / 16.10. / 13.11.

Es ist auch dieses Jahr beabsichtigt, in unser Bahngebiet eine «Kennenlern-tour» für Neumitglieder und für solche, die unsere Strecke noch nie sahen, zu organisieren. Das Datum steht allerdings noch nicht fest.

Unsere diesjährige Sektions-Generalversammlung hielten wir am 19.3.93 in Aarau ab. Nebst den üblichen Geschäften mussten wir 4 Mitglieder des Vorstandes neu wählen. Die bisherigen sind z.T. anderweitig so stark für unsere Bahn in Anspruch genommen, dass sie für Vorstandsarbeit keine Zeit mehr haben. Die Verdienste der Abtretenden wurden gebührend verdankt. Alle erhielten als kleine Anerkennung eine Sammlung diverser Broschüren über Themen «rund um die Furkabahn», die bisher noch nicht sehr verbreitet sind. An dieser 6. Sektions-GV nahmen 61 Mitglieder und 6 Gäste teil. Auch unser Zentralpräsident, Herr Alfred Gysin, beehrte uns mit seinem Besuch. Unter dem Traktandum «Diverses» erfuhren wir von ihm noch allerdhand Interessantes bezüglich unserer Bahn.

Nach dem offiziellen Teil überraschten uns die .Leiter des schon erwähnten Lenzburger Jugendchores von der Eröffnungsfeier 1992, im Duett singend und mit Gitarren begleitet, nochmals mit dem Furka-Lied von Ex-Kantilehrer Werner Schmid, das schon in Realp Furore machte. Die meisten Anwesenden sangen munter mit, und die Stimmung war ganz famos.

Eine weitere Überraschung waren die eindrucksvollen Dias von der Lokwerk-

stätte Meiningen (Furka-Lok 1 und 2 in Arbeit), die uns Hansjörg Bertschi zeigte.

Zum guten Schluss durften wir noch das Referat des Aarauer SBB-Chefs, Herr Wassmer, über den Umbau des Aarauer Bahnhofs im Rahmen der «Bahn 2000» anhören und die interessanten Bilder sehen.

Für unser ganzes Vorhaben und für unsere Sektion wünsche ich mir für 1993, dass es wieder so fortschrittlich und erfolgreich werde wie 1992.

H. Weber



Sektion Innerschweiz
Postfach 4922
6002 Luzern

GV und Besichtigung der Pilatusbahn

Eine ansehnliche Schar Vereinsmitglieder, darunter auch Zentralpräsident Alfred Gysin, besammelte sich am 6. März bei der Talstation der Pilatusbahn. Bald kam ein Triebwagen in die Station gerollt, und nach der Begrüssung wurden wir, zu unserer Überraschung per Bahn, ins etwas höher gelegene Depot geführt. Beim Aussteigen erlebten wir das komische Gefühl, das entsteht, wenn ein Triebwagen der steilsten Zahnradbahn plötzlich auf einem waagrechten Gleis steht.

Im Depot erfuhren wir vom kompetenten Werkstattchef, dass die Gesellschaft alle Revisionsarbeiten durch eigene Leute ausführen lässt. Auch jetzt befand sich ein zerlegter Triebwagen in der Halle. Am Wagenkasten wurden Schreiner- und Sattlerarbeiten ausgeführt. Am Chassis konnten wir uns die verschiedenen Bremssysteme erklären lassen. Speziell interessant war die mit Fliehkraft arbeitende Notbremse. Erstaunt waren wir auch über die 2 relativ kleinen Elektromotoren, die im Chassis ihren Platz finden. Neben dem Depot bewunderten wir die Schneeschleuder

und einen Triebwagen, der je nach Bedarf mit einer Ladebrücke oder mit einer Kabine ausgerüstet werden kann. Über eine Schiebeweiche ging es dann mit dem Triebwagen zurück auf die Strecke, wo wir uns bei Brems- und Anfahrvorführungen von der Zuverlässigkeit und Sicherheit der Pilatusbahn überzeugen konnten.

Im heimeligen Saal des Restaurants Rössli konnte anschliessend der Sektionspräsident, Roland Mühlethaler, in seiner ruhigen Art die GV zügig abwickeln. Die einzelnen Traktanden gingen kommentarlos über die Bühne, und auch die von Kassier Peter Sicher sauber präsentierte Jahresrechnung wurde einstimmig genehmigt. Der Vorstand und der Präsident wurden einstimmig wiedergewählt. 2 neue Mitglieder sollten den Vorstand ergänzen. Dabei durfte es sogar eine zweite Frau sein! Zur Verstärkung des Vorstandes wurden einstimmig Lucie Frank und Claude Cornaz gewählt.

Zum Schluss der Versammlung verlangte Alfred Gysin das Wort. Er dankte der aktiven Sektion Innerschweiz, besonders auch der Baugruppe Goldau, für die geleistete Arbeit. Anschliessend gab er einen Ausblick in die Zukunft und munterte alle auf, unser grosses Projekt weiterhin finanziell und durch Arbeitseinsätze zu unterstützen.

Nachdem keine Wortmeldungen mehr vorlagen, konnte Roland Mühlethaler die Versammlung schliessen und alle noch zu einem ungezwungenen Gedankenaustausch einladen.



Sektion Solothurn
Postfach
2544 Bettlach

Knapp ein Drittel unserer Mitglieder hat sich am 16. März nach Oensingen bemüht, um an der Generalversammlung teilzunehmen. Ich hätte mir gewünscht, dass es mehr Leute interessieren würde, was und wie unsere Sek-

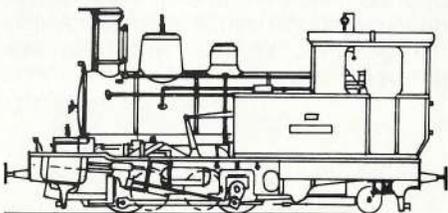
tion arbeitet. Trotzdem hat sich meine positive Einstellung zur gemeinsamen Unternehmung nicht geändert, denn nur wer in einer Gemeinschaft fleissig mitmacht, kann auch davon profitieren. Den knappen Platz in diesem Blatt will ich nicht mit einem Versammlungsbericht verschleudern – dazu sage ich nur: *Chomm und lueg!* Dies sei festgehalten: Präsident und Vorstand haben nicht gewechselt. Sie bürgen für eine solide Vereinsführung. Dies wurde vom anwesenden Zentralpräsidenten untermauert.

Chomm und lueg! meine ich auch zu unserer Werkstatt in Oensingen, in der jeden Samstagvormittag und auch am Montagabend am Rollmaterial gearbeitet wird, das bis zur Aufnahme des Fahrbetriebs im Juli bereit sein soll. Männlein und Weiblein unserer Sektion sind herzlich eingeladen, wenigstens ein einziges Mal ihre Arbeitskraft zur Verfügung zu stellen – solidarisch zu sein. Wenn es Euch dann gefällt, sagt's dem Nachbarn, werbt ihn als Mitglied und zeigt ihm bei der nächsten Gelegenheit unsere Gäuer DFB-Werkstatt und damit die Basis unseres Vereins. Packen wir's an!

Achtung!

Als Belohnung für fleissige Mitarbeit stifte ich eine Auszeichnung. Sie fällt derjenigen Person zu, die ab Erscheinen dieses Blattes bis zum 31. August 1993 die meisten Arbeitsstunden in der Werkstatt leistet (Vorstandsmitglieder ausgenommen). Die Preisübergabe findet anlässlich des Pic-Nics vom 12. September statt. Die Auszeichnung ist in der Werkstatt ausgestellt.

F. Ackermann





Sektion Nederland
Mozartstraat 35
NL-2324 XR Leiden

Schade, dass unsere Sektion so weit entfernt liegt. Auch die internationalen Züge fahren nicht rund um die Uhr. Deshalb waren wir leider nicht in der Lage, an der Vereinsexkursion nach Meiningen teilzunehmen, ohne zwei Übernachtungen usw. extra berappen zu müssen. Übrigens freuen wir uns, dass sich noch immer neue Mitglieder melden. Unsere Sektion nimmt an wichtigen (Modell-) Eisenbahn-Ausstellungen teil, und bei Dampfbahnereignissen in Holland sind wir auch dabei. Am 3. und 4. Juli sind wir beim «Bello-Festival» in Hoorn, das des 25-Jahr-Jubiläums der «Stoomtram Hoorn-Medemblik» wegen abgehalten wird, präsent. Wir werden dort das Publikum auf VFB/DFB aufmerksam machen. (Übrigens hat diese «Stoomtram»-Gesellschaft damalige SBB-Waggons Typ Seetal in Betrieb.)

Neben Interessierten für Eisenbahnen in der Schweiz machen wir auch Naturfreunde in Holland auf das Furka-Bergstreckengebiet aufmerksam. Auch für Familien, die via Grimsel- und Furkypass mit dem Auto in die Ferien fahren, mag es von Bedeutung sein, zu wissen, dass in Realp das DFB-Depot steht und dass man von dort ab dem 1. August jedes Wochenende mit DFB-Zügen nach Furka hochfahren kann. Mit diesen Gedanken treten wir «neuen» Interessengebieten entgegen.

Leider zeigten sich die Redaktionen von Tages- oder Wochenzeitungen als nicht an der Schweiz interessiert, und deshalb haben wir uns an verschiedene Vereins- und allgemeine Zeitschriften gewandt, wo wir auf Interesse gestossen sind.

Frans De Jong, Vz.



Sektion
Nordrhein-Westfalen
(NRW)

Vom 31.3. bis 4.4.1993 fand zum 15. Mal die Ausstellung «Inter-Modellbau» in Dortmund statt. In den Westfalenhallen 2-7 wurde auf einer Fläche von 33 000 m² wieder alles gezeigt, was die Herzen der Freunde von Schiffs-, Flugzeug-, Auto- und Eisenbahnmodellen höher schlagen lässt. In diesem Jahr konnten erstmals über 100 000 Besucher gezählt werden.

Die Sektion München/Oberbayern und Nordrhein-Westfalen stellten erstmals auf einer Fläche von 150 m² gemeinsam aus. Um den Informationsstand aus NRW war L-förmig die imposante H0m-Segmentanlage der Furka-Bergstrecke, erbaut und betreut von Horst Hoenigk und seinen Freunden, aufgebaut. Das Modell gibt detailgetreu das Vorbild, die Bergstrecke von Realp bis Gletsch, wieder und ist sehr gut als Werbemittel einsetzbar. Unsere Bewunderung gilt den Bayern für die geleisteten Vorarbeiten und den technisch sehr anspruchsvollen Betrieb der Anlage.

Auch unser Informationsstand war wieder gut besucht. Der hohe Bekanntheitsgrad der Furka-Bergstrecke war erneut beeindruckend. So konzentrierten wir uns in unseren Gesprächen mit Interessenten hauptsächlich auf Informationen zur Fahrsaison '93. Daneben mussten wir verschiedenste damit zusammenhängende touristische Auskünfte geben, was uns dank unserer Reiseerfahrungen relativ leicht fiel. Viel bestaunt wurde das eiligst vergrösserte Foto der «DFB 1» von der Übergabe in Meiningen in der Vorwoche. Welch ein Kontrast zu dem Foto von der Ankunft der Lok in Hamburg! So fühlte sich mancher Besucher zu einer Spende oder einem Souvenirkauf angeregt. Spontane Vereinseintritte oder Aktienzeichnungen konnten wir leider wenige verzeichnen, doch vertrauen wir,

wie jedes Jahr, auf eine positive Nachwirkung.

Bedanken möchten wir uns noch für ihre Unterstützung beim B.D.E.F. und beim Schweizer Verkehrsbüro in Düsseldorf/Frankfurt, welches uns, trotz organisatorischer Schwierigkeiten, wieder rechtzeitig mit nützlichem Informationsmaterial versorgte.



Regionalgruppe
Norddeutschland

Anlässlich der Modellbahnbörse am Sonntag, 7.3.93, des Modelleisenbahnclubs Schleswig betreuten 3 Hamburger Furkafreunde der Sektion Norddeutschland im dortigen Wikingerzentrum einen Info-Stand der Furka-Bergstrecke. Wie schon im vergangenen Herbst wurde uns dieser Stand von Furkafreunden im MEC Schleswig zur Verfügung gestellt.

Auf diesem Stand boten wir schriftliche Informationen rund um die Furka-Bergstrecke, ergänzt durch Prospekte der dortigen schweizerischen Regionen, die uns dankenswerterweise vom hiesigen Schweizer Verkehrsbüro zur Verfügung gestellt wurden. Als Blickfang diente, wie schon früher, eine an der Rückwand unseres Standes angebrachte Schweizer Nationalflagge.

Durch Videovorführungen gaben wir Einblick in unsere Arbeiten an der Bergstrecke. Ein aktueller, selbstgedrehter Videofilm von Anfang September 1992 liess die Besucher an einer Fahrt mit unserem Zug von Realp nach Tiefenbach und zurück bei Sonne und Neuschnee teilhaben. Als Star fungierte und rangierte darin unsere fotogene Dampflokomotive «Weisshorn». Im gleichen Film wurde unser Bauzug mit der roten Diesellokomotive im Einsatz bei Schotterarbeiten oberhalb Tiefenbach gezeigt. Res. der Lokführer, erlaubte dem Videofilm dort bei Rangierfahrten Aufnah-

men aus der Sicht des Lokführers zu machen. Dafür ihm herzlichen Dank! Unsere Videovorführungen gaben der Info-Stand-Besatzung Gelegenheit, mit den Zuschauern Gespräche anzuknüpfen, um sie über unser Vorhaben zu informieren und Fragen zu beantworten. Am Ende eines jeden Gesprächs bekamen die Besucher ein Sortiment von Info-Material von VFB, DFB, Aktienzeichnungsscheinen und Prospekte der Schweiz mit Landkarte übergeben. Damit können sich unsere Gesprächspartner später noch eingehender informieren und sich auf der Landkarte über die geografische Lage des Furka-Passes sowie unserer Strecke ein Bild machen. Denn über 1000 km von der Schweiz entfernt kann nicht immer erwartet werden, die schöne Landschaft des Furka-Passes spontan zu lokalisieren.

Wir hoffen, mit dieser Aktivität neue Freunde und Fahrgäste für unsere Bahn hier im Norden gewonnen zu haben. An dieser Stelle auch einen Dank an unsere Schleswiger Freunde, die uns zur nächsten Modellbahnbörse im Herbst wieder eingeladen haben.

Ralf Hamann



Regionalgruppe
München

Wie bisher wurden von der Regionalgruppe München/Oberbayern die monatlichen «Stammtische» durchgeführt. Unsere «Stammtisch»-Treffen finden jeweils am 1. Mittwoch im Monat im Löwenbräukeller, Stiglmaierplatz, München, ab 19 Uhr statt:

- 2. 6. 93 Diavortrag: Arlberg
- 7. 7. 93
- 4. 8. 93 Diavortrag: 25 Jahre Blonay-Chamay

1. 9. 93 Diavortrag: Betriebsaufnahme Tiefenbach-Furka
 6.10. 93 Diavortrag: Waldbahnen in Rumänien
 3.11. 93
 1.12. 93 10 Jahre Verein Furka-Bergstrecke mit Jahresrückblick

Alle Interessierten sind herzlich zu unseren Stammtischen eingeladen. Hierbei besteht die beste Gelegenheit, sich umfassend über die Aufbauarbeiten und den Betrieb auf der Bergstrecke zu informieren.

Leider fehlt es im Grossraum München an Messen und grösseren Ausstellungen, bei denen wir den Verein der breiten Öffentlichkeit vorstellen können. So entschlossen wir uns, die HOM-Segmentanlage in Zusammenarbeit mit der Sektion Nordrhein-Westfalen auf der Intermodellbau 93 vom 31.3.-4.4. in Dortmund zu präsentieren. Zur Zeit besteht die Anlage aus 32 Segmenten, wovon 23 die eigentliche Furka-Bergstrecke nachbilden. Hierbei liegen die Schwerpunkte auf dem Abschnitt zwischen Wilerbrücke-Steffenbachbrücke-Tiefenbach; Steinstaffelviadukt; Muttbach-Bahnunterführung; Muttbach-Gletsch-Notbrücke-Kehrtunnel. Besonderes Interesse fand die Nachgestaltung der Bahnunterführung Muttbach. Die restlichen Segmente bestehen aus einem Abstellbahnhof, sowie aus einer Talstrecke, die an die Linieneinführung im Wallis Richtung Oberwald angelehnt ist. Der gesamte Höhenunterschied zwischen dem höchsten und niedrigsten Punkt der Anlage beträgt bei Steigungen von 90-110 Promille, die mit Zahnstange ausgerüstet sind, 85cm. Für die tatkräftige Unterstützung und die Weiterführung der Anlage durch Module der Sektion NRW bedanken wir uns ganz besonders bei der «Messe-Mannschaft» der Sektion NRW, der RG München/Oberbayern sowie der Modellbaugruppe der FW München-Aubing.

Regionalgruppe München/Oberbayern
 (H.Hoenigk)



Regionalgruppe
 Berlin-Brandenburg

Die nächsten Versammlungen der Regionalgruppe Berlin-Brandenburg finden am

10. 9. 1993
 12. 11. 1993
 14. 1. 1994
 11. 3. 1994
 27. 5. 1994
 9. 9. 1994

11. 11. 1994 jeweils ab 19 Uhr

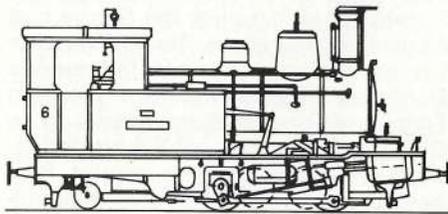
in der Kneippe «Oderkahn» in der Oderberger Strasse, in Nähe der Kastanienallee in (noch) 1058 Berlin statt. Der nächstgelegene Bahnhof ist Eberswalder Strasse (Dimitroffstr.).

Als nächste Aktivität ist die Beteiligung der Regionalgruppe mit einem Informationsstand an der Eisenbahnausstellung in Potsdam (15. 5. bis 23. 5. 93) geplant.

Es hat neue Vorwahnummern gegeben, die Postleitzahlen ändern sich, deshalb hier die aktuelle Kontaktadresse:

Axel Schiele
 Turmstrasse 18
 W-1000 Berlin 21 (10 559)
 Telefon: (030) 394 21 20

A. Schiele



Bestellkatalog für Verkaufsartikel

2/93

Anz.	Bücher/Video	Anz.	Fader: Furka-Oberalp-Bahn
—	«Back to Switzerland» Video VHS, 60'	Fr. 98.—	—
—	«Ersetzt und... vergessen» Video VHS, 20'	Fr. 49.—R	—
—	«s Furka-Bähni!» Musikkassette	Fr. 20.—	—
—	Schweizer Ferien	Fr. 8.—R	—
—	Dia-Serie 1 «DFB-Züge» auf Bergstrecke	Fr. 12.—R	—
—	Dia-Serie 2 «Loks in Vietnam»	Fr. 12.—R	—
—	Dia-Serie 3 «Bauzüge DFB»	Fr. 12.—R	—
—	VFB: Die Furka-Bergstrecke, 1991	Fr. 24.—	—
—	Schomo: Furka Bergstrecke	Fr. 78.—	—
—	Hitz/Weber: Erlebnis FO	Fr. 68.—	—
—	Postkarten-Sets		—
—	Nr. 10 Furka-Bergstrecke I	Fr. 10.—R	—
—	Nr. 11 Furka-Oberalp	Fr. 10.—R	—
—	Nr. 12 Glacier-Express	Fr. 10.—R	—
—	Nr. 13 Dampfloks	Fr. 10.—R	—
—	Nr. 15 Furka-Bergstrecke II	Fr. 10.—R	—
—	Modellbaupläne		—
—	45-1016 Dampfschneeschleuder 1:45	Fr. 15.50	—
—	45-1111 Dampfloks HG 3/4 1:45	Fr. 11.50	—
—	45-1111D Details zu 45-1111 1:45	Fr. 11.50	—
—	45-1126 Wagen B 4273 1:45	Fr. 11.50	—
—	Medaillen		—
—	Weisshorn (1), Vietnam (2), Steffenbach (3), Wilerbrücke (4)		—
—	Silber je	Fr. 50.—	—
—	in Luxusetui S je	Fr. 60.—	—
—	Silber, vergoldet je	Fr. 80.—	—
—	in Luxusetui G je	Fr. 90.—	—
—	Diverses		—
—	Kleber (Signet VFB)	Fr. 2.—	—
—	Kugelschreiber	Fr. 1.—**	—
—	Luxus-Kugelschreiber	Fr. 4.—**	—
—	Faserschreiber-Set	Fr. 5.—	—
—	Feuerzeug mit Schriftzug	Fr. 2.—	—
—	Brustbeutel (für Ausweise usw.)	Fr. 15.—R	—
—	Einkaufstasche	Fr. 6.—R	—
—	Jutetasche	Fr. 5.—R	—
—	Vereinsabzeichen zum Anstecken	Fr. 5.—R	—
—	Kravatte mit eingesticktem Signet (dunkelrot, Streifendesign)	Fr. 37.—R	—
—	Kravatte uni, rot mit Signet silber	Fr. 37.—R	—
—	T-Shirt weiss, marine, gelb, rot	Fr. 20.—R	—
—	Pullover m. Stehkrägen m. Signet weiss, rot, gelb, marine S, M, L, XL mit Reissverschlusskragen	Fr. 49.—	—
—	Jogginghose passend 3 Taschen rot, marine S, M, L, XL	Fr. 49.—	—
—	Vereinsabzeichen gestickt	Fr. 5.—	—
—	Taschenmesser	Fr. 24.—R	—
—	Zapfenzieher Notbremse	Fr. 10.—R	—
—	Kellnermesser	Fr. 5.—	—
—	Weisswein-Gläser 1 dl, im 6er-Pack	Fr. 17.—R	—
—	Einzelglas	Fr. 3.—**	—
—	Rotwein-Gläser 1,4 dl, im 6er-Pack	Fr. 40.—R	—
—	Einzelglas	Fr. 7.—	—
—	Fendant, Karton zu 12 Flaschen 7 dl	Fr. 140.—	—
—	Döle, Karton zu 12 Flaschen 7 dl	Fr. 150.—	—
—	Anzug mit Stehkrägenpulli mit Reissverschlusskragenpulli	Fr. 80.—	—
—	Sonnenhüte	Fr. 4.—R	—
—	Regenschirm	Fr. 28.—R**	—
—	Fahnen mit Vereinssignet	Fr. 125.—R	—
—	Murmeltier, Plüsch	Fr. 29.—R	—
—	Regenjacke, drei Grössen M, L, XL	Fr. 20.—R	—
—	Furka-Herren-Armbanduhr, Gold-Plaqué schw. Band, Datum, Sekundenanzeiger	Fr. 49.—	—
—	Wandteller zur Wiedereröffnung auf 900 Stk. limitierte Auflage	Fr. 50.—R	—

** diese Artikel werden nicht versandt
 R im Info-Kiosk Gletsch und Realp und im Info-Bus
 Es kommt ein Versandkostenzuschlag für Porto und Verpackung in Anrechnung
 Weinlieferung nur in der Schweiz

10% Rabatt bei Vorlage des gültigen Mitglieerausweises
 Versand nur bei einem Warenwert von mind. Fr. 10.—

Bestellung von: _____

Datum: _____ Tel.-Nr.: _____

Verein Furka-Bergstrecke, Materialstelle, Zürcherstrasse 209, CH-8500 Frauenfeld