



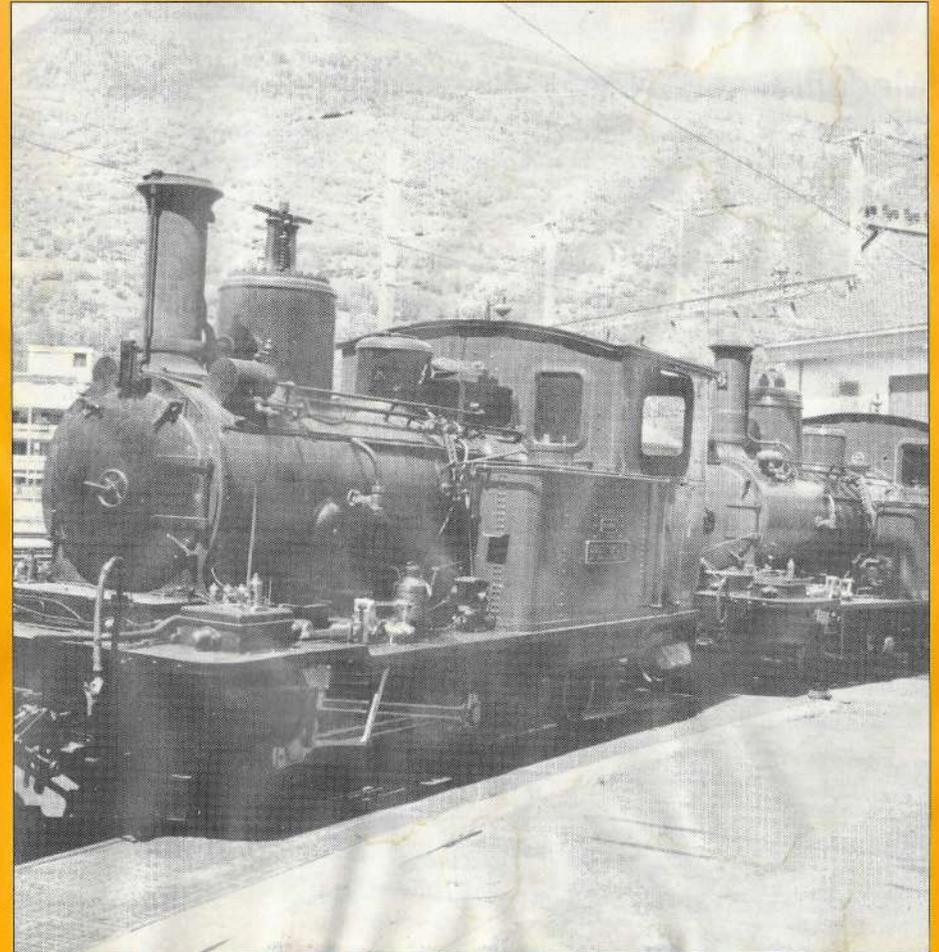
die
furka bergstrecke

3/91

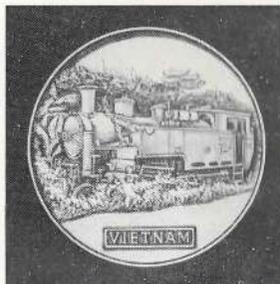


Verein Furka-Bergstrecke

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG



Die Welt um die Furka-Bergstrecke auf Medaillen



Medaille «VIETNAM»

Das Eisenbahnereignis des Jahres 1990. Die Medaille «VIETNAM» erinnert an die Rückführung von Schweizer Dampflokomotiven aus Vietnam.

Lieferbar ab Dezember 1990

Medaille «WEISSHORN»

Die Lok «WEISSHORN» ist die erste Dampflokomotive im Rollmaterialbestand der DFB AG. Sie wurde nach umfangreichen Instandstellungsarbeiten 1989 wieder in Betrieb genommen.

Die Medaillen sind in Silber oder Silber vergoldet erhältlich. Sie haben einen Durchmesser von 36 mm und enthalten 18 g Silber 925/1000.

Die Auslieferung erfolgt mit Rechnung zuzüglich Porto und Verpackung.

Bestelltalon für Furka-Bergstrecke-Medaillen

_____ Medaille «WEISSHORN» in Silber	à Fr. 50.-
_____ Medaille «WEISSHORN» in Silber vergoldet	à Fr. 80.-
_____ Medaille «VIETNAM» in Silber	à Fr. 50.-
_____ Medaille «VIETNAM» in Silber vergoldet	à Fr. 80.-
_____ Luxussetui	à Fr. 10.-

Name: _____ Vorname: _____

Adresse: _____

PLZ/Ort: _____

Datum: _____ Unterschrift: _____

Einsenden an:
Verein Furka-Bergstrecke, Materialstelle, Zürcherstrasse 209, CH-8500 Frauenfeld

Mitteilungsblatt / Bulletin
Verein Furka-Bergstrecke
3999 Oberwald

Ausgabe / Edition 3/1991
DFB, Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
3999 Oberwald

Impressum

8. Jahrgang Auflage 8000 Ex.
8^e année Tirage 8000 ex.
4 Ausgaben jährlich / 4 éditions par an

Redaktionsteam / Rédacteurs:
Hans Hofmann, Bruno Albisser,
Georg Seiler, Robert Trachsler

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

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

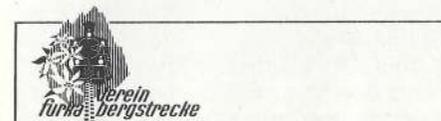
Druck / Imprimé par:
Keller-Druck AG, 5004 Aarau

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. 4/1991 /
Clôture de rédaction du n° 4/1991:
1. Oktober 1991 / 1 octobre 1991

Erscheinungsdatum: Woche 47
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

Kollaudation der «Weisshorn»	4
Aus dem Zentralvorstand	20
Neues in Kürze	7
Sektionsnachrichten	8
De chli Bahnhof	15
Personal-Infoblatt	16
VFB-Lesermeinung	19
Andere Bahnen	21
Lehrlingslager der SMU	23
Die Kleinbahn auf Deutschlands grösster Insel	25
Bestelltalon für Verkaufsartikel	27



Kollaudation der «Weisshorn»

Am 28. Mai 1991, als sich ein Team von Spezialisten in Visp traf, ging für die «Weisshorn» ein wichtiges Prozedere vor sich. Daran beteiligt waren: BVZ: Herr Tribolet, Chef ZFW, mit Herrn Albrecht, Dampflokführer; SLM: Herr Pfister mit zwei weiteren Herren; DFB: Herr Probst, Chef Rollmaterial, sowie Dampflokführer Brügger und Heizer Hess.

Auf einer speziellen Waage, die mit einem Computer verbunden war, begannen Messungen in bezug auf die Gewichtsstabilität: einmal mit gefülltem Kessel, dann mit Kessel halb gefüllt und halbgefüllten Wasserkasten.

Eine Vakuumpumpe, die speziell für Bremsversuche ohne Inbetriebnahme des Triebfahrzeuges zur Verfügung stand, wurde angeschlossen. Damit konnte der Weg des Zylinderkolbens und die Beweglichkeit des Gestänges kontrolliert werden. Am Nachmittag konnte die Lokomotive aufgeheizt werden, und das DFB-Personal kontrollierte die Dichtheit. Von den SLM-Leuten wurde im Führerstand ein Computer montiert und vorne an der Lok ein Stromerzeuger. Vorne rechts am Rahmen montierten die Spezialisten ein Messrad, das Tempo und weitere Daten zu übertragen hatte, die für die Kollaudation notwendig waren. Um 19.30 Uhr war die «Weisshorn» soweit vorbereitet, dass eine erste Probefahrt nach Stalden ausgeführt werden konnte. Von Ackersand nach Stalden beträgt die maximale Steigung 125%, und erfreulich ist, dass diese Probefahrt ohne Probleme verlief.

Morgens um 7 Uhr am 29. Mai begann der grosse Tag für Mannschaft und Maschine wie auch für den Begleitwagen und zwei BVZ-Wagen, die zu Testzwecken mitgenommen wurden. Zusammen mit Herrn Hürlimann vom BAV, der um 9.15 Uhr zu uns kam, ging die Fahrt in

Richtung Ackersand mit 9 Personen und 40 Tonnen Anhängelast... Herr Tribolet hatte einen genauen Plan erarbeitet, und wie es sich herausstellte, hatte die «Weisshorn» einige Leistungen zu erbringen. Das Prozedere Abnahme fand auf der Strecke der BVZ statt, wohlverstanden zwischen den Zugpausen des regulären Verkehrs.

Das Programm der Kollaudation

Die 1. Phase musste nur von der Lokomotive bestanden werden. Der 1. Versuch sah drei Vollbremsungen bei 12 km/h vor, und zwar mit der Zahnradbremse im 125%-Gefälle, auf der Heizerseite.

2. Versuch: Dasselbe Vorgehen auf der Seite Lokführer.

3. Versuch: Abbremsen mit der Repressionsbremse (Zahnrad) von 12 auf 0 km/h.

Im Anschluss an dieses Vorgehen führen wir wieder nach Ackersand zurück, um eine Kreuzung abzuwarten.

Hier wurde der Zug für die 2. Phase bereitgestellt. Er bestand aus der «Weisshorn», zwei BVZ-Personenwagen, Gk 4416 und einem elektrischen Triebfahrzeug der BVZ. Das elektrische Fahrzeug wurde beigestellt, um rascher hinaufzufahren, damit die Abläufe in kürzerer Folge durchgeführt werden konnten.

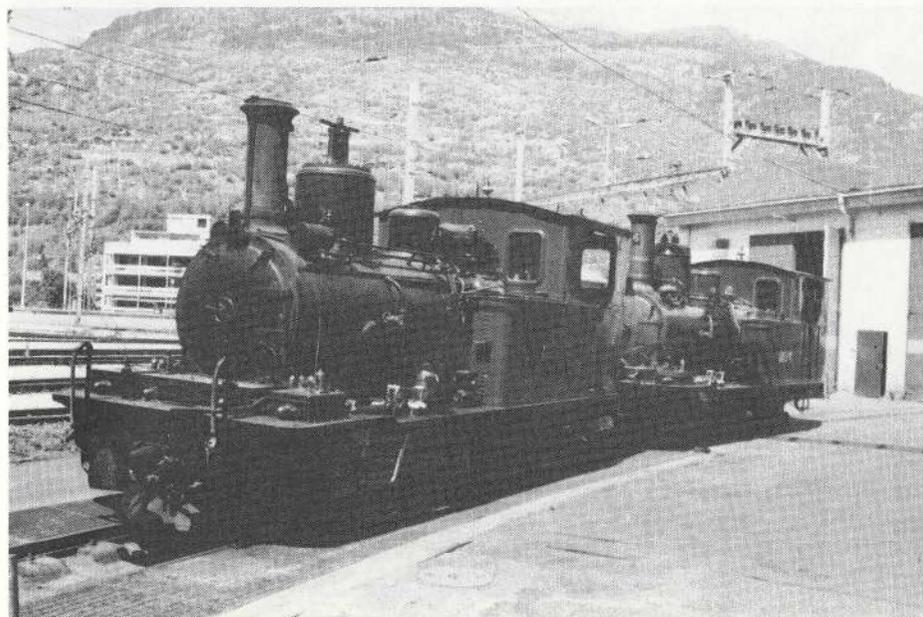
Die 2. Phase: 1. Versuch: Das Elektrofahrzeug wird abgehängt, die Komposition wird auf 15 km/h beschleunigt, und nach einem Achtungspfeiff beginnt der Heizer mit der Zahnradbremse zu bremsen, bis die Komposition stillsteht. Dieser Vorgang wird dreimal wiederholt.

2. Versuch: Dasselbe auf der Seite des Lokführers.

3. Versuch: Elektrolok fährt weg, freie Fahrt der Komposition und Einleitung einer Schnellbremsung mit Vakuum;



Die beiden «Schwestern, Weisshorn und Breithorn» in Visp



diese wird eingeleitet, nachdem 12 km/h erreicht sind.
Anschließend Rückfahrt nach Ackersand, bevor uns die Elektrolok wieder hinaufschiebt.

Die 3. Phase: 1. Versuch: Mit 12 km/h wird mit den Zahnradbremsen des Heizers und des Lokführers bis zum Stillstand abgebremst.

2. Versuch: Mit Vakuumbremse und Repressionsbremse wird ebenfalls bis zum Stillstand gebremst.

3. Versuch: Mit der Repressionsbremse Adhäsions- und Zahnradgeschwindigkeit reduzieren.

Nochmals Rückfahrt nach Ackersand.

Die 4. Phase: Bremsversuche auf der Strecke Ackersand-Visp nur mit der Lokomotive.

1. Versuch: Mit 30 km/h eine Vakuumvollbremsung. Dieser Versuch wurde auch dreimal ausgeführt.

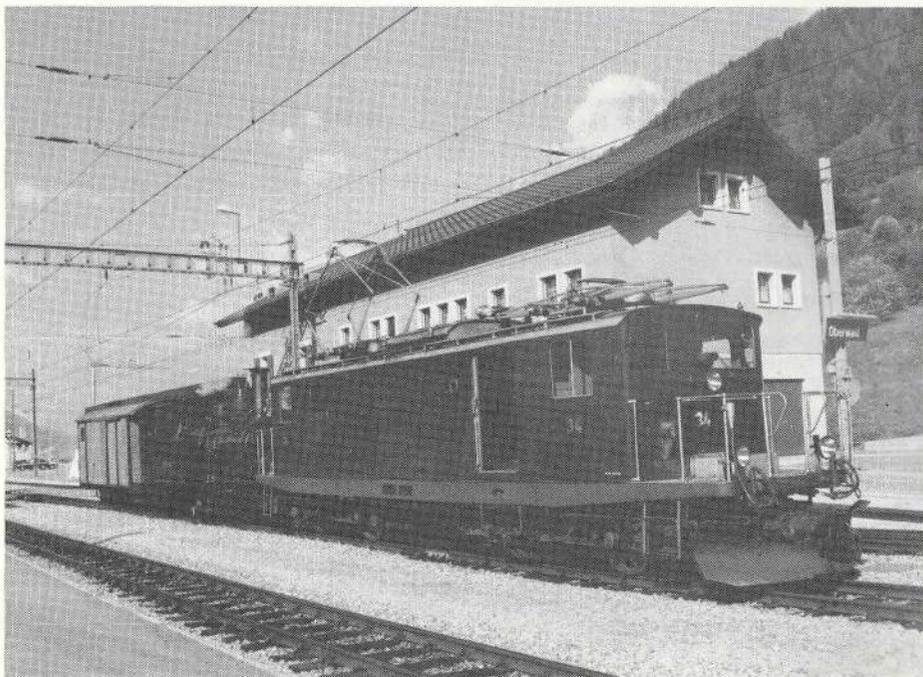
2. Versuch: Dieselbe Bremsung mit 20 km/h.

Damit waren die Messungen und Fahrversuche durchgeführt, und die Beteiligten konnten mit einem guten Gefühl nach Visp zurückkehren, denn Pannen gab es keine.

Das BAV führt nun noch Berechnungen durch, und dann wird die «Weisshorn», unsere erste Dampflokomotive, grünes Licht erhalten, soweit es sich um die Sicherheit handelt.

Im Namen der DFB möchte ich den Beteiligten und besonders Herrn Tribolet für die einwandfreie Organisation danken. In meinen Dank einschliessen will ich auch Herrn Albrecht, der mit guten Tips wertvolle Informationen an uns weitergab. Der SLM und ihrem Personal, aber auch Herrn Hürlimann vom BAV sei an dieser Stelle bestens gedankt.

Dampflokfürer DFB:
Armin Brünger



Halt in Oberwald, anlässlich der Fahrt Brig, Realp

Neues in Kürze

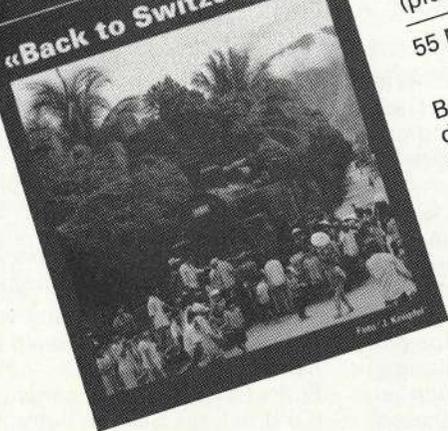
- Das Bauprogramm Sommer 1991 läuft. In der zweiten Hälfte Juni ist ein Abstellgleis in Realp neu gebaut worden, um die räumlich engen Verhältnisse zu verbessern.
- Ein ehemaliger Traktor der RhB, nun umgebaut, steht im Einsatz und ist in Realp stationiert.
- In Tiefenbach sind die Weichen eingebaut, neu ist eine für ein Stumpengleis vorgesehen, damit auch hier Wagen abgestellt werden können.
- Das Hotel Glacier du Rhone hat seine Pforten per 30. Juni 1991 wieder geöffnet, nachdem das Haus in neuem Glanz erstrahlt.
- Gleisbaulehrlinge der SBB haben wieder in Realp einen 2wöchigen Einsatz geleistet und damit der DFB einen guten Dienst erwiesen. Danke.
- Die Weisshorn hat dieses Jahr Realp durch den Basistunnel erreicht, nachdem sie kollauiert worden ist.
- Entsprechend dem Ziel Tiefenbach wird hier an der Strecke mit Hochdruck gearbeitet.
- Von der MThB wurde uns ein Wasserkran zur Verfügung gestellt. Die Verzinkerei Bettwiesen hat diese Anlage kostenlos sandgestrahlt und grundiert. Die Wiederverwendung ist in Gletsch vorgesehen.

Die Furka-Bergstrecke 1



**Operation DFB
Vietnam**

«Back to Switzerland»



Ein einmaliges Angebot

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

55 Minuten

Bestellungen nimmt
die Materialzentrale
entgegen:
Verein Furka-Bergstrecke
Materialzentrale
E. Gfeller
Zürcherstrasse 209
8500 Frauenfeld

Sektionsnachrichten



Sektion Graubünden
Postfach 85
7007 Chur

Mit den Sandstrahlarbeiten in Gletsch ist soeben begonnen worden und ausserdem werden Vorbereitungen getroffen, damit im kommenden Jahr mit dem Einbau begonnen werden kann. Es hat sich gezeigt, dass das Geschenk der RhB in einem guten Zustand ist.

Erste Abklärungen haben ergeben, dass Gletsch lediglich über eine Drehscheibe von 10 m Durchmesser verfügt hat. Die Fundamente sind noch vorhanden. So wie es derzeit aussieht, wird die DFB-Drehscheibe am selben Ort wieder eingebaut werden.

Innerhalb der Sektion laufen Vorbereitungen für die Herbstausstellung «Gehla» wo wir erneut präsent sein wollen und mit aktuellen Bildern und neuem Streckenplan informieren wollen.



Sektion Innerschweiz
Postfach 4922
6002 Luzern

Generalversammlung 1991

Im Zentrum der diesjährigen Generalversammlung, die am 26. April im Gasthaus Winkelried in Stans stattfand und sich einer regen Teilnahme erfreuen konnte, stand die Wahl des neuen Sektionsvorstandes. Denn auf diese GV hin hatten nicht weniger als 5 Vorstandsmitglieder ihren Rücktritt erklärt, und man konnte sich nicht des Eindrucks erwehren, dass einige engagierte Kämpfer aus der Pionierzeit des Vereins aufgrund persönlicher Enttäuschungen und nicht immer erfüllter Hoffnungen müde geworden waren. Für ihr grosses Engagement wurden sie mit einem

herzlichen Applaus der anwesenden Mitglieder verabschiedet. Die frei gewordenen Plätze im Vorstand konnten wieder ohne grössere Probleme besetzt werden, und da der bisherige Vize-Präsident Roland Mühlethaler das Präsidium übernahm und der bisherige Präsident Georg Seiler dem Vorstand auch weiterhin treu bleibt, darf man guten Mutes in die Zukunft der Sektion blicken.

Der Bericht der Baugruppe Goldau beschäftigte sich zum einen mit den Arbeiten in der Wintersaison, die einem sehr wichtigen, wenn auch nicht auffälligen Thema gewidmet waren, nämlich den Aufräumarbeiten in den Werkstätten in Goldau. Zum andern wurde ein Blick auf die Sommersaison geworfen, in der die Vorarbeiten für den Fahrtrieb weiter vorangetrieben werden sollen. Auch die beiden Arbeitstage der Sektion am 25. Mai und 31. August wurden angesprochen.

Auf etliche interessierte Fragen unter dem Traktandum «Verschiedenes» folgte der interessante Dia-Vortrag über die Rückschaffung der Lokomotiven aus Vietnam, der von besonderem Interesse war, da er die persönlichen Eindrücke dieser «Expedition» hervorragend vermittelte.

Der neue Sektionsvorstand hat sich bereits zu seiner 1. Sitzung getroffen, und er kann zwei positive Ereignisse vermerken: auf Vermittlung des Sektionsvorstandes hat die COOP Zentralschweiz Lebensmittel im Werte von 1000 Franken für das Fronarbeiterlager in Realp zur Verfügung gestellt und auch noch nach Andermatt transportiert, gleichfalls auf Initiative des Sektionsvorstandes ist in Realp ein permanenter Verkaufsstand des Vereins Furka-Bergstrecke eingerichtet worden, der durch die Sektion betreut wird.

H.B. Schönborn

1. Innerschweizer Sektionsarbeitstag 1991

Während im «Unterland» noch die Nebelschwaden und Regenwolken tief über der Innerschweiz hingen, machten sich am 25. Mai etliche Mitglieder der Sektion Innerschweiz auf den Weg Richtung Realp zum ersten diesjährigen Sektionsarbeitstag. Zwar waren keine sensationellen Bauabschnitte in Angriff zu nehmen, jedoch eine ganze Anzahl kleinerer Arbeiten anzugehen. So wurde bald sehr emsig auf drei Ebenen gearbeitet. Im Untergeschoss des Depots machte man viele Werkzeuge wieder flott und schnitt Abdeckbahnen fürs Ausspritzen des Depots zu. In der Zufahrt zum Depot musste an der neugestalteten Einfahrweiche noch ein Kabelgraben ausgehoben werden. Innerhalb der Depothalle erfolgte die Ergänzung der Pfeiler mit Metalleisten damit der Verputz anschliessend nahtloser angebracht werden konnte. Und zu guter Letzt wurde «im Estrich» der Depothalle fleissig genagelt, gemalt und gefeilt.

Abgerundet wurde das ganze durch Testläufe von DFB-Fahrzeugen vor der Depothalle. Die dabei entweichenden Wolken (keine Dampfvolken) brachten die Gesichter, der in der Halle selbst arbeitenden Vereinsmitglieder gelegentlich einmal zum Erbleichen. Ein Höhepunkt des Tages bildete sicher das Mittagessen «Hackbraten à la mode du chef» charmant serviert von «Res».

Mit Hochdruck gingen die Vorbereitungen für die Depot-Innenausbauarbeiten am Nachmittag und bis in die späten Abendstunden weiter. So konnte bereits ab Montag, dem 27. Mai 1991, der gesponserte Innenverputz angebracht werden, sodass die Depothalle innen nun noch freundlicher wirkt.

Kurt Bieri



Sektion Ostschweiz
Zürcherstrasse 209
8500 Frauenfeld

Dampfbetrieb auf der Baumschulbahn

Über 25 Mitglieder der Sektion Ostschweiz trafen sich am 1. Mai in Schinznach, in der weitläufigen Anlage der Baumschule Zulauf. Dort besteht nämlich eine Schmalspurbahn, welche zum Teil mit einer Dampflokomotive betrieben wird.

Organisiert vom Eurovapor Club Zürich wurde die Lok um 11 Uhr angeheizt, und wir durften uns unter die Fahrgäste mischen, so lange es uns gefiel.

Leider entsprach das Wetter nicht ganz unseren Vorstellungen, aber es hätte ja auch dauernd regnen können! Immerhin musste der geplante Grillplausch unter schützendem Dach abgewickelt werden.

Trotzdem war die Stimmung unter den Anwesenden gut, und alle erlebten einen fröhlichen Tag.

Wir möchten uns auch an dieser Stelle nochmals bei allen bedanken, die diesen Anlass ermöglicht haben.

Erika Bühler



Sektion Solothurn
Postfach
2544 Bettlach

8. Juni 1991 Arbeitseinsatz statt Vereinsausflug

Am 8. Juni 1991 haben sich um 8 Uhr in Realp 11 Mitglieder der Sektion Solothurn zum Arbeitseinsatz eingefunden. Vom 14-jährigen Roman Moser bis zum 68-jährigen Senior waren Männer aller Alterskategorien vertreten.

Die stärksten Männer meldeten sich zur Tunnelreinigung (Entgleisung). Eine andere Equipe konnte beim Gerüstbau eingesetzt werden. Drei ältere Mitglieder erstellten ein Metallregal für die Lagerung von Lebensmitteln. So konnte ein jeder nach seinen Möglichkeiten einen Beitrag leisten.

Die jederzeit hilfsbereite Frau Madlen Allemann servierte als willkommene Zwischenverpflegung Kaffee und selbstgebackenen Kuchen. An dieser Stelle dafür besten Dank.

Um 18 Uhr verliessen wir das den ganzen Tag in Regenwolken gehüllte Urserentäli und kehrten in den Jura zurück.

Hug

Mitteilung an alle Mitglieder der Sektion Solothurn

Zwei weitere Samstag-Einsätze sind für den Herbst geplant. In Frage kommen die Wochenenden vom 14. und 28. September oder 5. Oktober.

Anmeldung bitte an Einsatzleiter, Edi Allemann, Hint. Hammer 40, 4715 Herbetwil, Telefon 062 74 15 68.

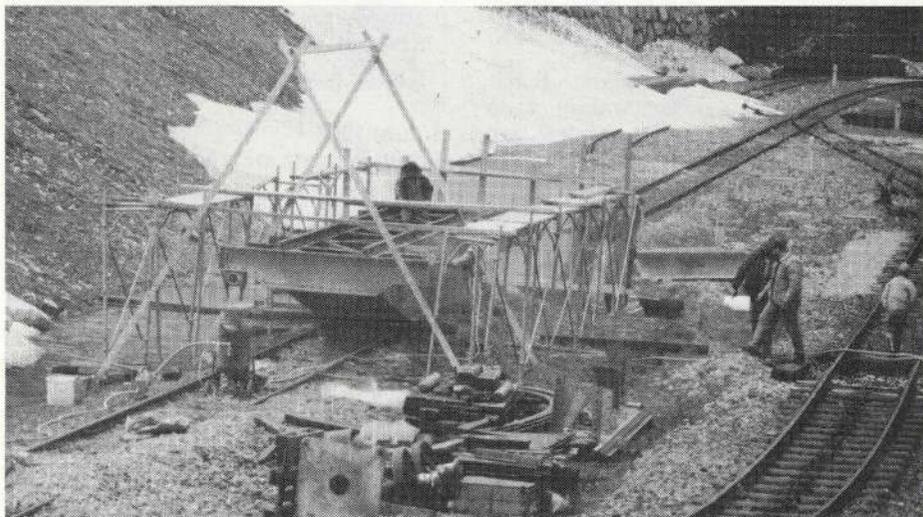


Section de Genève – «LSFG»
Case postale 79
1211 Genève 28

L'exposition coutumière de modèles réduits, RAIL-EXPO-NYON, (Salle du Rocher à Nyon) aura lieu à nouveau cette année, du vendredi soir 11 octobre au dimanche soir 13 octobre 1991. Et «LSFG» à l'honneur, une fois

de plus, d'y être présente à titre d'invité avec son stand d'information. Un jeu de chemin de fer sur ordinateur particulièrement prisé par les enfants l'anima alors que les documents sur les projets et réalisations sur la ligne sommitale de la Furka retiendront les amateurs du réel. A côté des nombreux circuits miniatures et des trains en marche, vous vous attarderez également au stand du NStCM (NYON-St.-CERGUES-MOREZ) qui cette année fête ses 75 ans. Mais aussi la présence des chemins de fer de la Mure et celui du Vivarais fascineront le visiteur. La visite jumelée du Musée du Léman est assurée par une navette. C'est une attraction à ne pas manquer avant de revenir sur ses pas pour la redécouverte de Rail-Expo. Responsables et collaborateurs du stand «LSFG» se feront un plaisir d'y recevoir aussi les membres de la section et nous espérons qu'ils soient nombreux à nous faire l'honneur. – Les membres désirant collaborer durant cette exposition seront les bienvenues! Qu'ils aient l'obligeance de s'adresser dès que possible au président «LSFG» (Tél. und Fax 022 794 00 72).

Erich F. Schneider
Président «LSFG»



Sandstrahlen in Gletsch

Fronddienst-Ausschreibung

Für den Bereich Sicherungswesen im Ressort Bau DFB suchen wir einen

Mechaniker/Maschinenschlosser

oder

Elektromechaniker

zur Übernahme selbständiger Aufgaben bei

- Revision und Einbau von mechanischen Sicherungseinrichtungen an Weichen, wie Stellvorrichtungen, Spitzenverschlüsse und Entgleisungsvorrichtungen
- Revision und Bereitstellung von Schrankenantrieben (ASSA oder PMZ), Anfertigung von Schlagbäumen
- Revision und Bereitstellung von Signalen
- Einbau und Montage der Aussenanlage von Sicherungsanlagen für Niveau-Übergänge

ferner für den Unterhalt im gesamten Bereich der Sw-Aussenanlagen.

Es handelt sich hierbei nicht um vereinzelte Einsätze. Vielmehr sollte der Bewerber bereit und in der Lage sein, seine wiederholten Einsätze entsprechend dem laufenden Anfall der Aufgaben als verlässlicher Partner des Projektleiters Sw eigenverantwortlich selbst zu organisieren.

Wir stellen uns einen Bewerber vor, der sich als erfahrener Profi durch mehrjährige Praxis im Stellwerkdienst ausweist, erworben durch seine Tätigkeit bei den SBB oder bei einer der grossen Privatbahnen.

Wenn Sie sich durch diese Ausschreibung angesprochen fühlen, dann richten Sie bitte Ihre kurze schriftliche Bewerbung an die Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Ressort Bau, zu Händen von Herrn Walter Willi, Postfach 682, 6440 Brunnen.

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.

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

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

HOTEL RESTAURANT
GRIMSELBLICK
KRISTALLGROTTE

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

044/6 72 72
Restaurant
zum
«Bahnhof»
Autoverlad
Furka-Oberalp
Renate Nager
6491 Realp

HOTEL-RESTAURANT
TANNENHOF

Mit höflicher Empfehlung
Fam. O. Hischer-Hauser, 3999 Oberwald
Telefon 028/73 16 51, Fax 028/73 27 51

Familie
E. Infanger-Christen
6491 Realp
Telefon
044/6 74 24
Pension Furka
Direkt beim Bahnhof Zimmer mit Dusche und WC

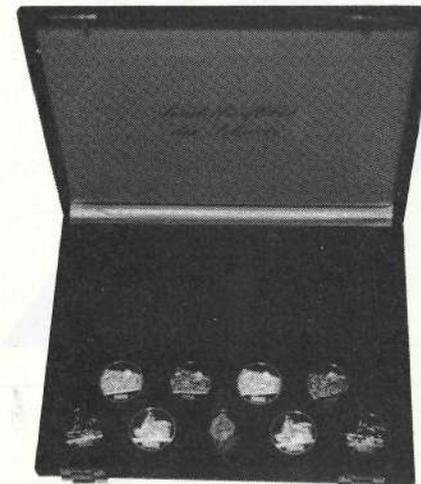
HOTEL
FURKA
OBERWALD
OBER-GOMS

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

Gut essen und trinken im
Hotel Tiefenbach
am Furkpass
Zimmer und Touristenlager
Telefon 044/6 73 22 Fam. Sepp Inderkum-Tresch



Arbeitstag der Sektion Innerschweiz



Neu

Fr. 150.-

(Subskriptionspreis bis 30.6.91
Fr. 120.-)

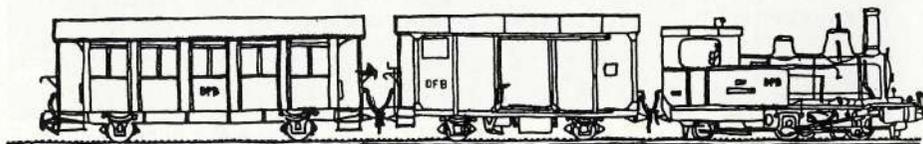
Der abgebildete
Luxuskoffer
bietet Platz für
11 Medaillen.

(Vorgesehene Lieferung:
Herbst 1991)

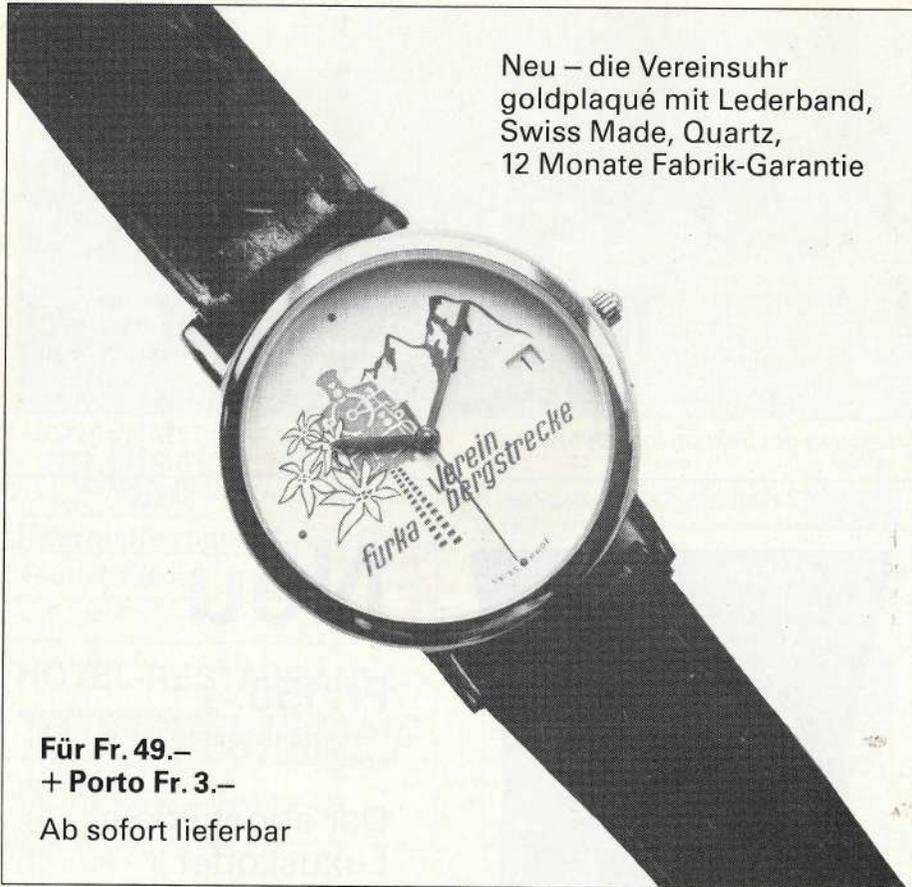
Die Welt um die Furka-Bergstrecke auf Medaillen

Die Medaillen sind in Silber oder Silber vergoldet erhältlich. Sie haben einen Durchmesser von 36 mm und enthalten 18 g Silber 925/1000.

Zu beziehen: Verein Furka-Bergstrecke,
Materialstelle, Zürcherstrasse 209, CH-8500 Frauenfeld



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



Für Fr. 49.–
+ Porto Fr. 3.–

Ab sofort lieferbar

Fr. 24.–

Bei der Materialstelle
erhältlich



De chli Bahnhof

Ich känn en Bahnhof, chli und hübsch
wie us de Färnseh-Sändig vom Sepp
Trütsch.

Firobig heisst sie glaub – mit vil
Folklore.

Wärs ächt mögli, händ's en det emol
verlore?

S'isch einerlei, mer wänd jetz nüme
grüble
und tüend en a de richtig Standort
zügle,

umgä vu Bärge, Gletscher, Alpe,
Schaaf,

macht er dur d'Wuche öppis wie en
Schlaaf.

Doch über s'Wuchenänd da gits dänn
Gescht

und hin und wieder au es zünftigs
Fescht.

S'isch chrüzfidel, s'isch eifach luschtig;
drum packt mer gärn am Samschtig
d'Ruschtig,

verlaat s'Dihome mit de Müe und Plag,
vergisst si Sorge – gönnt sich en
schöne Tag.

Die grüne Matte, s'glitzrig lis und au
die Luft;

wänn d'Sunne schiint, dä Alpechrüter-
duft,

das isch dänn Musig, macht eim munter
doch plötzli fragsch die:

jä wänn chunt er?

Gmeint isch natürli, d'Isebahn – de Zug
vo wiit här glaubsch du ghörsch: tut –
tut.

Scho dampft's – s'schmöckt aber nöd
noch Chole

nei, nei, d'Maria isch de Kafi goge hole;
e Schale Guetzli stellt si au derzue,
das alles gnüssisch du i Seelerue.

Läänsch nomal zrug und wartisch
witerhin geduldig,

du bisch em Eugen s'«Trinkgäld» au no
schuldig!

Det im Kiosk hät er defür en Ueüle,
die hät en Schlitz und une dure dra
e Büüle.

Lär, ohni z'luege rasch dis ganzi
Portmonee,

und freu di, dänn das alles nützt em
VFB.

Nöd nur s'Gäld, nei jetzt verschwint au
d'Sunne

und du, du muesch di uf de Heiwäg
bsinne,

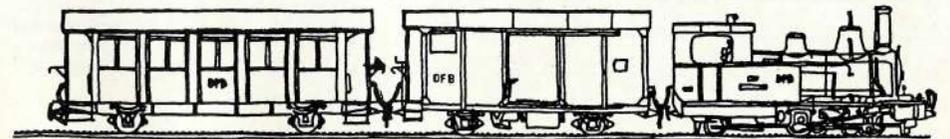
doch vorhär fragsch na schüchtern und
ganz liis:

wo isch dä Bahnhof? ...

a de Linie Prag – Paris

PS. Mer hoffed all, es wärd no mögli es
halti det emal es Zügli.

Hans Surber



Personal-Infoblatt

Zweck des Personal-Infoblattes für VFB und DFB

Seit Beginn des Wiederaufbaus der Furka-Bergstrecke haben Hunderte von Freiwilligen in irgendeiner Form an diesem Vorhaben mitgearbeitet. Die vielfältigsten Aufgaben bzw. Arbeiten fallen an und müssen bewältigt werden. Die Arbeiten an der Strecke und am Rollmaterial sind augenfällig und jedem bekannt. Etwas mehr im Hintergrund werden viele Arbeiten in Administration und Organisation, ebenfalls meist in Fronarbeit, erledigt. Das Infoblatt gibt dem VFB und der DFB AG die Möglichkeit, das Potential an Arbeitskräften aller Art im Kreis der Mitglieder, Aktiönäre und Freunde zu kennen. Bei der Vergabe von Aufträgen können Firmen aus den eigenen Reihen berücksichtigt werden. Zu diesem Zweck werden diese Daten in einem Computer des Personalwesens gespeichert. Die Daten werden so geschützt, dass keine unberechtigten Personen Zugang dazu haben, ebenso werden keine Daten, auch nur auszugsweise, an andere Institutionen weitergegeben.

Zur Aktualisierung der Daten werden die Personalblätter periodisch allen zugeschickt. Irgendwelche Änderungen können dann darauf vermerkt und das Blatt dem Personalwesen wieder zugestellt werden. Normale Adressänderungen fließen über den zentralen Mitgliederdienst in die Datei ein.

Ausfüllen des Personal-Infoblattes:

Wer immer unser Projekt in irgendeiner Form unterstützen kann und will, egal, ob schon irgendwo registriert, füllt das Infoblatt aus. Sind ergänzende Angaben zu machen, welche auf dem Blatt nicht vorgesehen sind oder wo der Platz zu knapp ist, sind wir für beigelegte Zusatzblätter dankbar. Ebenso nehmen wir Kritik bzw. Anregungen gerne entgegen.

Die Adresse des Personalwesens finden Sie auf dem Infoblatt auf Seite 18 unten. Besten Dank für Ihre Mitarbeit!

Horgen, im Juli 1991

VFB Personalwesen:
P. Hägeli



Personal-Infoblatt

für das VFB-Personalwesen

Die Angaben dienen ausschliesslich dem Verein Furka-Bergstrecke und der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG. Das Ausfüllen ist freiwillig!

Name: _____ Vorname: _____
(Firma)

Strasse: _____

PLZ/Ort: _____ Land: _____

Telefon priv.: _____ Telefon Gesch.: _____

Telefax priv.: _____ Telefax Gesch.: _____

Sprache: _____ Fremdsprachen: _____

Mitglied VFB (ja/nein): _____ Sektion/Gruppe: _____

Jahrgang: _____ Beruf: _____

momentane Tätigkeit:
(wenn vom Beruf abweichend) _____

Spezialausbildung/Kenntnisse: _____

Teilhaber/Inhaber
einer Firma (ja/nein): _____ Branche: _____

Name: _____

Strasse: _____

PLZ/Ort: _____

Telefon: _____ Telefax: _____

Führerausweis(e): _____
(Kategorien bzw.
Bezeichnung) _____

jektschritte. Einigen Sie sich auf einen realisierbaren Weg und beschreiten Sie den dann gemeinsam. Teilen Sie diesen Weg einem weiteren Kreis interessierter Personen – bis allenfalls allen Mitgliedern – mit, damit sie motiviert dahinter stehen oder gar mitmachen können. Wer nicht gut informiert ist, wird versucht sein, Lösungen im Einzelgang anzustreben, was uns schnell in den Verruf einer führungslosen Masse bringen könnte.

- Setzen Sie jeden Franken überlegt und gezielt ein. Die Realisierung des ganzen Projekts wird uns noch manchen Schweisstropfen und manchen Franken kosten. Jede «verlorene» Banknote könnte uns eventuell am Schluss fehlen! Begleitende Massnahmen zur Erstellung der Bahn sollten, wenn immer möglich, kostendeckend sein. Lassen Sie sich dazu etwas einfallen. Gute Lösungen liegen zwar nicht immer auf der Hand, sind aber meist gar nicht teurer als

die erst beste Variante oder bringen dann auch entsprechend mehr ein.

- Gehen Sie mit dem Eigentum des Vereins und der DFB AG so sorgfältig um, als wären es Ihr eigenes. Überprüfen Sie Ihre Fähigkeiten und Ihr Können bevor Sie ein Gerät in die Hand nehmen oder gar eine Maschine besteigen. Jede Reparatur verzögert den Fortgang der Arbeiten und entzieht dem eigentlichen Projekt finanzielle Mittel. Jedem der arbeitet kann aber einmal etwas passieren. Melden Sie es sofort, so kann der Schaden bis zum nächsten Einsatz eventuell bereits behoben werden.

Nachdem ich das alles geschrieben habe, fällt mir auf, dass auch ich nicht immer nach diesen wenigen Grundsätzen im Verein mitgemacht habe; aber verbessern kann man sich ja immer, nur verschlechtern sollte man sich nicht. Sind Sie nicht auch gleicher Auffassung?

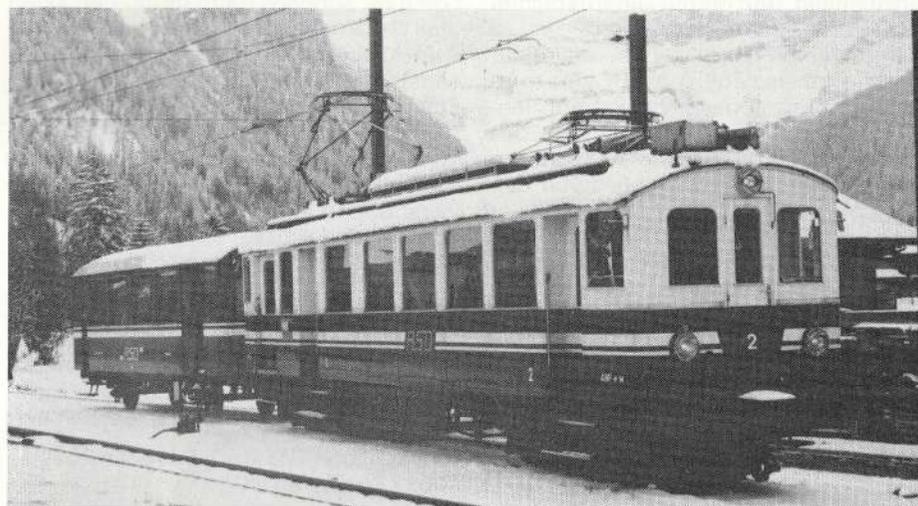
Hans Surber

Aus dem Zentralvorstand

vfb/alb – Viel Administratives wurde an den letzten Sitzungen behandelt. So verabschiedete der Zentralvorstand diverse Reglemente/Weisungen, die eine speditivere Arbeitsweise ermöglichen sollten. Ebenso wurden die überarbeiteten Statuten der Sektion Aargau genehmigt. Der Mitgliederausweis dürfte erst im kommenden Jahr zum Versand kommen, da ein grundsätzliches Bedürfnis (Fahrbetrieb) nicht besteht. Von

der Materialkommission wurde über eine Sortimentserweiterung (Sackmesser, Herrehrbanduhr sowie die Medaille Steffenbach) berichtet. Das Mutationswesen des Vereins wird künftig im Sekretariat der DFB erledigt. Die Regionalgruppen in Deutschland erhalten künftig unter Einhaltung bestimmter Bedingungen analog zu den Schweizer (Holländer) Sektionen einen Anteil des Mitgliederbeitrages zur Verfügung.

Andere Bahnen



Aigle – Le Sépey – Les Diablerets: Weiterbestand akut gefährdet!

Die «Chemin de fer Aigle – Le Sépey – Les Diablerets (ASD)» wurde am 22. Dezember 1913 bis Le Sépey und am 6. Juli 1914 bis Les Diablerets eröffnet.

Die 23,3 km lange Schmalspurbahn – als reine Adhäsionsbahn mit einer Spurweite von 1000 mm konzipiert und von Beginn weg elektrisch betrieben – verbindet das im Rhonetal gelegene waadtländische Städtchen Aigle (404 m.ü.M.) mit dem Sommer- und Winterkurort Les Diablerets auf 1155 m.ü.M. Die Bahn, deren Fortsetzung ursprünglich bis nach Gstaad im Berner Oberland geplant war (Anschluss an das MOB-Streckennetz) und die in ihrer Trassierung nicht nur der Maximalsteigung von 60 Promille wegen stark gebirgsbahnähnlichen Charakter aufweist, war schon von Anfang an von niedrigen Fahrgastzahlen geplagt. Ein besonders schwarzer Tag in der

zunehmend über 75jährigen Geschichte der Ormonttalbahn, wie die ASD auch genannt wird, war der 26. Juni 1940, als einem Grossbrand in den Depot- und Werkstatteanlagen in Aigle drei der fünf Triebwagen sowie vier Beiwagen zum Opfer fielen. Mangels genügender Versicherung war man gezwungen, auf den Untergestellten der abgebrannten Fahrzeuge dieselben Wagenkasten neu aufzubauen!

Als der ASD vor annähernd zehn Jahren gestützt auf eine Wirtschaftlichkeitsstudie die finanzielle Unterstützung durch den Bund entzogen wurde, entschlossen sich der Kanton Waadt und die Anliegergemeinden, selbst zu handeln, doch leider brachte auch eine 1987 erfolgte Rollmaterialerneuerung, bei welcher die noch aus dem Eröffnungsjahr 1913 stammenden Wagen durch Rollmaterial neuester Bauart ersetzt wurden, nicht die erhofften Frequenzunahmen, und so muss erneut um den Fortbestand dieser kleinen Bahn gebangt werden.

Paradoxerweise knüpft die Schweizerische Eidgenossenschaft die Ausrichtung von Bundesbeiträgen an die ständig wachsenden ASD-Defizite zudem an die Bedingung, den Bahnbetrieb einzustellen und durch einen solchen mit Bussen zu ersetzen.

Aus diesem Grunde hat der Blau-Bähnli-Club aus Zollikofen BE eine mittlerweile breit abgestützte Petition lanciert, welche die Beibehaltung des Bahnbetriebes sowie die Ausrichtung von Subventionszahlungen durch den Bund zum Inhalt hat.

Dass die ASD in ihrer jetzigen Form längerfristigen kaum Überlebenschancen haben würde, war auch dem Aktionskomitee Pro ASD klar, und so mussten Studien für eine neue ASD ausgearbeitet werden; die «Action Nouvel ASD» war geboren!

Das Kernstück des anlässlich einer Pressekonferenz von Ende Mai in Les Diablerets vorgestellten Projektes bildet eine gestreckte Linienführung im Bereich von Les Planches unter gleichzeitiger Aufhebung der nicht mehr zeitgemässen Zweiglinie nach Le Sépey, wo die Züge jeweils zeitraubend umgestellt werden müssen.

Im Endeffekt würde dies nicht nur einen und zwölfminütigen Gewinn auf die Gesamtreisezeit zwischen Aigle und Les Diablerets unter gleichzeitiger Einsparung von einem Triebfahrzeug bedeuten, sondern hätte durch den Wegfall der anstehenden Unterhaltsarbeiten auf diesem Teilstück – dazu gehört auch die dringend notwendig gewordene Sanierung einer gleichzeitig durch den Strassenverkehr mitbenützten Stahlbetonbrücke – auch eine beträchtliche Senkung der geplanten Investitionen auf jenen Betrag zur Folge, der für den Aufbau einer Buslinie nötig wäre, nämlich in etwa 8 Millionen Franken!

Die neue ASD hat deshalb eine Chance und bedarf der Unterstützung aller Eisenbahnfreunde aus nah und fern!

Petitionsformulare (deutsch/italienisch) können angefordert werden bei:

BBC, Aktion Pro ASD, Postfach 251
3052 Zollikofen

Des feuilles de pétition en français peuvent être commandées à:
Direction ASD, 38, Rue de la Care
1860 Aigle

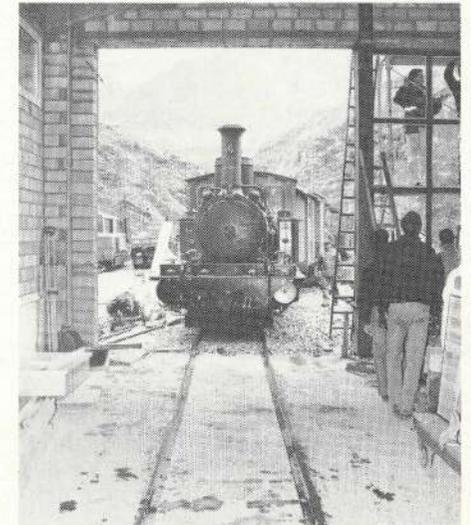
Lehrlingslager der SMU



Rettet ein Stück Eisenbahngeschichte

Nach diesem Motto hilft die Schweizerische Metall-Union seit Jahren mit, diese grossartige Gebirgsstrecke zu erhalten und etappenweise einen Sommerbetrieb, möglichst mit Dampftraktion, wieder aufzunehmen.

Auch 1990 war die SMU wieder mit von der Partie. Dieses Jahr war der Andrang an hilfsbereiten Lehrlingen so gross, dass das Lehrlingslager in zwei Gruppen auf zwei aufeinanderfolgende Wochen verteilt werden musste. Das Interesse für die Mithilfe kam aus den Berufszweigen Metallbauschlossler-, Metallbauzeichener- und kaufmännische Lehrlinge und unterstrich den Wunsch der kommenden Berufsgeneration, ein Stück Geschichte wieder zum Leben zu erwecken.





Das Lehrlingslager wurde in Realp durchgeführt. Realp hat ein Angebot an unzähligen Sportmöglichkeiten für aktive und begeisterungsfähige Jugendliche wie:

- Minigolf
- Begleitete Ausflüge mit Mountainbikes
- Fussball
- Leichtathletik
- Geländesport
- Hallensportarten

Durch die Verbindung von Ausbildung, sinnvoller Freizeitgestaltung, täglicher

Arbeit, Kollegialität und Sport ist das Lager für jeden Lehrling und jede Lehrtochter eine gute und lehrreiche Erfahrung. Schon oft sind bei solchen Gelegenheiten Grundsteine für die berufliche Zukunft gelegt worden.

Mit Zufriedenheit können sich die 53 Teilnehmer/innen an das Lehrlingslager der Schweizerischen Metall-Union zurückerinnern und stolz sein, dass durch ihre Hilfe die berühmteste Bergstrecke hoffentlich bald wieder in Betrieb genommen werden kann!

Dank an die Schweizerische Metall-Union

Wir möchten hiermit der SMU für die geleisteten Arbeiten der letzten Jahren an der Bergstrecke, besonders für das Lehrlingslager 1990 recht herzlich danken.

Durch die aktive Mithilfe der SMU bei den Ausführarbeiten (Planung, Vermittlung, Sponsering, Fronarbeit) konnte bis heute etwa 200 000 Franken beim Bau der Lokremise Realp eingespart werden.

DFB AG/Ressort Bau

Die Kleinbahn auf Deutschlands grösster Insel



Seit 1895 dampft sie über die Insel Rügen, die «Rügensche Kleinbahn». Nachdem sie zwei Kriege unbeschadet überstanden hat, schrumpfte sie in den siebziger Jahren von 97 km auf 24 km Strecke. Nur die in letzter Minute erfolgte Einstufung als Denkmal rettete eine der reizvollsten Strecken an der Ostseeküste vor der Stilllegung. Sie führt durch eines der landschaftlich schönsten Gebiete, dem Naturreservat Ostrügen, vom ehemaligen Fürstensitz Putbus, auf die Halbinsel Mönchgut, nach Göhren. Ihren Namen verdankt die «Bäderbahn» den Ostseebädern Binz, Sellin, Baabe und Göhren, die sie miteinander verbindet. In ihren besten Zeiten, vor dem 1. Weltkrieg verkehrten täglich 10 Zugpaare. Die Landschaft zieht heute noch tausende zu einer der letzten Schmalspurstrecken Norddeutschlands.

Nach der Abfahrt in Putbus durchfährt die Bahn, vorbei an Hügelgräbern aus der Bronzezeit, dem Pantower Moor und dem Kleinbahnviadukt Putbus, die für Rügen typische Ackerlandschaft. Nach 11 km erreichen wir das Ostseebad Binz, dessen Bahnhofsgebäude unter Denkmalschutz steht. Noch ein kurzer Blick des Lokführers ob der Dampfdruck gut ist und das Wasser reicht, weiter geht es bergauf zum Haltepunkt «Jagdschloss Granitz», den mit 50 m Meereshöhe höchsten Punkt der Strecke. Auf den nächsten 1400 m erreicht die Strecke wieder Meereshöhe. Dabei kann man links, über dem Granitzwald die Türme des Jagdschlusses und rechts das Dorf Lanken-Granitz mit dem Neuensiner See und einer alten Holzbrücke besichtigen. Nachdem wir den Bedarfshalt in Grafitz ausgelassen haben grüsst uns rechts der Selliner

