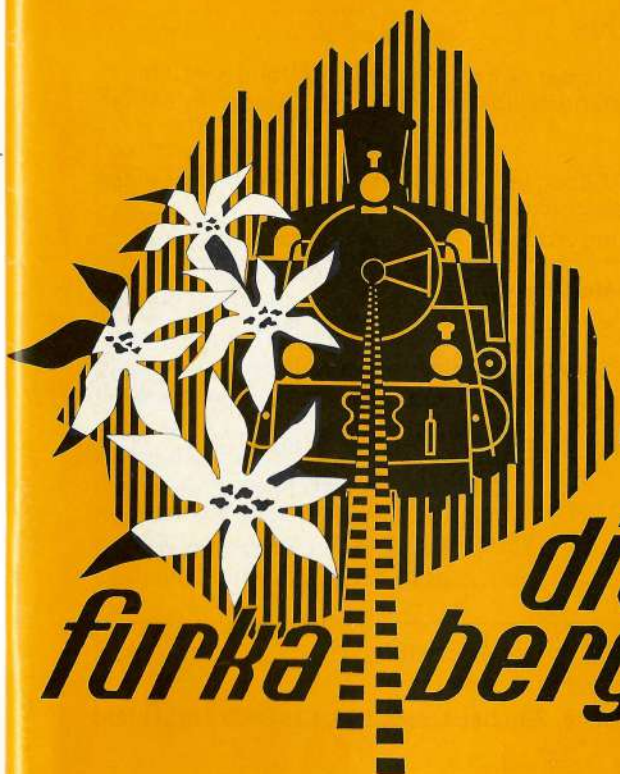




*4/90*



*die  
furka bergstrecke*

# 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.

### Bestellitalon 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.–
_____ Luxusetui	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 4/1990  
DFB, Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG  
3999 Oberwald

## Impressum

7. Jahrgang Auflage 10 000 Ex.  
7<sup>e</sup> année Tirage 10 000 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, Mitgliederdienst,  
Postfach 3468, CH-4002 Basel  
DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG  
Postfach, CH-3999 Oberwald

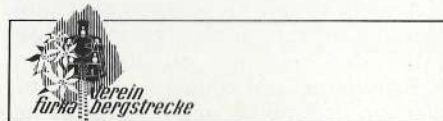
Redaktionsschluss für Nr. 1/1991 /  
Clôture de rédaction du n° 1/1991:  
10. Januar 1991 / 10 janvier 1991

Erscheinungsdatum: Woche 6  
Date de parution: semaine 6

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

La «DFB»: une compagnie de chemin de fer reconnue par une concession de la Confédération 4

Les RhB offrent une seconde plaque tournante 6

Bericht des «info-bus» VFB 8

Weichen-Spitzenverschlüsse 15

Furka-Bergstrecke bevorzugt See-Transporte 21

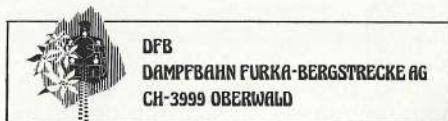
Generalversammlung der DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG 23

Zur Lok-Rückschaffung aus Vietnam 25

Sektionsnachrichten 35

Verein Furka-Bergstrecke an der OGA 45

500-Franken-Aktien der DFB 46



## La «DFB»: une compagnie de chemin de fer reconnue par une concession de la Confédération

Dans un premier temps, le Conseil fédéral a accepté d'entrer en matière sur la demande de concession présentée par l'Office fédéral des transports au nom de la DFB.

La commission des transports du Conseil national, sous la présidence de Madame Verena Diener, recommanda l'acceptation de la demande, suite aux résultats positifs de la procédure de consultation et d'autres éléments encourageants.

Le message du Conseil fédéral recommandant l'octroi de la concession a été reçu favorablement par le Conseil des Etats le 29 novembre 1989. Le 22 mars 1990 c'était au tour du Conseil national d'accepter la proposition à l'unanimité. Dès lors la DFB est une compagnie de chemin de fer dotée d'une concession fédérale.

### Un pas important vers le succès

De par la concession fédérale, la DFB est désormais soumise à la loi sur les chemins de fer. Il lui sera désormais possible, dans le cadre de cette loi, de soumettre à l'Office fédéral des transports et aux cantons concernés les projets de travaux. La loi sur les chemins de fer détient une place privilégiée dans la législation suisse, et les limites des droits d'une compagnie de chemin de fer sont fixées plus largement que dans les dispositions réglant l'économie privée en général.

### Des coups de pouces bienvenus

Une documentation exhaustive sur la DFB a été remise aux parlementaires par l'Office fédéral des transports. Les fonctionnaires de cet office étaient eux-mêmes convaincus du bien-fondé de notre entreprise. Le Conseil des Etats

accepta le message du Conseil fédéral à l'unanimité. Notre ministre des transports, le Conseiller fédéral Adolf Ogi, prit personnellement position pour notre action. La Commission des transports s'exprima également sans restriction en notre faveur. Il n'est donc pas surprenant que le Conseil national se prononce sans restrictions à ce sujet. Madame Verena Diener et Monsieur Theo Fischer ont chacun pris la parole lors de la séance du Conseil national pour appuyer notre projet. Madame Diener souligna qu'il ne fallait pas laisser passer la chance qu'une association et une société remettent en état cette ligne de chemin de fer et l'exploite à des fins touristiques.

La prise de position du Conseiller fédéral Adolf Ogi, très chaleureuse à notre égard, peut être résumée en ces termes: «Le Conseiller fédéral Adolf Ogi a remarqué que la DFB était en droit de recevoir l'assistance nécessaire de la part de la compagnie du Furka-Oberalp pour le raccordement des voies. Le transbordement entre FO et DFB étant possible le texte de la concession ne doit pas être assorti d'une obligation faite à la DFB de construire des places de parkings (comme l'avait demandé le canton d'Uri dans la procédure de consultation).»

### Le fruit du travail

Les efforts du conseil d'administration et plus particulièrement de R. Schorno, responsable de la commission matériel roulant, ont porté leurs fruits. De leur côté le président du conseil d'administration, Alfred Gysin, et le responsable des relations publiques, Beat H. Schweizer, ont réussi à mettre sur pied un groupe de parlementaires ac-

quis à notre idée. Grâce à eux (voir liste des personnalités dans le bulletin 2/90) et à la bonne collaboration avec l'Office fédéral des transports notre objectif fut atteint.

### Des contacts ont été créés

Nous avons remercié par écrit chaque parlementaire pour sa contribution.

Nous avons reçu en retour plusieurs réactions louant l'excellent travail de relations publiques que nous avons fait. Le Conseiller national Silvio Bircher nous a écrit: «... notre contribution fut modeste en comparaison de la vôtre...» De son côté, le Conseiller national Theo Fischer nous répondit: «Ce fut pour moi un plaisir de voter pour la concession au parlement, car j'aime les chemins de fer à vapeur. Je vous souhaite plein succès pour la suite des opérations...»

Nous n'avions pas prévu un écho aussi large et enthousiaste en faveur de notre action.

L'extrait suivant de la lettre de remerciements au «comité de parlementaires pour le soutien au projet de la ligne sommitale de la Furka» donne une idée

de la manière dont nous entretenons les contacts.

«Grâce à l'approbation massive du Conseil national le 22 mars 1990 en faveur du projet de la ligne sommitale de la Furka, la DFB est devenue une compagnie de chemin de fer.

Cette approbation, fruit de votre compréhension et également de votre engagement en faveur de notre cause, nous permet de réaliser plusieurs projets urgents. Les responsables de la plus jeune compagnie de chemin de fer de Suisse espèrent pouvoir mettre en service bientôt – ou en tout cas en été 1991 – une partie de la ligne.

Nous tenons à vous exprimer notre profonde reconnaissance. Nous tenons plus particulièrement à remercier Madame Verena Diener, présidente de la commission des transports, les Conseillers nationaux Hans-Rudolf Nebiker, Hans-Rudolf Gysin, Franz Steinegger et Silvio Bircher. Nos remerciements vont aussi au personnel de l'Office fédéral des transports pour la préparation minutieuse de l'objet et à Monsieur le Conseiller fédéral Adolf Ogi pour son soutien moral constant.»



*Auch die Hafenarbeiter in Hamburg sprachen von einer seltenen Fracht, als am 31. Oktober 1990 die erste Lokomotive auf die Bahn verladen wurde. Mehr zu diesem Thema ab Seite 24.*

## Les RhB offrent une seconde plaque tournante



La plaque tournante à Oberwald lors de la préparation du transport pour Gletsch

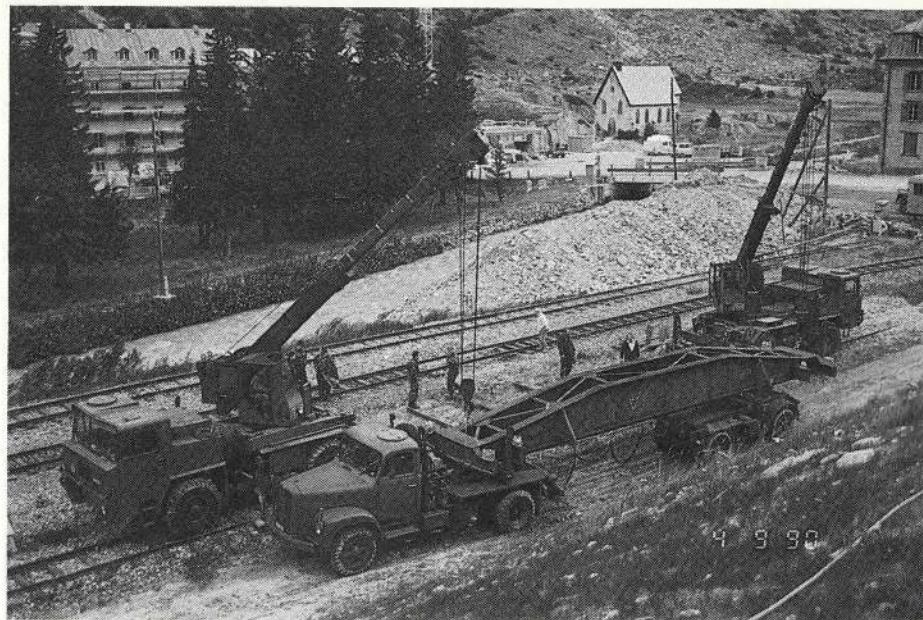
En prévision de «Rail 2000», plusieurs installations de gares subissent des transformations. Il arrive parfois que dans le courant des travaux de rénovation du matériel disparaisse alors qu'il pourrait être réutilisé à d'autres endroits.

C'est ainsi qu'une nouvelle plaque tournante des RhB à Coire a pu échapper aux chalumeaux et nous être attribuée. La section des Grisons a aussitôt mis en place une organisation pour le démontage et le transport de l'instrument. Une équipe de 12 personnes s'est déclarée prête à prendre en main l'opération.

Comme nous n'avions pas les outils nécessaires pour mener à bien une telle entreprise, nous nous sommes adressés à diverses maisons. Le succès de cette action fut tel que nous sommes rapidement arrivés à rassembler le matériel en question.

De leur côté, les RhB, donateurs de la plaque tournante, nous ont aidé dans la mesure où ils ont fait enlever la ligne aérienne pour que la grue puisse travailler sans entrave.

Notre groupe commença son travail le 31 mars 1990, et le démontage avança assez rapidement bien que certaines vis datant du début du siècle ne s'enlevè-



Déchargement à Gletsch avec deux «Faunes» de l'armée

rent qu'avec difficulté. Contrairement à ce que prévoyait le plan de travail tout le démontage fut terminé en une seule étape.

Le 27 avril, avec l'aide de la police de la ville de Coire, qui barra une partie de la Gürtelstrasse, le camion-grue put se mettre en place, et en l'espace de trois heures les deux wagons du FO étaient chargés. Ce travail fut effectué avec l'aide de collaborateurs des RhB et de l'entreprise Tschudy de Coire.

Il s'avéra que nous devions également nous occuper du déchargement du ma-

tériel à Oberwald. Cela fut chose faite le 11 mai par cinq de nos membres qui se rendirent en Valais. Avec l'aide de la grue ce cadeau de 13 tonnes put être libéré des wagons en quelque 90 minutes. Pour le transport d'Oberwald à Gletsch l'armée a pratiquement déjà donné son accord.

En plus de cette action de démontage et de transport, la section des Grisons a également produit une documentation pour le montage de la plaque tournante.

## Bericht des «info-bus» VFB



Besuch des «info-bus» bei den Verkehrsbetrieben Zürich vom 6. Juli 1990. Hier, in der Busgarage Hardau, wurde der Bus vor der Abgabe an den VFB überholt.

Hallo Freunde, hier bin ich wieder, Euer «info-bus»! Ich habe ja versprochen, dass ich mich bald wieder melden werde. Diesmal berichte ich Euch von meinen vielen Activeinsätzen und den damit verbundenen Begegnungen und Erlebnissen. Es ist einfach herrlich, wieder mitten im Geschehen zu stehen und den meist begeisterten Besuchern zuzuhören. Ich freue mich so richtig auf jede Ausfahrt. Aber bevor ich gar zu arg ins Schwärmen komme, will ich Euch nun der Reihe nach von den verschiedenen Ereignissen erzählen:

Am 10. März wurde ich, verbunden mit einer kleinen Feier, dem Zentralvorstand des Vereins nach dessen Sitzung in Olten vorgestellt. Eine Champagnerflasche zur Taufe war nicht nötig, trage ich doch heute noch die Nummer 323. Standesgemäss gehörten aber «Furka-

Fendant und -Dôle», sowie das Furka-Brot und die -Wurst zu diesem gemütlichen Anlass dazu. Nachdem der Zentralkassier wieder voll ausgerüstet war, genoss auch er das feine Walliser Roggenbrot. Zu vorgerückter Stunde wurde das grosse, runde Extrabrot versteigert und das, was sonst noch vom Essen übriggeblieben war, an die Anwesenden verkauft. Diese kehrten anschliessend mit fast leerem Portemonnaie nach Hause und ich mit einem ansehnlichen Startkapital in meine Unterkunft nach Schönenwerd zurück. Seit diesem Tag bin ich über 1000 km gefahren und habe mich an mehr als 20 Orten zwischen 1 und 6 Tagen gezeigt; die vielen Besucher habe ich erst gar nicht gezählt.

So war ich am 17. März an der Vereins-Generalversammlung in Biel dabei und



Unser «info-bus» anlässlich der Bustour ins Wallis (Goms)

wurde von vielen Mitgliedern besucht. Die Furka-Brote und -Würste sowie die VFB-Verkaufsartikel fanden guten Absatz. Ich bin darüber sehr froh, hilft das doch meine Unkosten zu tragen. Die Lok-Kasse, eine sehr gute Nachbildung der «Weisshorn», fand allgemein Anerkennung. Infolge der noch fehlenden Texttafeln war aber nicht allen Besuchern klar, dass sie zur Fahrt eben «Kohle» braucht, und so war das Resultat am Abend eben unter unseren Erwartungen. Aber wir werden ja immer wieder mal da, mal dort auftauchen, und dann kann dies alles nachgeholt werden.

Dafür möchte ich den Mitgliedern danken, die mir Fotos, schön verzierte Bratschaufeln und anderes mehr überlassen haben. Aus all diesen Sympathiebezeugungen entnehme ich, dass ich gut angekommen bin, und werte somit meinen ersten Einsatz als Erfolg. Die Firma Autowad in Dulliken, deren Chef ein begeisterter Freund der DFB und Mitsponsor (E. Läufer AG, Wohlen)

am info-bus ist, führt jedes Jahr eine grosse Auto-Occasionsmesse durch. Dazu war ich eingeladener Gast. Ich bekam den schönsten Platz, direkt an der Durchgangsstrasse Aarau-Olten; unmittelbar daneben führt auch noch die Bahn vorbei. Mit meiner Grösse, den Farben und der Beschriftung muss ich ja auffallen, dachte ich, und so war es dann auch tatsächlich. Ein Reisender, der mit dem Zug von Zürich nach Bern unterwegs war, sah mich und entschloss sich kurzerhand, seine Reise in Olten zu unterbrechen. Er kam mit dem nächsten Regionalzug nach Dulliken und fotografierte mich von allen Seiten. Da war ich mächtig stolz und freute mich auch über seinen Besuch im Bus selbst. Zufrieden setzte der Mann nachher seine Reise nach Bern wieder fort. Bei meinem nächsten Einsatz durfte ich die Leute, die anlässlich des Tags der offenen Tür bei der Einweihung der neuen Wagenwerkstatt in Liestal kamen, über unsere Tätigkeiten und Ziele orientieren. Dabei half mir sehr das an



Der Bus vor der Einstellhalle in Schönenwerd SO. Davor folgende Damen und Herren des Busteams (von links nach rechts): Benno Schmid, Dive Schmid, Fritz Jurt, Werner Meier, Fredy Wymann

der GV in Biel erhaltene Video von Gerd Cremer über die Ereignisse der Bausaisons 1987/89. Immer wieder stelle ich fest, dass die Besucher länger verweilen, als sie es vorerst vorgesehen haben, und den recht interessanten Bildern und Erklärungen zusehen und zuhören. Vielen Dank also an Gerd Cremer.

Ein absoluter Höhepunkt war aber der Besuch der Internationalen Geleisebauausstellung in Zürich vom 8. bis 10. Mai. Da kam meist Fachpublikum, und dies in grossen Scharen sowie aus verschiedenen Ländern. Auch hier erweist sich das Video als vorzügliche Information; aber auch die neugeschaffene Broschüre mit Anmeldetalon wird gerne mitgenommen. Ebenfalls auf grosses Interesse stossen die im Businnern aufgelegten Prospekte der Mieter meiner Dachreklame, der «National-Versicherung», der Verkehrsvereine Andermatt und Obergoms, der Luftseilbahn «Fiesch-Eggishorn» und der

Bergsteigerschule Uri. Ich bin stolz und froh, dass ich nebenbei auch noch für meine «Nachbarn» werben kann. Auf jeden Fall muss mein Betreuer bereits neues Prospektmaterial anfordern. Herr Hauptmann Egger vom Eisenbahndetachement, das uns im Herbst 1989 viele Meter Gleise neu verlegt hat, ein Chefredaktor der grössten deutschen Eisenbahnzeitschrift und weitere Prominente besuchen den Bus und wünschen uns weiterhin viel Erfolg. Deutsche und «Ost»-deutsche informieren sich über mögliche Arbeitseinsätze auf der «schönsten Baustelle der Welt».

Man spürt es förmlich, es schlägt uns eine grosse Welle Sympathie entgegen, die wir auch gleich ausnutzen und jedermann einen Aktienzeichnungsschein in die Hand drücken.

Von Zürich geht es anschliessend direkt weiter ans Bahnhoffest in Effretikon, wo ich mich an zwei Tagen zeigen und dabei viele Personen über unser Vorha-



Der Bus in Andermatt. Übergabe eines «Furka-Brots» durch Benno Schmid an Frau Fischer vom Verkehrsverein Andermatt. Der VV Andermatt hat eine Tafel unserer Dachreklame gemietet.

ben informieren darf. Das macht richtig Spass, treffe ich doch fast ausnahmslos Leute an, die sich an eine Fahrt auf dieser Strecke erinnern und gerne wiederkommen werden.

Auch in Bremgarten-West heisst man mich anlässlich der Feierlichkeiten zur Einweihung der S-Bahn herzlich willkommen und widmet mir im «Aargauer Tagblatt», zusammen mit einem Foto, sogar einige Spalten.

Weiter bin ich in Bülach am Maimarkt, in Bolligen bei Bern an Flohmärit und Modelleisenbahnborse, in Meisterschwanden am Hallwilersee an der Einweihungsfeier des neuen Flaggschiffs «MS Brestenberg» und am Dampftag der Waldenburgerbahn in Waldenburg anzutreffen. Und immer, sei es auf der Fahrt oder im Stillstand, werde ich interessiert gemustert bis freundlich begrüsst.

An dieser Stelle möchte ich mich deshalb bei all meinen Betreuern, denjenigen des Busteams und der verschiede-

nen Sektionen, recht herzlich bedanken.

Ein grosser Tag brach für mich am Freitag, dem 6. Juli an, als ich mich bei meinem früheren Arbeitgeber, den Verkehrsbetrieben der Stadt Zürich, in meiner neuen Aufmachung vorstellen durfte. In der Zentralwerkstätte informierte sich Herr Direktor Brechbühl in einem längeren Gespräch über meine Inneneinrichtungen sowie über unsere Zielsetzungen. Über ein Dutzend weiterer Mitarbeiter besuchten mich und freuten sich über meinen guterhaltenen Zustand.

Von der Zentralwerkstätte wechselten wir in die Busgarage Hardau, wo ich vor gut einem Jahr technisch einwandfrei für meinen neuen Job hergerichtet worden war. Auch hier wurde ich freudig und als alter Bekannter begrüsst. Mittlerweile war es Mittag geworden, und Herr Holenstein, Chef des Betriebsdienstes, sowie zwei junge Buschauffeure hatten teilweise den gleichen

Weg wie ich. Sichtlich erfreut nahm Herr Holenstein das Angebot an, mich bis zum Escher-Wyss-Platz zu chauffieren, und – gelernt ist gelernt – er machte es hervorragend. Er hielt mich an der offiziellen Bushaltestelle an, und ich freute mich im Stillen an den verdutzten Gesichtern der dort wartenden Personen. Am Nachmittag machten wir noch Halt bei der Busgarage Hagenholz, wo uns vor allem Herr Seidenglanz einen längeren Besuch abstattete. Ihm galt unser besonderer Dank für seine Bemühungen um meine so gut gelungene Restaurierung. Herrn Direktor Brechbühl, Herrn Seidenglanz und allen übrigen Herren, die an meiner derzeitigen Topform beteiligt waren, wurde als kleines «Dankeschön» ein Furka-Brot und eine Flasche «Furka-Wein» überreicht.

Vor der Heimfahrt besuchten wir noch kurz die Firma Rutschi in Zürich, die auf meinen beiden Seiten die Beschriftung und das Logo gesponsert hatte. Die beiden Herren Rutschi waren leider nicht anwesend, aber wir hinterliessen ihnen einen Gruss, ein Brot und zwei Flaschen Wein.

Für mich war dieser Freitag ein Super-tag, und ich bedanke mich bei all meinen Besuchern, speziell aber auch bei meinem Chauffeur Herrn Huser, ehemals Chef der Busgarage Hagenholz in Zürich.

Nach einem weiteren Einsatz in Waldenburg versprach man, mir nun auch einmal die Gegend «rund um die Furka-Bergstrecke» zu zeigen und gleichzeitig die Mieter meiner Dachreklamen zu besuchen. Ich freute mich auf diese Ausflüge, kam ich doch bei meinem früheren Arbeitgeber kaum über die Stadtgrenzen Zürichs hinaus.

So ging ich an einem sonnigen Montag mit meinem Chauffeur – dem Pfarrer aus Steckborn – von Schönenwerd auf eine lange Reise ins Wallis. Städte wie Bern, Freiburg, Sion, Brig wechselten ab mit wunderschönen Landschaften und Seen. Wir beide konnten alles so richtig geniessen, beträgt doch meine Reisegeschwindigkeit maximal 60 km/h.

Während der ganzen Fahrt sorgte mein Chauffeur vorbildlich für mein Wohl und liess mich auch immer wieder etwas verschnauften. In Obergesteln, fast zuhinterst im Goms, war dann Endstation, also in unmittelbarer Umgebung unserer Bahnlinie. Ich fühlte ein richtiges Kribbeln in mir angesichts dieser Nähe, wusste aber noch nicht, dass ich soeben vom Furka-Virus gepackt worden war, von dem ich bis jetzt nur von meinen Besuchern gehört hatte. Meine Standorte im Wallis waren Obergesteln, Münster und Fiesch. Eine schöne Gegend, für die ich – seit ich sie kenne – noch viel lieber Werbung betreibe.

Bei der Rückfahrt schaltete mein Chauffeur einen Zwischenhalt in Yverdon ein, wo ein Sonderdampfzug anlässlich der 100-Jahr-Feier der Jura-Simplon-Bahn Halt machte. Da kamen natürlich wieder viele Fans in den Bus, was meinen Betreuer arg ins Schwitzen brachte, denn da wollte einer eine Auskunft, dort einer einen Aktienzeichnungsschein und hier einer einen Verkaufartikel erwerben. In diesen drei Stunden wurde fast mehr verkauft als an den drei Aufenthalten im Wallis. Eisenbahnfreaks sind eben meine besten Kunden.

Zurück in Schönenwerd, wurde an mir ein bisschen «Make-up» gemacht, aber lange hatte man nicht Zeit dafür, ging es doch schon eine Woche später nach Winterthur, der Vaterstadt unserer Dampflokomotiven. Eine Woche stand ich vor dem Einkaufszentrum Neuwiesen, wo – zusammen mit Aufrufen des Lokalradios Eulach – für die Rückführung der Lokomotiven aus Vietnam gesammelt wurde.

Dann musste ich wieder nach Hause, stand doch ein nächster, wichtiger Einsatz bevor, wie ich in meinem Terminkalender feststellte.

Am 28. August ging's nach Andermatt zu einem Besuch weiterer Mieter meiner Dachreklame, nämlich dem Verkehrsverein Andermatt und der Bergsteigerschule Uri, und am 29. war ich in Realp auf dem Installationsplatz direkt neben unserer Strecke postiert. Ich be-

grüsste die Nationalratskommission, die auf ihrem Ausflug die Strecke besichtigte, die 70 Lehrer, die sich ebenfalls über unser Vorhaben orientieren liessen, sowie natürlich all die fleissigen «Geister», gemeint sind die Fronarbeiter, welche wacker an der Strecke und verschiedenen Bauabschnitten im Einsatz waren. Ihnen gebührte ein besonderer Dank in Form von Furka-Brot und -Wurst.

Am meisten freute mich persönlich aber die Begegnung mit der Dampflokomotive «Weisshorn» und den beiden Aussichtswagen, mit denen die anwesenden Nationalräte eine Ausfahrt bis Tiefenbach unternahmen. Gerne wäre ich noch etwas hiergeblieben, um noch mehr von dieser Ambiance in mich aufzunehmen, aber es hiess weiterfahren, wurde ich doch schon am nächsten Tag in Frauenfeld erwartet. Zusammen mit dem Lokalradio Thurgau stand hier ein Sendetermin fest, bei dem es ebenfalls um die Rückführung der Lokomotiven aus Vietnam ging. Besten Dank, Eugen Gfeller, dass Du mich auch in die Ostschweiz eingeladen hast.

Am 1. September war in Olten die 4. ordentliche Generalversammlung der DFB AG, und ich werweisste, ob ich wohl auch dabei sein könnte. Ich durfte und revanchierte mich gleich damit, dass ich mich nun voll ausgerüstet mit allen Bildtafeln den Aktionären, den Vereinsmitgliedern und der Bevölkerung von Olten präsentierte.

Die neue Krawatte im Verkaufssortiment, mit dem dezent eingestickten

Logo erwies sich an diesem Tag als der Verkaufrenner, aber auch alle übrigen Artikel fanden einen guten Absatz.

Am Abend waren wir alle müde, aber doch sehr zufrieden mit diesem Tag, und meine Betreuer beschlossen ihn deshalb bei einem gemütlichen Nachtessen. Ich war bereits in der Garage, träumte von den vielen schönen Begebenheiten, die ich seit dem 10. März erlebt hatte, und freute mich auf alle zukünftigen Ereignisse. Ein Blick in meine Agenda zeigte mir am nächsten Tag, dass in diesem Jahr noch folgende Einsätze geplant sind:

22./23.9. Zürich-Tiefenbrunnen, Extravaganza (Ausstellung alter Fahrzeuge)

27. bis 31.9. Aarau, MAG: (Gewerbeausstellung)

7. 10. Bauma, Dampfzug DVZO

19. bis 21. 10. Realp, Einweihung Lokremise

30. 10. Bülach, Herbstmarkt

1. 12. bis ... voraussichtlich Verkehrshaus Luzern, zusammen mit den Loks. Über diese Anlässe und Begebenheiten werde ich Euch gerne in einer nächsten Ausgabe des Mitteilungsblattes wieder berichten, denn ich habe das letzte Mal erwähnt, dass mein nächster Bericht im Blatt Nr. 4 erfolgt, und da ist eben am 1. Oktober Redaktionsschluss (und der neue Redaktor nimmt seine Aufgabe richtigerweise sehr ernst).

Also bis bald und herzliche Grüsse  
Ihr «info-bus»

H. Surber

#### Beiträge 1991

Gemäss Beschluss der letzten Generalversammlung beträgt der Jahresbeitrag 1991 sFr. 40.–. Dies gilt für alle Überweisungen, welche in Franken erfolgen.

Für die Mitglieder in Deutschland wie auch die Mitglieder der Sektion Holland, welche die Möglichkeit haben, die Überweisung in ihrer Landeswährung vorzunehmen, erfolgt die Festlegung des entsprechenden Betrages durch den Zentralvorstand. Die Mitglieder dieser beiden Länder werden möglichst rasch über den zu bezahlenden Betrag orientiert werden.

Der Zentralkassier

## Sie wollen nie das Gleichgewicht verlieren?



Sie tragen Ihre Kinder auf Händen, geben ihnen Sicherheit und Schutz. Sorgen Sie deshalb vor, damit Ihre Familie nie das Gleichgewicht verliert. Mit einer DEVK Lebensversicherung. Die kostet wenig und leistet viel.

Schauen Sie auf unsere Ergebnisse bei Vergleichstests.

Sie finden uns im Telefonbuch unter D.

DEVK Hauptverwaltung

Riehler Straße 190

5000 Köln 60

Telefon (0221) 7 57 - 0

 **DEVK**  
VERSICHERUNGEN

BEI UNS SITZT DER EISENBAHNER IM RICHTIGEN ZUG.

DEVK -  
PREISWERT  
UND NAH.

## Weichen-Spitzenverschlüsse

### 1. Vorbemerkung, Begriffe

Im Verlauf der Anpassung der Geleiseanlagen der Furka-Bergstrecke an die heutigen technischen Anforderungen des öffentlichen Verkehrs werden alle Weichen nach und nach erneuert und mit Spitzenverschlüssen ausgerüstet.

Allgemein erfüllt ein Spitzenverschluss folgende Aufgaben:

- die von der Stellvorrichtung (Handstellvorrichtung oder elektrischer Antrieb) aufgebrachten Kräfte auf die Weichenzungen zu übertragen. Diese Kräfte sind die Stellkraft und die Festhaltekraft;
- Führen der Weichenzungen während des Umstellvorgangs;
- in den Endlagen der Weichen:
  - die anliegende Zunge formschlüssig mit der Stockschiene zu verbinden,
  - die abliegende Zunge in ausreichendem Abstand von der Stockschiene festzuhalten;
- die Weiche auffahrbar zu machen, das heisst, beim Auffahren der Weiche die formschlüssige Verbindung der anliegenden Zunge aufzuheben und den Zungenbewegungen zu folgen;
- Längswanderungen der Stockschiene und Längenänderungen der Gestänge in gewissen Grenzen auszugleichen.

Die Stellkraft wird benötigt, um den Spitzenverschluss zu Beginn des Stellweges aufzuheben (den Verschluss zu öffnen), die Zungen von der einen Endlage zur anderen zu bewegen und am Ende des Stellweges den Spitzenverschluss wieder einzuführen (die Weiche mechanisch zu verschliessen). Die Stellkraft ist längs des Stellweges veränderlich, weil abhängig von der Gangbarkeit der beweglichen Teile der Weiche, und ist beim motorischen Antrieb

nach oben begrenzt durch die fest eingestellte Festhaltekraft.

Mit der Festhaltekraft wird die abliegende Zunge in ihrer Lage gehalten. Beim Auffahren der Weiche wird die abliegende Zunge durch den Spurkanz des ersten Rades unter Überwindung der Festhaltekraft zur Stockschiene hin bewegt. Damit wird der Verschluss der anliegenden Zunge geöffnet. Ist die Festhaltekraft zu gross, erfolgt beim Auffahren eine Entgleisung. Die Festhaltekraft beträgt bei einfachen Weichen mit Radien bis 900 m etwa 5,5 bis 6 kN und wird beim Handstellbock vom Gewicht am Stellhebel, beim motorischen Weichenantrieb vom Durchschmuckmoment der Rutschkupplung bestimmt.



Was ist unter diesem Deckel versteckt? Bitte umblättern!



Abbildung 1

Fig.1: Spurstange

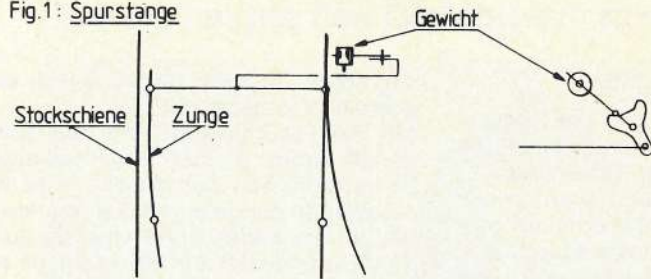


Fig.2: Gelenkschloss Bauart Jüdel



Fig.3: Spitzenverschluss Bauart Bruchsal

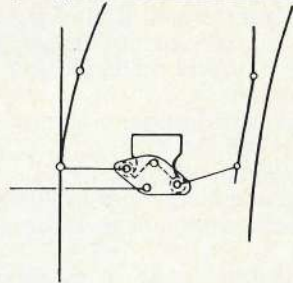


Fig.4: Hakenschloss der Deutschen Reichsbahn

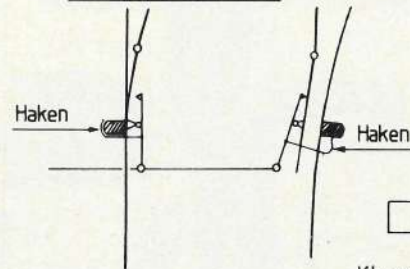


Fig.5: Klammerspitzenverschluss Bauart Vögele

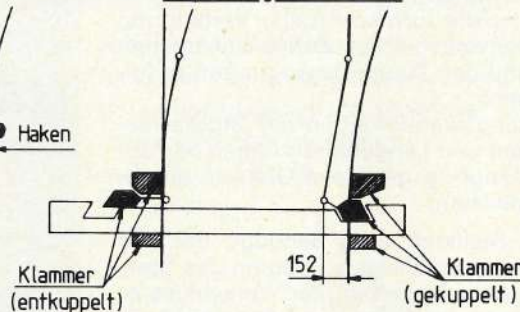
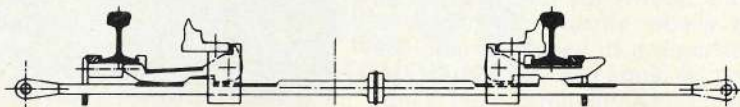


Fig.6: Klinkenverschluss Bauart INTEGRA



## 2. Systeme

Abb. 1 zeigt verschiedene Systeme von Zungenstellvorrichtungen.

**Fig.1: Starre Führung der Weichenzungen mit Spurstange**

Dieses Elementarsystem wurde bei allen Weichen an der Furka-Bergstrecke getroffen. Es stellt keinen mechanischen Verschluss zwischen der anliegenden Zunge und der Stockschiene her. Gewähr für die Einhaltung der Weichen-Endlage bietet nur die Festhaltekraft, welche von der Stellvorrichtung aufgebracht wird (Stellhebelgewicht).

Das System gilt nicht als auffahrbar, denn das Auffahren bewirkt unter Umständen ein Wegschleudern des Stellhebelgewichts oder eine Schädigung der Rutschkupplung des motorischen Antriebs, in jedem Falle aber eine Beschädigung der Weiche.

Dieses System ist heute für Weichen in Zugfahrstrassen unzulässig und wird allenfalls noch in Industriegeleiseanlagen untergeordneter Bedeutung getroffen.

**Fig.2: Gelenkspitzenverschluss Bauart Jüdel**

Dieses ist heute das in der Schweiz am weitesten verbreitete System. Es wird von den SBB und den grossen Privatbahnen noch fast ausschliesslich angewendet. Es ist bei der DFB zur Norm erklärt worden. Die Konstruktion und deren Arbeitsweise sind unten in Kapitel 3 beschrieben.

**Fig.3: Spitzenverschluss Bauart Bruchsal**

Dieses System arbeitet ähnlich wie der Jüdel-Gelenkspitzenverschluss. Es ist bei den SBB nur noch vereinzelt anzutreffen. Seine Bauart ist weniger robust und daher der Abnutzung mehr unterworfen. Es ist überdies empfindlicher gegen Schmutz und Schnee.

**Fig.4: Altes Hakenschloss der Deutschen Reichsbahn.**

Sein Vorteil liegt im starren mechanischen Verschluss der anliegenden Zunge mit der Stockschiene. Aber ge-

rade das bewirkt auch einen entscheidenden Nachteil: Der mechanische Verschluss wird bei Schnee und Stockschienenwanderungen kritisch, es kommt häufig zu Störungen, was den Unterhalt stark verteuert.

**Fig.5: Klammerspitzenverschluss Bauart Vögele (Deutsche Bundesbahn)**

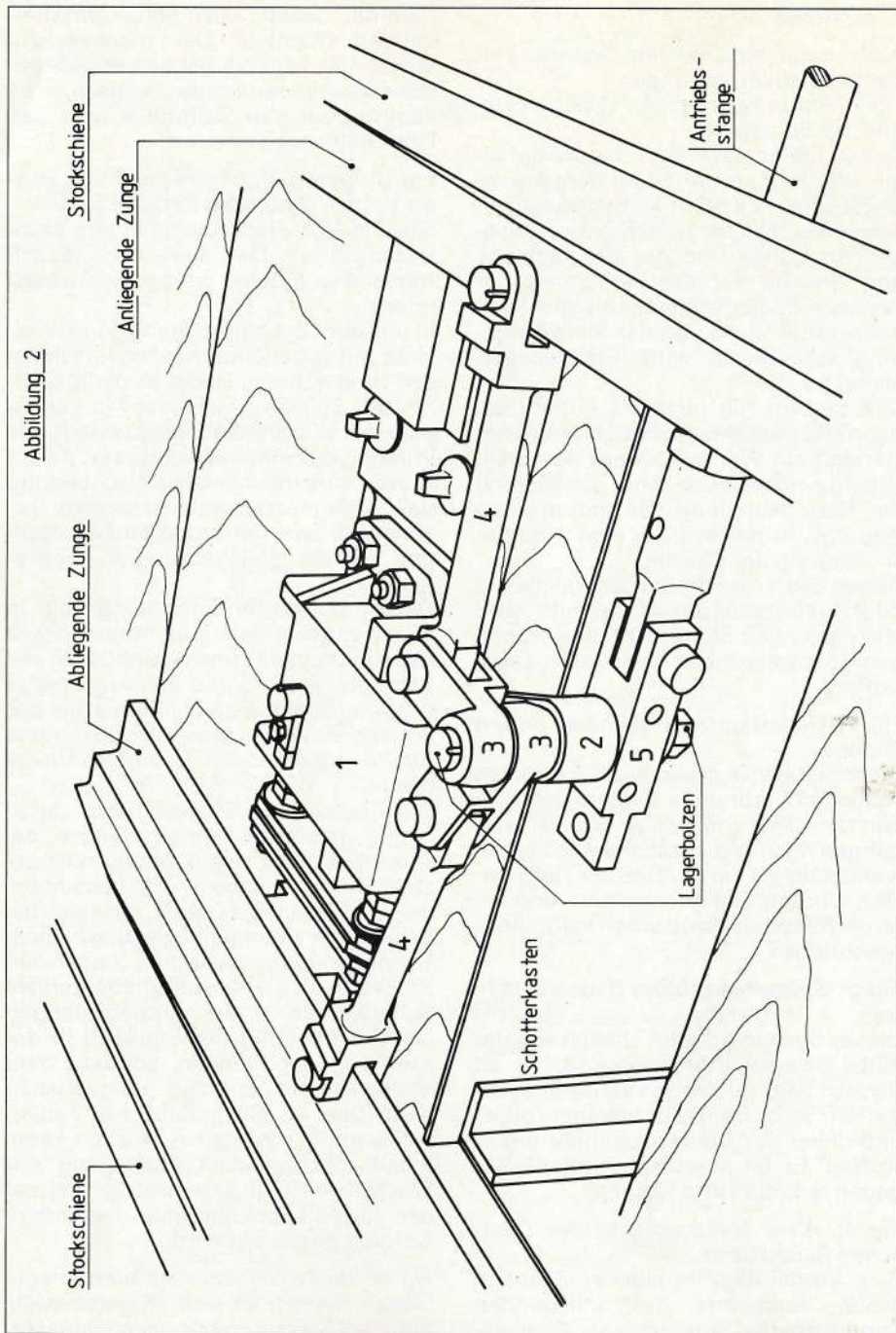
Gleiche Vor- und Nachteile wie beim Hakenschloss. Das System ist jedoch robuster und daher weniger wartungsintensiv.

In diesem Zusammenhang sind Weichen mit sogenannten Innenverschlüssen zu erwähnen. Dabei ist die Mechanik des Spitzenverschlusses in das Innere des Weichenantriebes verlegt. Die Wirkung des Innenverschlusses, der im Prinzip eine mechanische Nachbildung des Klammerspitzenverschlusses ist, wird über zwei getrennte Antriebsstangen auf die Weichenzungen übertragen.

Der Vorteil dieser Anordnung liegt in der weitgehenden Unempfindlichkeit gegenüber allen Umwelteinflüssen wie Schmutz, Schnee und Eis. Auch bietet die Anordnung kein Hindernis bei der Schneeräumung, was sie besonders für Privatbahnen im Gebirge attraktiv macht.

Die Endlage der Zungen wird durch lange, gekröpfte Antriebsstangen bestimmt, welche relativ häufig nachgestellt werden müssen. Auch besteht bei diesem System die Gefahr, dass sich bei behinderter Zungenbewegung durch Verunreinigungen zwischen Zungen und Stockschienen – der berühmte verirrte Schotterstein – die Antriebsstangen unter Einwirkung der Stellkraft in der Kröpfung durchbiegen, so dass dem Stellwerk die Endlage vorgetäuscht wird. Dies ist ein gefährlicher Fehler, welchem nur begegnet werden kann, indem der genauen Einstellung der Festhaltekraft am Durchrutschmoment der Rutschkupplung ganz besondere Sorgfalt geschenkt wird.

**Fig.6: Klinkenverschluss Bauart Integra**  
Dieses System ist eine Weiterentwicklung des Klammerspitzenverschlusses.



Im Gegensatz zum Gelenkspitzenverschluss Bauart Jüdel wird bei diesem System über eine unter der Stockschiene hindurchführende Klinke eine direkte formschlüssige Verbindung zwischen der Stockschiene und der anliegenden Zunge hergestellt. Durch spezielle Formgebung der Verschlussstange im Bereich der Zungen wird die Bewegung der Klinken zwangsgeführt. Der Lauf des Weichenantriebes in eine Endlage ohne Einführung des Verschlusses ist somit ausgeschlossen.

Weitere Vorteile sind:

- Einfache Montage und Einstellung dank der Lagerung der Klinken in exzentrischen Zapfen. Schmiedearbeiten auf der Baustelle wie beim Jüdelverschluss entfallen. Für Kontrolle und Einstellung sind jedoch spezielle Messwerkzeuge erforderlich.
- Die Verschlussstange liegt gänzlich unter der Schwellen-Oberkante. Es ragen keine Verschlusssteile in den Bereich von herabhängenden Wagenkupplungen und von Schneeräummaschinen.
- Der Verschluss ist funktionssicher auch bei Schienenwanderungen und temperaturabhängigen Längenänderungen sowie bei Verschmutzung und Schnee.

### 3. Der Gelenkspitzenverschluss Bauart Jüdel

Abb.2 zeigt in schematischer Darstellung die hauptsächlichen Teile dieses Verschlusssystem:

1. Verschlusskörper, auch Stützplatte genannt. Dies ist ein Gehäuse aus Stahlguss, welches auf das Unterzugblech geschraubt ist. Das Unterzugblech dient gleichzeitig zur Spurhaltung der Stockschiene im Bereich des Spitzenverschlusses. Der Verschlusskörper hat links und rechts je eine Auflagefläche für die Verschlussstempel, ferner ist in seinem Innern der

2. Antriebshebel schwenkbar gelagert. Der Antriebshebel trägt an seinem freien Ende einen senkrechten Lagerbolzen. Am oberen Ende des Lagerbolzens sind
3. zwei Gelenkhebel drehbar gelagert, an deren freien Enden wiederum die freien Enden der
4. Verschlussstempel drehbar gelagert sind. Die Verschlussstempel greifen mit ihrem gabelförmigen Gelenkkopf an den Enden der Weichenzungen an.
5. Das Kreuzgelenk stellt die bewegliche Verbindung zwischen dem unteren Ende des Lagerbolzens am Antriebshebel und der Antriebsstange der Stellvorrichtung (Stellbock oder elektrischer Antrieb) her.

In der Endlage der Weiche wird die anliegende Zunge über den Stempel gegen den Verschlusskörper abgestützt. Es besteht also keine formschlüssige Verbindung zwischen der Stockschiene und der anliegenden Zunge.

Die abliegende Zunge wird vom Antriebshebel (2) über den Gelenkhebel (3) und den Stempel (4) in ausreichendem Abstand von der Stockschiene festgehalten.

Beim Auffahren der Weiche (Befahren der Weiche in falscher Stellung von einer Wurzel her) wird der Antriebshebel (2) von der abliegenden Zunge über deren Stempel (4) und den Gelenkhebel (3) aus seiner Endlage gezogen. Damit wird der Stempel der anliegenden Zunge von seiner Abstützung am Verschlusskörper (1) weggeschwenkt, der Verschluss ist geöffnet. Durch die weitere Bewegung der abliegenden Zunge wird die anliegende Zunge von der Stockschiene wegbewegt, um dem Spurkranz der ersten Achse des auffahrenden Fahrzeuges Platz zu machen. Die so aufgefahrene Weiche bleibt unverschlossen und muss durch einen ordnungsgemässen Stellvorgang neu verschlossen werden.

Die Länge der Stempel ist einerseits abhängig von der Lage des Verschlusskörpers relativ zu den Stockschiene,

andererseits bestehen für das Spiel zwischen dem Stempel und der Auflagefläche am Verschlusskörper enge Toleranzen. Die Stempel müssen daher bei ihrer Montage auf der Baustelle oftmals durch Schmieden individuell angepasst werden (stauchen oder strecken). Die Stempel sind somit in der Regel nicht austauschbar.

Diesen Nachteilen steht der Vorteil gegenüber, dass der Verschluss und seine Teile übersichtlich und leicht zugänglich sind. Das begünstigt die Unterhalts- und Reparaturarbeiten. Durch die selbstreinigende Wirkung seiner beweglichen Teile ist der Verschluss überdies sehr robust und wenig empfindlich gegen Verschmutzung und Schnee.

Übrigens...

Der Deckel über dem Verschluss schützt vor herunterhängenden Wagenkupplungen. Er ist sehr stabil und macht den Verschluss betretbar und befahrbar.

Quellennachweis:

SBB-GD: R 320.3 Reglement über die mechanischen Sicherungsanlagen (Ausgabe 7.58), insbesondere Ziff. 200 ff. «Massnahmen bei Störungen». Soweit zutreffend, ist dieses Reglement für die DFB verbindlich.

Hämmerli, R.: Die Grundsätze der Sicherungsanlagen für den Eisenbahnbetrieb. 2 Bände, Bd. 1, 1983, Lausanne, SBB Kreis I.

Text: U. Fromherz  
Grafik: H. Keller

## Grosse Ausstellung

mit den aus Vietnam zurückgeführten Loks

In der Zeit vom 1. Dezember 1990 bis 7. April 1991 findet im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern eine grosse Sonderschau unseres Vereins statt. Diese Ausstellung bedarf einer dauernden Präsenz aus unseren Reihen. Es ist vorgesehen, wenn irgendwie möglich, die Betreuung dieser Ausstellung den Sektionen zu übertragen.

## Mitarbeiter gesucht!

Damit jedoch eine Basispräsenz besteht, suchen wir für diese Ausstellung Mitglieder, welche bereit sind, während einer oder mehrerer Wochen diese Aufgabe zu übernehmen.

Wer sich für diese Mitarbeit an der Sonderschau im

## Verkehrshaus Luzern

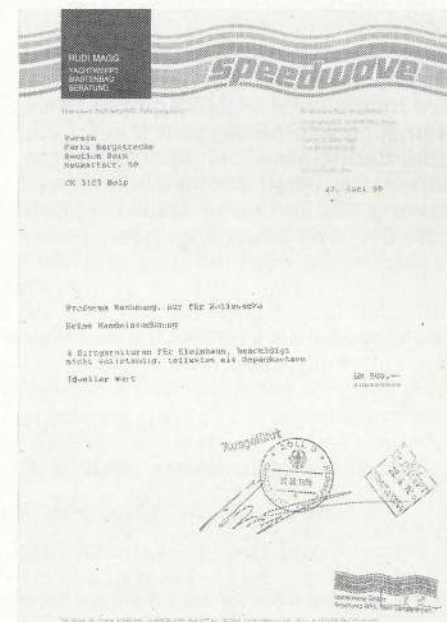
interessiert, möge sich bitte möglichst bald bei Eugen Gfeller, Zürcherstrasse 209, CH-8500 Frauenfeld, schriftlich oder telefonisch (054/21 25 28) melden, damit ein entsprechender Einsatzplan erstellt werden kann. Wir danken Ihnen für Ihre Mithilfe.

## Furka-Bergstrecke bevorzugt See-Transporte

### Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG erfährt internationale Unterstützung

Ein in Süddeutschland bekannter Dampf-Eisenbahn- und -Schiffs-Begeisteter konnte vor vielen Jahren einen alten Eisenbahnwagen von der ehemaligen «Sernftalbahn», den es zu den «Vereinigten Bern-Worb-Bahnen» (VBW) verschlagen hatte, vor der Verschrottung retten. Eher zufällig erhielt er damals den Tip, dass bei der VBW auch noch alte Einrichtungsgegenstände von weiteren Eisenbahn-Ruinen lagern. Auch jene wurden damals schnell noch gerettet. Der ehemalige «Sernftaler» wurde renoviert und beförderte jahrelang Touristen durch das romantische Jagsttal. Die nicht benötigten Accessoires wurden eingelagert. Als nun die Sektion Bern des Vereins Furka-Bergstrecke ebenfalls einen ehemaligen VBW-Wagen renovierte, einen früheren RhB-(Rhätische Bahn)-Zweiachser, entsann man sich der vielleicht noch vorhandenen Sitz- und Gepäcknetzgarnituren im Lande des Götz von Berlichingen. Selbstverständlich sagten die Jagsttal-Eisenbahner den Kollegen von der Furka-Bergstrecke gerne ihre Unterstützung zu, doch wer sollte die begehrte Ware wieder zurück in die Schweiz spedieren?

Hier bot nun die renommierte High-Tech-Werft Speedwave aus Langenargen spontan ihre Hilfe an. Wie kommt eine Rennbootswerft vom Bodensee dazu, einer Schweizer Hochgebirgsbahn unter die Arme zu greifen? Inhaber Rudi Magg: «Mich reizt die Lösung technisch schwer beherrschbarer Probleme. Die Wiederinbetriebnahme der alten Furka-Strecke ist so eines. Was diese Leute vorhaben, ist faszinierend! Da helfen wir gerne!»



Wenn Sitzbänke für die DFB aus dem Ausland wieder ins Ursprungsland zurückkehren, geht es nicht ohne Formalitäten.

Über Ravensburg, Ulm, Crailsheim und Schwäbisch Hall ging es mit dem Sattelschlepper nach Dörzbach an der Jagst. Dort wurde (bei hohen Aussentemperaturen schweisstreibend) geladen, und noch selben Tags ging es zurück gen Langenargen. Unterwegs (zwischen Heidenheim und Gingen) verabschiedete sich leider der hintere Rechtsausen – also auch noch Reifenwechsel. Doch dank eingespieltem

Truckerteam ging auch dies innerhalb von zehn Minuten über die Bühne. Abends gegen 11 Uhr war man wieder zu Hause am See. Anderntags, nach Zuladen von einer Anzahl Ersatzreifen, verholte man Richtung Friedrichshafen Fähre. Dort wurde zollamtlich abgemeldet und auf die Halb-elf-Uhr-Fähre vorgezogen.

Die Verzollung in Romanshorn verlief zügig, obgleich die spezielle Ware genauestens inspiziert wurde. Später wird man einmal in den Annalen jenes ehemaligen RhB-Wagens auf der Furka-Bergstrecke die eher seltsame Bemerkung lesen können: «Inneneinrichtung via Bodensee-Trajekt repatriert!» Ein nicht unwichtiger Teil dieses

Personenwagens ist also schon zur See gefahren! Die weitere Reise der Fracht in Richtung Bern verlief reibungslos. Gegen 15 Uhr traf man bei der Papierfabrik Deisswil ein. Ein paar Erinnerungsfotos wurden geschossen, der Kraftfahrer musste beim Abladen selbst mithelfen – was eigentlich nicht den Forderungen der internationalen Transportarbeiterverbände entspricht. Jedenfalls, abends gegen 10 Uhr war man wieder zu Hause. Schlusswort R. Magg: «Das waren etwa 1200 Kilometer. Ich hab's gern getan; es hat Spass gemacht, diesen «Angefressenen» von der Furka-Bergstrecke zu helfen!»

M.E.Uhlig

\*\*\*\*\*  
\*  
\* Der Verwaltungsrat der DFB Dampfbahn  
\* Furka-Bergstrecke AG  
\*  
\* und der Zentralvorstand des Verein Furka-Bergstrecke  
\*  
\* wünschen allen Aktionären und Mitgliedern  
\*  
\* schöne Festtage und ein gutes neues Jahr.  
\*  
\*  
\*\*\*\*\*

**Wir drucken auch Ihre Drucksachen  
prompt, preiswert und zuverlässig**

Planen, gestalten, produzieren –  
etwas mehr als nur eine Druckerei



**KELLER-DRUCK AG AARAU**

Delfterstrasse Süd 10, 5004 Aarau  
Telefon 064 2224 81, Telefax 064 22 53 82

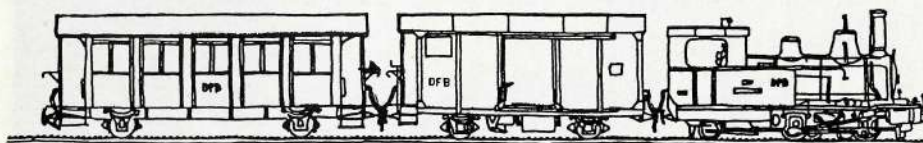
## Generalversammlung der DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG

dfb/alb – Am Samstagnachmittag, 1. September 1990, konnte Verwaltungsratspräsident Alfred Gysin 473 Aktionäre zur 4. ordentlichen Generalversammlung im Stadttheater und Konzertsaal in Olten begrüßen. Insgesamt waren 11766 Stimmen vertreten, was 53,2% der Gesamtaktienstimmen entspricht.

Die traktandierten Geschäfte konnten unter der umsichtigen Leitung von Alfred Gysin zügig behandelt werden. Der Kapitalerhöhung von 3,3 Mio. auf 5,3 Mio.: sFr. wurde zugestimmt sowie der Artikel 3 der Statuten angepasst. Der Verwaltungsrat wurde beauftragt, die Modalitäten für die nächste Kapitalerhöhung (Ausgabe 100er-, 200er-, 300er-Werte) festzulegen und umgehend zur Zeichnung aufzulegen. Erwähnenswerte Punkte des vergange-

nen Geschäftsjahres sind die Einweihung der Dampflokomotive HG 2/3 «Weisshorn» am 26./27. August 1989 in Realp sowie die Zustimmung zur Eisenbahnkonzession auf 50 Jahre des Nationalrates am 29.11.89 (Ständerat am 22.3.90). Im weiteren wurde im Geschäftsbericht 1989 ausführlich über Verhandlungen mit Behörden, Presseanlässe, Stand der Bauarbeiten (Remise Realp) sowie die verschiedenen Aktivitäten im Bereich Rollmaterial berichtet.

In der abschliessenden Orientierung wurde eine Vielzahl von Fragen von den zuständigen Ressortleitern beantwortet, im besonderen was den Rücktransport der Loks aus Vietnam betraf, welche zu diesem Zeitpunkt auf dem «Heimweg» waren.



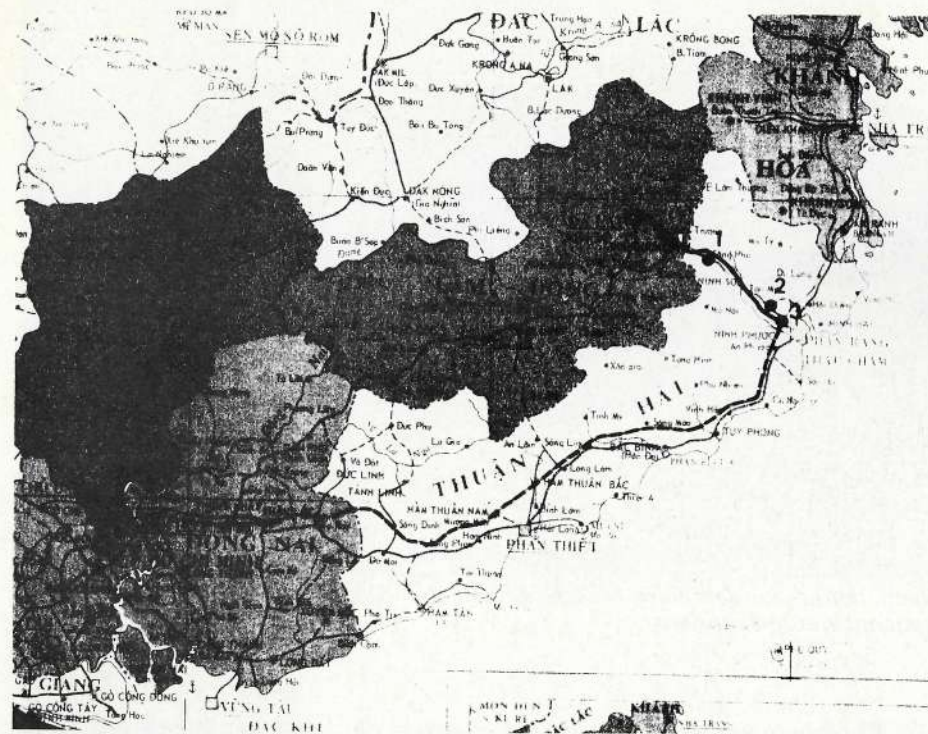
**Aktien zu sFr. 100.– und sFr. 200.–**

sind nach wie vor sehr gesucht, und die entsprechende Warteliste ist sehr lang. Mitglieder und Aktionäre, die sich aus irgendwelchen Gründen von ihren Aktien trennen wollen oder müssen, sind gebeten, sich mit dem Zentralkassier Eugen Gfeller, Zürcherstrasse 209, CH-8500 Frauenfeld, Telefon 054 21 25 28, in Verbindung zu setzen.



Lokomotive FO1, bereit für den Verlad auf den Tiefgangwagen

## Zur Lok-Rückschaffung aus Vietnam



Kartenausschnitt Südvietsnam, Da Lat 1500 m ü.M. Endpunkt der Linie Krongh Pha–Da Lat. 1: Beginn der eigentlichen Bergstrecke. 3: Thap Cham, Streckenbeginn. 2: Standort der FO2. Ausgezogene Linie: Strassentransport (Da Lat–Thap Cham); gestrichelte Linie: Schienentransport Thap Cham–Saigon.

Interesse der Geschichte gegenüber lässt sich auch aus den Reihen der Mitglieder des Vereins Furka-Bergstrecke feststellen. In bezug auf die Lokomotivbeschaffung, die anfänglich völlig unklar war, wurde die Frage aufgeworfen, was mit den insgesamt 10 Dampfloks der FO geschehen sei. Anlässlich der Elektrifikation der FO erwähnten verschiedene Berichte auch die Vergangenheit dieser Gebirgsbahn und kamen somit auf die «Dampfzeit» zu sprechen. Für die arbeitslos gewordenen Dampfmaschinen musste wieder Arbeit gesucht werden, doch nur für

Folgendes Rollmaterial ist zurückgeschafft worden:

- Dampflokk HG  $\frac{3}{4}$  VHX 31.201, ex FO 1
  - Dampflokk HG  $\frac{1}{4}$  VHX 40.304
  - Dampflokk HG  $\frac{1}{4}$  VHX 40.308
  - demontierte Lok VHX 31.202, ex FO 2
  - demontierte Lok VHX 31.203, ex FO 8
  - demontierte Lok VHX 31.204, ex FO 9
  - ehemaliger Hilfswagen Krongh Pha–Da Lat, GK 30031
  - vier vierachsige Flachwagen schwerster Bauart, Typ RW, mit 14 m langer Brücke
- ausserdem viele Ersatzteile.



*Nach Jahren wurden diese Maschinen aus dem Depot gerollt, damit sie auf Film gebannt werden konnten.*

vier Maschinen konnte eine Beschäftigung mit Zukunft gefunden werden, weit weg von der Heimat.

In Südvietnam, wo auch die Franzosen eine Zahnradbahn von Krongh-Pha nach Da Lat gebaut hatten, sollten die FO-Maschinen wieder zu Ehren kommen.

Die Lokomotiven 1, 2, 8 und 9 wurden für 127 894 Franken an die vietnamesische Staatsbahn verkauft. Sie gelangten von Marseille nach Saigon.

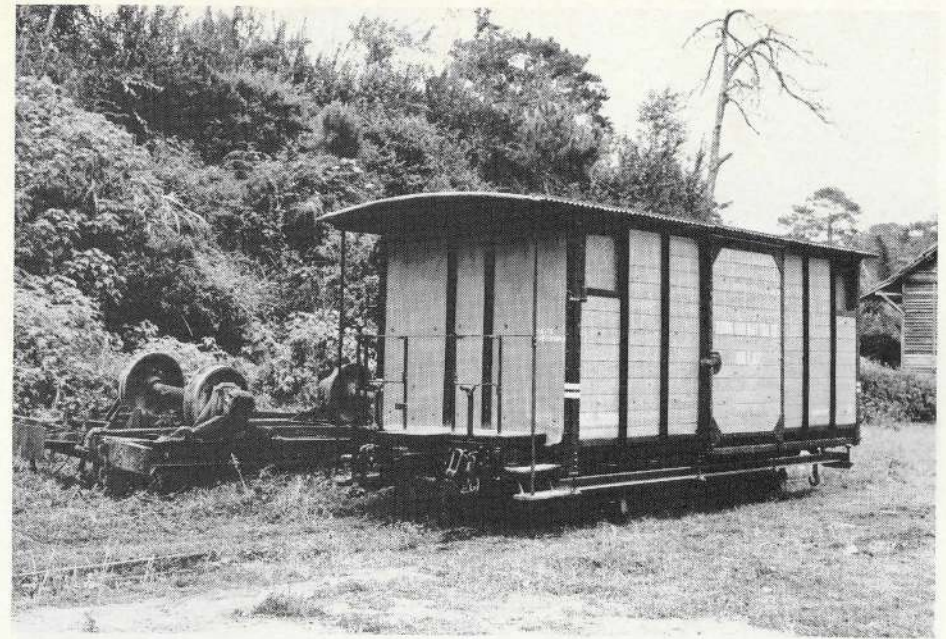
Was konnte nun näherliegen, als sich nach dem Verbleib dieser begehrten «Feuerwagen» zu erkundigen. Eine erste Anfrage wurde am 10.1.85 an die vietnamesische Botschaft in Bonn gerichtet.

Im Mitteilungsblatt 1/85 ist erstmals davon die Rede, wobei erwähnt wird, dass eine Antwort noch ausstehend

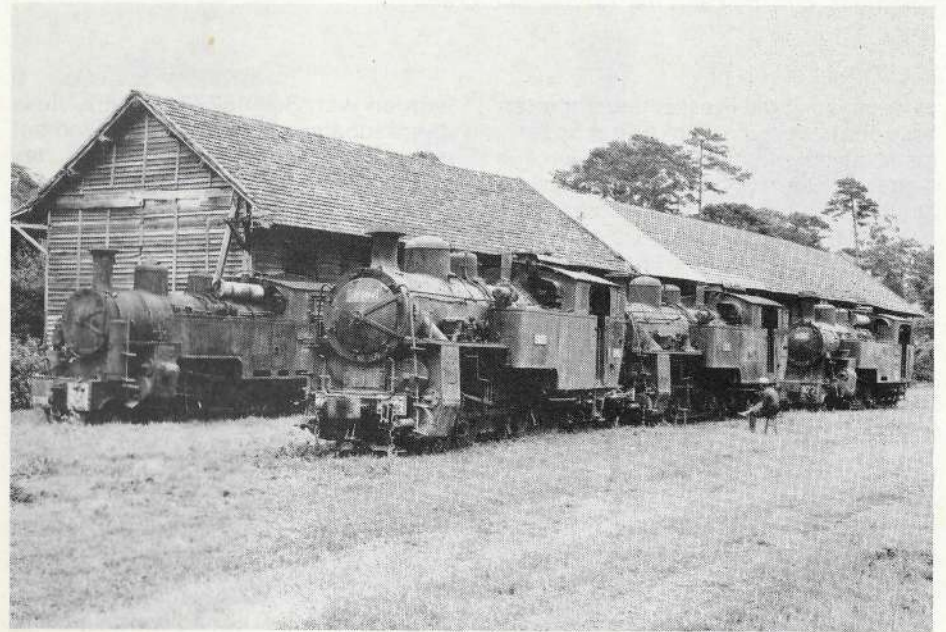
sei. In der folgenden Ausgabe 2/85 ist zu lesen, dass inzwischen eine Antwort aus Vietnam vorliege. Es wird seitens der Vietnamesen zum Ausdruck gebracht, dass der zuständige Minister mit dem Geschäft einverstanden sei, allerdings müsse der Ministerrat des Landes noch darüber befinden und dem Verkauf zustimmen.

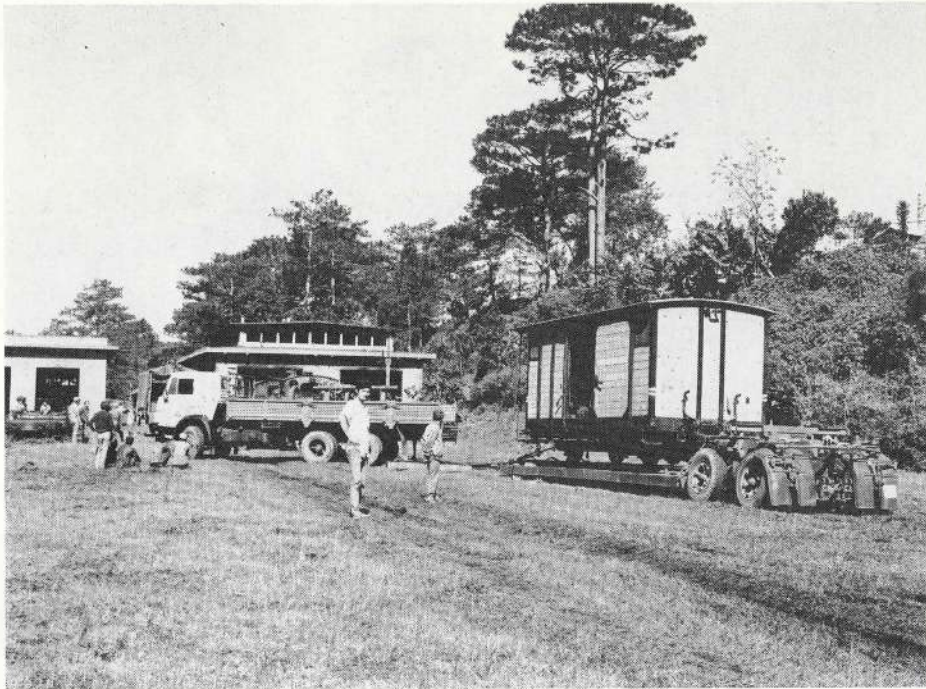
Was hoffnungsvoll begonnen hatte, geriet aber ins Stocken, weil die Schweizer Botschaft in Hanoi per Ende 1985 aufgehoben worden ist. Weitere Verhandlungen mussten danach über die Schweizer Vertretung in Thailand geführt werden.

Der Beitrag «Furka-Lokomotiven in Vietnam» in Heft 2-3/86 brachte Informationen mit Bildern. Seit der Verbreitung dieser Meldung sind nicht nur unsere Mitglieder angenehm überrascht



*Oben: Ehemaliger Hilfswagen GK 30031 kurz vor dem Verlad.  
Unten: Wenn auch nicht unter Dampf, so erfreut dieses Bild bestimmt jeden Betrachter.*





*GK 30031 auf dem Tiefgangwagen, der noch mit einem Fahrgestell versehen werden muss, ehe die Fahrt ins Tal beginnen kann.*

worden, auch die Presse hatte ihr Interesse an dieser Einmaligkeit bekundet. Im Mitteilungsblatt 4/88 erschien ein weiterer Beitrag: «Eine vergessene Zahnradbahn im Dschungel von Vietnam». Hier wird die Strecke beschrieben und das Rollmaterial vorgestellt, wobei natürlich die Lokomotiven im Zentrum des Interesses stehen. Der zuständige Rollmaterial-Leiter, begleitet von einem Spezialisten der SLM (Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik) Winterthur, reiste im Auftrag der DFB in den Fernen Osten, um den Zustand der Kaufobjekte zu prüfen und Voraussetzungen für eine Rückschaffung kennenzulernen. Es stellte sich rasch heraus, dass ein Transport auf der Schiene zur Küste nicht in Frage kommen konnte, da das Gleis an mehreren Orten abgetragen

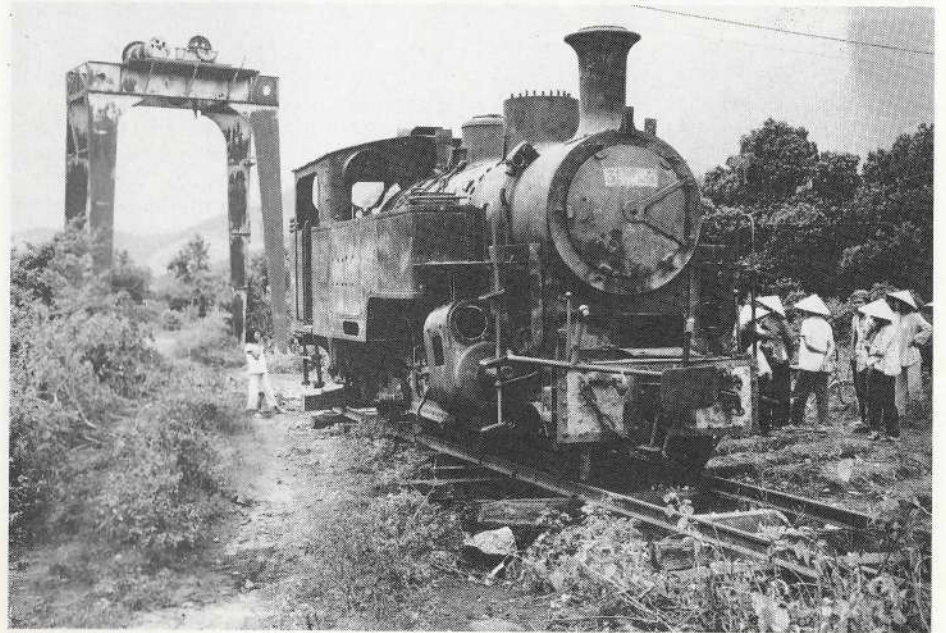
worden war. Seit 1976 ist es um diese Zahnradbahn ruhig geworden, und bedauerlich ist, dass die Wunden des Vietnamkrieges überall noch zu erkennen sind.

Es blieb nur die eine Möglichkeit, den Transport auf der Strasse ins Auge zu fassen, um überhaupt aus den Bergen bis zur Küste zu gelangen. Die gewonnenen Erkenntnisse in Vietnam wurden nun durchdacht, und daraus entstand ein Operationsplan, der alle Einzelheiten aufzeigte, um den Weg aus den Bergen über Passstrassen mit schweren Lasten zu bewältigen.

Als grosser Tag, an dem eine in der Geschichte der Eisenbahn wohl einmalige Aktion unter der Leitung der DFB AG begann, ist der 30. Juli 1990 zu bezeichnen. Zwar traf das Schiff «Georg Handke» mit geringer Verspätung am



*Oben: Zwischenlagerung auf der Strasse, weil hier ein Stück Eisenbahnbrücke benutzt werden muss.  
Unten: Nach mehr als 40 Jahren wartet die FO 2 auf den Verlad.*





*Imposant wirkt der beladene Tiefgangwagen – und nicht weniger erstaunt, dass es auch an Reifen Pannen gab.*

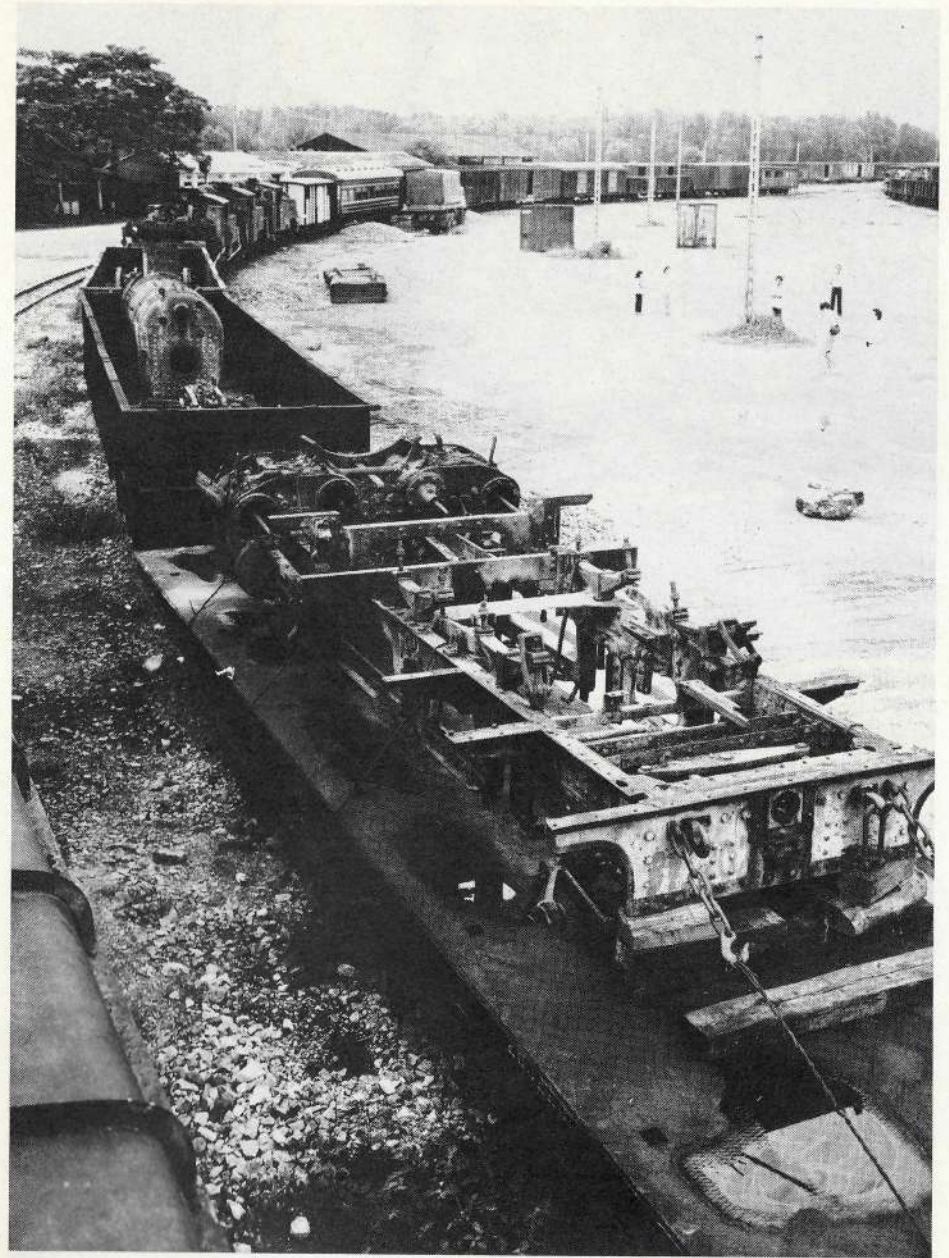


1. August in Ho-Chi-Minh-Stadt ein. Die gesamte Ausrüstung, inklusive Spezial-Tiefgangwagen, wurde entladen und gelangte auf dem Schienenweg nach Tap Cham und weiter auf der Strasse nach Da Lat zum Einsatz.

Am 4. August bezog die Mannschaft in Da Lat Quartier, und bereits am folgenden Tag begannen Transportvorbereitungen an Lokomotiven und Wagen.

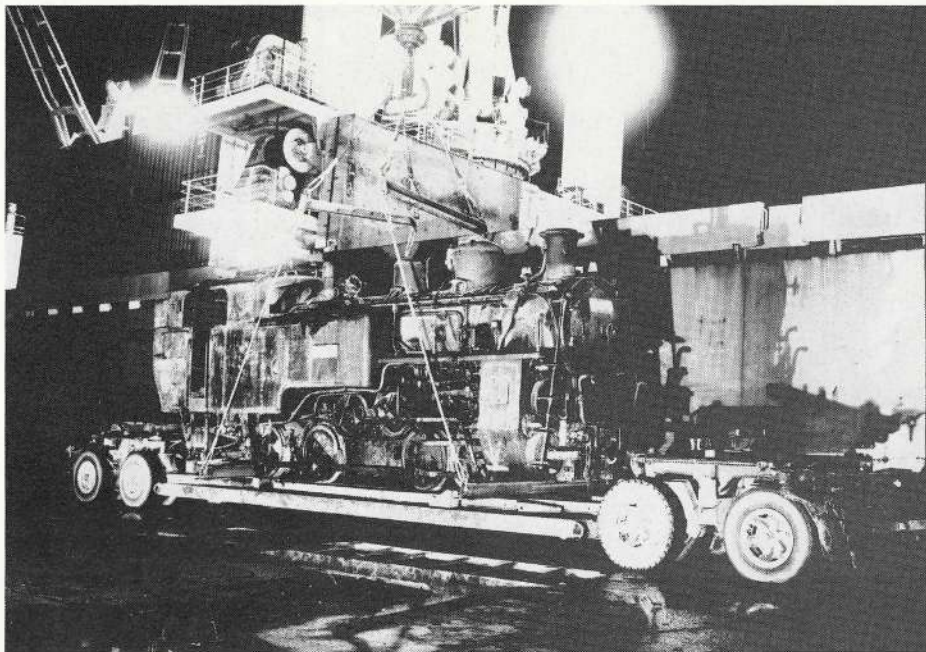
Als am 6. August starke Regenfälle einsetzten und das Gelände in einen nassen, sumpfigen Zustand verwandelten, war die Tragfähigkeit für Strassenfahrzeuge nicht mehr gewährleistet. Mit einem Hilfsgleis vom Depot zur Strasse konnte dem Übel begegnet werden.

Als am 9. August das erste Fahrzeug, ein Güterwagen, von Da Lat nach Tap-Cham verschoben wurde, war der Beweis erbracht, dass die kurvenreiche Strasse auch wie geplant mit schweren Lasten befahren werden kann.



*Ein Extrazug, bestehend aus 15 Anhängfahrzeugen, zur Abfahrt nach Saigon bereit.*

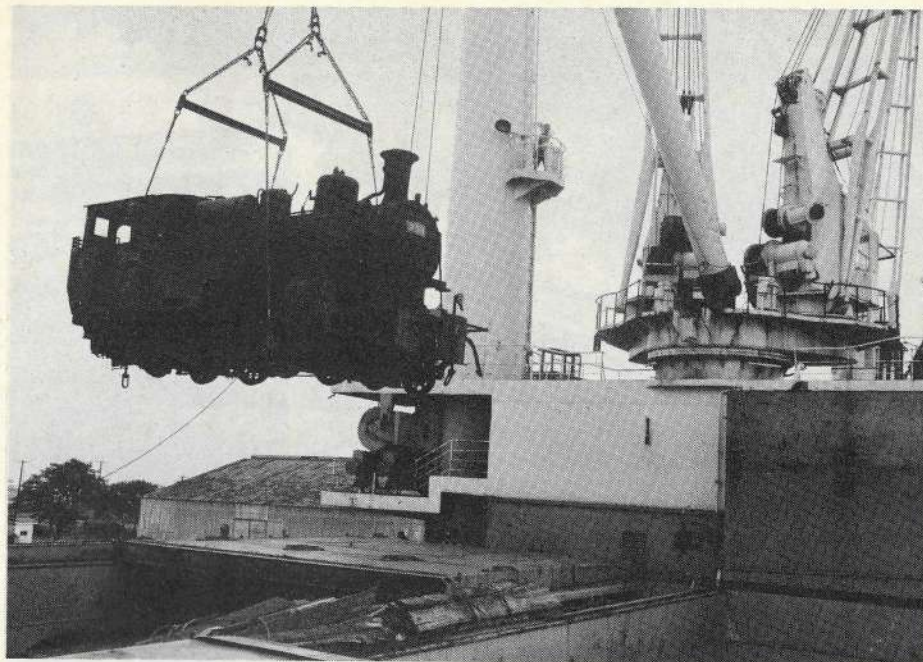




Im Licht der Scheinwerfer wird eine 4-Kuppler-Maschine an Bord der «Friedrich Engels» gehievt. Eine der ehemaligen FO-Lokomotiven in einem vietnamesischen Depot.

Am 11. August traf bei der Meldestelle Chur eine weitere Nachricht ein, wonach nun alle Lokomotiven verladebereit seien.

Im oberen Bereich der Bahn sind für Schiene und Strasse eine Anzahl Brücken vorhanden. Nicht voraussehbar war der Zustand einer Strassenbrücke, die wegen Kriegsschäden nicht befahren werden durfte. Als Folge dieser Tatsache mussten die Lokomotiven nahe der fraglichen Brücke auf der Strasse abgeladen werden. Die unmittelbar danebenliegende, gleislose Eisenbahnbrücke kam wieder zu Ehren, indem sie mit einem Hilfsgleis belegt wurde, und so konnten die Lokomotiven auf die andere Talseite gebracht werden. Mit diesem Vorgehen war ein sehr zeitraubendes Auf- und Abladen verbunden. Dieser Vorgang war gegen dreissigmal zu bewerkstelligen und bezeugt, dass beispiellose Arbeit geleistet worden ist.



Eine «seltene Fracht» wird an Bord genommen, die schliesslich an die Furka-Bergstrecke gelangen soll.

Am 19. August folgte ein erfreulicher Bericht: «Alle Fahrzeuge sind in Tap Cham.» Damit war der schwierigste Teil des Transportes – es wurden übrigens für 108 km rund 12 Stunden Fahrzeit benötigt – beendet.

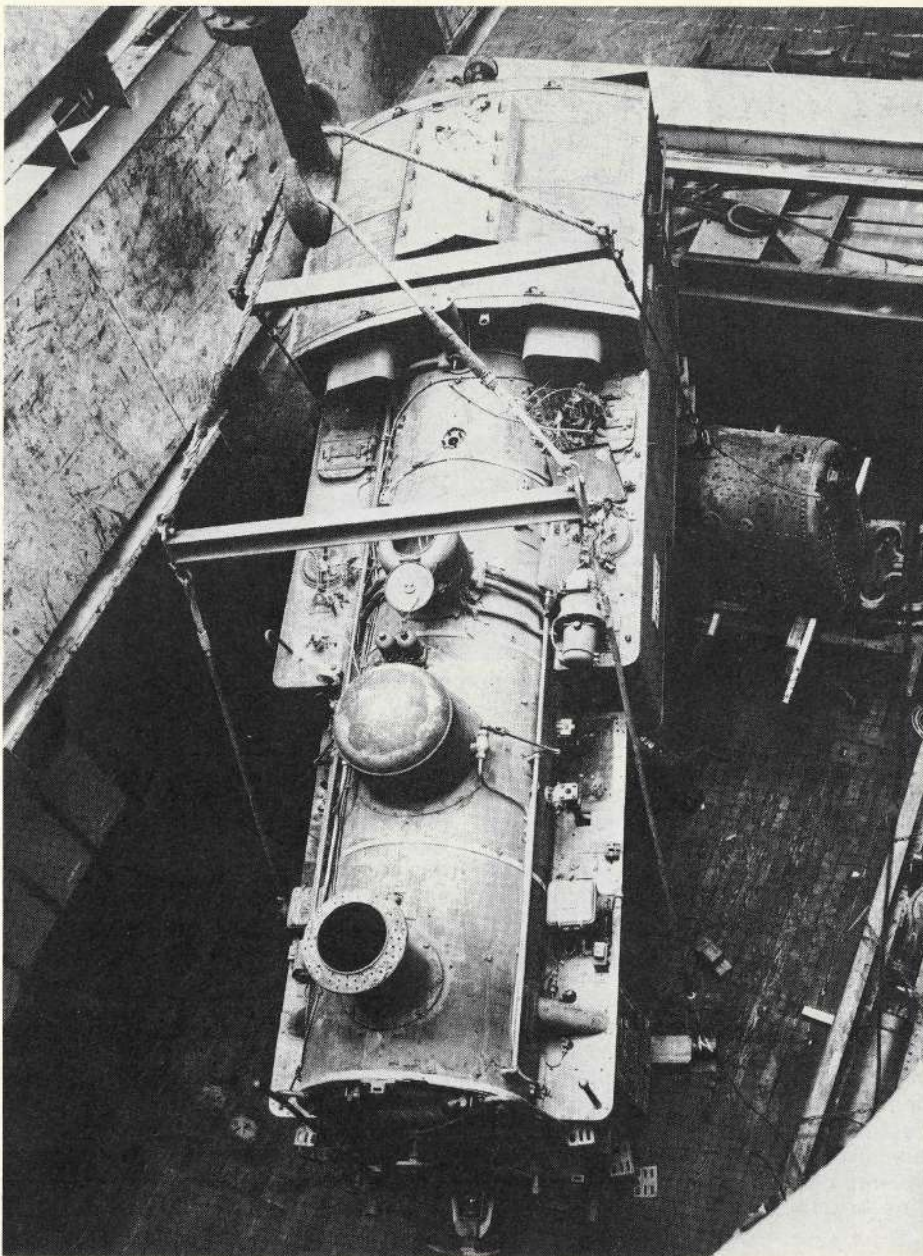
Einen Monat nach der Ankunft in Vietnam begann die Reise von Tap Cham nach Ho-Chi-Minh-Stadt. Ein Extrazug der vietnamesischen Staatsbahn, bestehend aus 15 Wagen, war 36 Stunden in Richtung Meer unterwegs. Die auf den Dampflokomotiven mitfahrenden Begleiter standen in Funkverbindung zur Lokomotive an der Zugsspitze, damit notfalls angehalten werden konnte. Eine Anzahl Schmierhalte machte aber

ein ausserordentliches Anhalten nicht notwendig. Der Verlad der Fahrzeuge fand am 14. September statt. An Bord des Schiffes «Friedrich Engels» verliesen die Lokomotiven, Wagen und Ersatzteile mit einem Gesamtgewicht von rund 250 Tonnen jenes Land, in dem sie während mehr als 40 Jahren im Dienst standen.

Entsprechend dem Redaktionsschluss kann noch mitgeteilt werden, dass das Schiff am 15. September Vietnam mit Ziel Singapur verlassen hat. Hier nahm die «Friedrich Engels» nochmals 1000 Tonnen Ware an Bord, ehe die Fahrt weiterging.

Hans Hofmann

Un article en français, concernant l'article «Vietnam», sera publié dans le numéro 1/91.



Das unterste Deck des Schiffes bot genügend Platz, um Lokomotiven und Bestandteile unterzubringen.

## Sektionsnachrichten



Sektion Aargau

5000 Aarau

Unser letzter Sektionsbericht erschien im Heft 1/90. Seither floss recht viel Wasser die Furkareuss und bei uns die Aare hinunter.

Trotzdem wir in unserer Sektion auf keine spektakulären Aktivitäten hinweisen können (noch nicht), tat sich auch bei uns einiges:

Im nachhinein ist von unserer GV am 16. 3. 90 zu sagen, dass 44 stimmberechtigte Mitglieder und eine Anzahl Gäste anwesend waren. Die Versammlung verlief normal. Die nächste GV werden wir in einem grösseren Raum abhalten müssen, denn erfreulicherweise wächst die Mitgliederzahl rasch und anscheinend «unauffaltbar». Nach der Versammlung sahen wir, erstmals den höchst interessanten Diavortrag über FO und Bergstrecke von unserem Mitglied Max Hintermann, Aarau. Der Vortrag gefiel so gut, dass wir ihn wieder in unser Programm für die *Remise-Aufrichtefeier* vom 20./21.10.90 aufnehmen.

Mit jeweiligen beachtlichen Teilnehmerzahlen führten wir in Realp an fünf Samstagen Sektionsarbeitstage durch. Wir wurden sehr unterschiedlich eingesetzt und konnten zum Wohle unserer Bahn einiges beitragen. Am 10. November wird der letzte diesjährige Arbeitstag stattfinden.

Mit dem Spezialeinsatz einer Gruppe von 11 Mann wurde am 1.5. eine gut erhaltene Arbeitsbaracke, ein Geschenk der NOK, fachgemäss demontiert und gut geschützt eingelagert. Wie schon vorher sind wir, nun erst recht, auf der Suche nach einem passenden Platz zur Aufstellung der Baracke. Wir möchten eine kleine Werkstätte betreiben, wo wir gewisse Arbeiten verschiedener Art für die DFB ausführen könnten.

### Wer weiss einen passenden Ort? Bitte sofort melden!

Anlässlich der Eröffnung von S-Bahn-Haltestellen, «Tag der offenen Tür» usw. waren wir in Neuenhof und Bremgarten-West mit einem Stand und dem Info-Bus präsent. Auch am «Tag der offenen Tür» der Hallwilersee-Schiffahrtsgesellschaft war der Bus vertreten.

Werbemässig konnten wir den grössten Erfolg anlässlich des MAG vom 27. bis 30. 9. 90 in Aarau konstatieren. Total 62 Neumitglieder wurden dort registriert. Auch dort waren wir mit dem Info-Bus präsent.

Nach wie vor werden von einer Aargauer Gruppe die jeweiligen x-tausend Exemplare Mitteilungshefte jeder Nummer adressiert, verpackt und versandt. Auch dies ist sicher ein rechter Beitrag zum Wohle des ganzen Vereins und der DFB AG.

Nachdem sich im Laufe der Bausaison 1990 zeigte, dass die neue dreigleisige Lokremise in Realp doch dieses Jahr eingermassen fertig werden würde, haben wir uns hinter die Organisation der Aufrichtefeier und des Sponsorentages gemacht, wie das uns vom ZV aufgetragen wurde. Eines unserer Mitglieder, ein Berufsrestaurateur, stellte die ganze Festwirtschafts-Infrastruktur samt dem Personal gratis zur Verfügung, und deshalb wurden wir Aargauer mit der Organisation der Feier beauftragt.

Bei den Sektionstätigkeiten ist natürlich auch unsere diesjährige Ausfahrt zu erwähnen. Diese führte uns an den Genfersee zu der Museumsbahn *Blonay-Chamby*. Selbstverständlich führen wir mit der Bahn, und zwar über Bern-Zweisimmen und den «Goldenpass» nach Chamby. Alle Dabeigewesenen waren des Lobes voll über die Fahrt, nicht zuletzt wohl wegen der ehemaligen Furka-Lok Nr. 3, die in Betrieb zu bewundern war.

Im Zuge der Öffentlichkeitsarbeit sind wir seit dem 12.9.90 auch regelmässig «in der Luft», d.h. unser Lokalsender *Radio Argovia* macht für und mit uns alle zwei Wochen am Mittwochmittag von 13 bis 14 Uhr im Rahmen der Sendereihe *Argovia-Kafi* eine Info-Sendung über unsere Organisationen. Die zur Verfügung stehenden Meldungen über die Vietnam-Loks wurden laufend vermittelt, und weiter berichten wir allerlei über Anliegen und Probleme unserer Furka-Bergstrecke. Trotz der nicht gerade günstigen Sendezeit gab es doch schon etliches Echo. Das Wichtigste ist ja, dass uns viele Leute hören, dass von unserer Sache gesprochen wird und dass das Ganze weiterverbreitet wird. Der Sender *Radio Argovia* ist über 94,9 und 90,3 MHz sowie über diverse Gemeinschaftsantennen zu hören.

Neben all diesen Tätigkeiten darf nicht vergessen werden, dass schon immer eine ganze Reihe guter Leute aus unseren Reihen in Realp und anderswo anzutreffen waren und ständig wieder an der Arbeit zu beobachten sind. Wertvollste Arbeiten und Einsätze verschiedenster Art stammen somit auch von unserer Sektion. Ein sehr aktuelles Beispiel ist auch der Info-Bus der ja auch in unserem Gebiet «beheimatet» ist und der in der kurzen Zeit seines Bestehens schon in sehr vielen Teilen der Schweiz äusserst werbewirksam eingesetzt werden konnte.

H. Weber



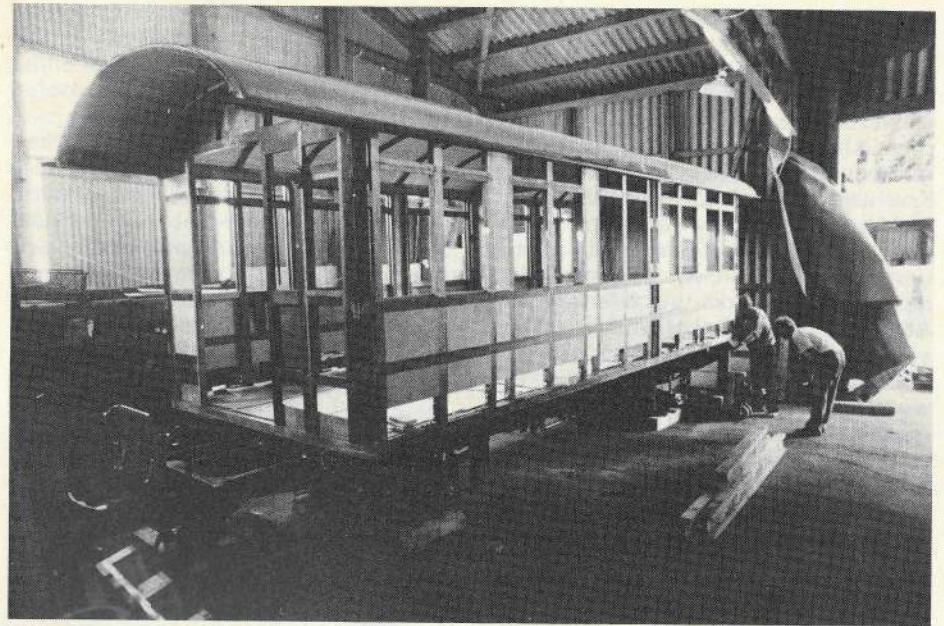
Sektion Bern  
Postfach 129  
3098 Köniz

## Rollmaterialgruppe

### Revision RhB-Personenwagen B<sup>2</sup> 2028 (Zweiachser)

Am 9. August wurde der Rollmaterialgruppe Bern das von der RhB in Landquart renovierte Fahrgestell (ex Appenzellerbahn) mit einem Sattelschlepper

in die Wagenwerkstätte (Kartonfabrik Deisswil) geliefert. Die RhB stellte zu Beginn der Revision fest, dass sich die Aufarbeitung des 2028-Originalfahrgestells nicht mehr lohnte (Ersatzteilsprender). Mit einem 10-t-Gabelstapler wurde der Fahrgestellrahmen (inklusive Achsen) vor der Halle vom Sattelschlepper gehoben. Anschliessend musste der Holzkastenaufbau aus Platzgründen in der Halle auf den verlängerten Gabeln des Staplers bereitgestellt werden. Den Unterbau zog man mit vier «kleinen» Gabelstaplern von Hand an den endgültigen Platz. Mit Hilfe eines Nivelliergerätes wurde der Rahmenoberteil ins «Blei» gelegt. Der bereitstehende Kastenaufbau konnte dann vom Staplerfahrer zentimetergenau auf das «fremde» Fahrgestell manövriert und abgesenkt werden. Der Kastenaufbau (Iroko-Holzkonstruktion) ist fast fertig. Tropfwassersammler unter der Fensterkonstruktion (aus halbierten Geberit Wasserablaufrohren) fangen allfälliges Regen- und Kondenswasser auf und führen dieses durch die Holzkonstruktion ins Freie. Der alte, morsche Wagenboden ist einem strapazierfähigen Lärchenriemenboden gewichen. Neue Türrahmen zur Aufnahme von verdeckten Scharnieren hat unser Schreiner Bernhard Fankhauser vorbereitet. Die alten, bisherigen Türen mussten aufgefrischt (neue Umleimer und Blenden) sowie allseitig reprofiliert werden. Alle Ausfachungen in der Wagenkonstruktion werden zur Versteifung mit satt eingepassten 19-mm-Multiplexplatten (mehrfach verleimte Schichtholzplatten) versehen. Die sichtbaren Flächen der Konstruktion sind mit 5-mm-Eichentäfer belegt! Die Decke und die Futter (Füllungen) werden mit hellem Fichtentäfer belegt. Die beiden Plattformböden, die Trittbretter und die Holzleisten für die Sitzbänke (6 doppelte und 8 einzelne) werden aus Esche hergestellt, die Sitzbank-Seitenteile wiederum aus Fichte. Für die Fensterrahmen wurde «Mahagoni-Holz» verwendet.



Ein ehemaliger RhB-Wagen wird von der Sektion Bern aufgearbeitet.



Section Genève  
Case postale 79  
1211 Genève 28



Sektion Ostschweiz  
Zürcherstrasse 209  
8500 Frauenfeld

Nous avons le triste devoir d'annoncer le décès subit de Monsieur *Gilbert Peytrignet*, l'un de nos chers membres «LSFG», et je tiens ici à présenter mes sincères condoléances à la famille en deuil.

«LSFG» participera à titre d'invité comme ces dernières années à la grande et très populaire exposition du chemin de fer miniature de Nyon «11<sup>e</sup> Rail-Expo-Nyon» qui aura lieu du 12 au 14 octobre 1990 à Nyon. Un présent sera offert à notre stand aux enfants des membres «LSFG» accompagnés de leurs parents.

Le président «LSFG»

## Einsatz vom 29.9.

Für den Frondiensteinsatz der Sektion hatten sich 14 Mitglieder aus dem Raum St. Gallen, Wil, Frauenfeld und Singen (BRD) angemeldet, was einem neuen Höchststand entsprach. Alle Teilnehmer wurden in Realp auf die verschiedenen Arbeitsplätze aufgeteilt. Eine Gruppe wurde in Realp bei der neuen Lokremise eingesetzt; eine zweite Gruppe wurde nach Gletsch gefahren und hatte zuerst in der dortigen Remise Aufräumarbeiten zu verrichten, damit die Fahrzeuge (Personenwagen, Schneeschleuder usw.) wintersicher eingelagert werden können. Nachdem der vereinseigene Lastwagen um 10 Uhr von Obérgösgen in Gletsch eintraf, musste leider zuerst eine Reparatur

vorgenommen werden, bevor auch Materialtransporte von Gluringen nach Gletsch ausgeführt werden konnten. Es ist dem Verein nämlich gelungen, eine Gewerbe-Grossküche mit vielen weiteren Gebrauchsgegenständen zu übernehmen, die zuletzt noch auf einer Kraftwerkbaustelle im Wallis stand. In Anbetracht der schweren und sperrigen Maschinen und Geräte, die es auf- und abzuladen galt, war es in der Folge nicht möglich, die Arbeiten gegen Abend abzuschliessen, und es wurde ein regelrechter Nachteinsatz notwendig. Müde, aber befriedigt über die bewerkstelligten Arbeiten kehrten die meisten etwa um 23 Uhr an ihre Wohnorte zurück. Einige wenige haben es vorgezogen, in Gletsch noch zu übernachten, um die Heimreise am Sonntagmorgen anzutreten. In Anbetracht des äusserst harten Einsatzes gebührt allen Helfern nachträglich nochmals ein herzliches «Dankeschön».

H.R. Knöpfel

## Einsatz Info-Bus

Am Sonntag, dem 26. August 1990, trafen wir uns kurz nach 7 Uhr auf dem Bahnhof Olten zu unserer Vereinsreise. Trotz der frühen Morgenstunde waren alle guter Laune und voller Erwartungen, was uns wohl alles bevorstehen würde. Das etwas unsichere Wetter konnte uns punkto Reiselust nichts anhaben.

Von Olten fuhren wir nun Richtung Luzern, Göschenen und weiter nach Realp, wo wir um 10 Uhr eintrafen. Am Bahnhof warteten noch einige Wanderlustige, unter ihnen auch solche, die in der vergangenen Woche in Realp an der Furka-Bergstrecke gearbeitet hatten. Nach kurzem Fussmarsch kam auch schon das sich im Bau befindende neue Depot der Furka-Bergstrecke in Sicht. Es wurde uns erzählt, wie die Arbeiten vorangingen und was für Hindernisse überwunden werden mussten. Nun erwartete uns eine Überraschung, wir mussten nicht etwa auf Schusters Rap-

## Mobau-Tech St. Gallen 19.9.–24.9.90

Nach dem Riesenerfolg unserer Sektion an der Mobautech 89 waren unsere Erwartungen natürlich sehr hoch. An der diesjährigen Ausstellung der Modellbauer aller Art wurde unserem Vitra-

Shop Verkaufs- und Informationsstand sehr grosse Beachtung geschenkt. Immer wieder lockten die aktuellen Bilder aus Vietnam die Leute in unseren Stand.

Im Gegensatz zum letzten Jahr wollten aber viele Interessierte nicht gleich das Anmeldeformular zum Vereinsbeitritt unterschreiben und «nochmals darüber schlafen». Viele Leute sind auch bereits Mitglied und deshalb «vorbelastet» zu unserem Stand gekommen. Zur Aktienzeichnung konnten wir einige bewegen, viele wollten zu Hause nochmals überlegen.

Im ganzen hat sich die Präsenz unserer Sektion an der Mobautech 90 doch gelohnt, da wir auch Material in grösserem Umfang umsetzen konnten.

Erika Bühler, Sekretärin



Sektion Solothurn  
Postfach  
2544 Bettlach

pen die Strecke «erklimmen», sondern konnten in zwei Gruppen mit der Draisine die Strecke bis zur Steffenbachbrücke hinauf fahren. Ein erfreuliches Erlebnis. Natürlich gab es nach dieser Fahrt Fragen, welche von Teilnehmern beantwortet wurden. Wir erfuhren auch, was es braucht, bis die Steffenbachbrücke jeden Herbst wintersicher weggeräumt ist.

Nach diesen interessanten Informationen ging es nun zu Fuss weiter Richtung «Tiefenbach Station». Etwa nach einer Stunde Rast, während welcher natürlich auch heftig über die Zukunft der Furka-Bergstrecke diskutiert wurde, ging es noch ein wenig weiter bergauf bis zur Furkareuss-Brücke. Bald hiess es umkehren und den Weg talabwärts in Angriff nehmen. In Realp angekommen, blieb noch genügend Zeit für ein gemütliches Zusammensein. Um 16.30 Uhr fuhren wir dann wieder Richtung Göschenen und weiter nach Olten. Es war für uns ein erlebnisreicher und interessanter Tag, welchen sicher alle Teilnehmer nicht so schnell wieder vergessen werden.

Eine Teilnehmerin

Vom 8.9. bis 13.9.90 gingen 24 Damen und Herren des «Arbeitskreises Technikgeschichte Stuttgart» im VDI/Württembergischen Ingenieurverein unter Leitung von Dr.-Ing. M. Busch auf grosse Studienreise durch die Schweiz.

Am Montag, dem 10.9., stand am Nachmittag «Besichtigung der Baustelle und der Einrichtungen der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG» auf dem Programm. Nach Extrahalt des Glacier-Express um 15.40 Uhr in Realp und Fahrt mit Sonder-Postauto zum Basislager war die Enttäuschung über die «kalte» «Weisshorn» bald vergessen; denn auf der Grube stehend konnte sie wirklich «von allen Seiten» besichtigt und begutachtet werden. Diesellok, Draisine, Drehscheibe und neuerrichtetes Depot vervollständigten den guten Eindruck vom Wollen, Willen und Kön-

nen der «Furka-Besessenen». Ein Zwischenhalt am Korporationsweg, verbunden mit einem kleinen Spaziergang, gab dann den Panoramablick auf Tunnel III, II, I und auf die Steffenbachbrücke frei.

Bei der Weiterfahrt über den Furkapass nach Gletsch konnten der Streckenverlauf und die Portale des Scheiteltunnels gut beobachtet werden. (Der Rhonegletscher kam auch nicht zu kurz.) Nächster Halt war in Gletsch. Ein Blick auf die Bahnhofsgleise und durch die Remisenfenster – kalter Wind liess uns aber schnell Schutz im Kiosk suchen, wo noch viele Fragen geklärt wurden. Kehrtunnel und Lammenviadukt waren abschliessend noch zwei herausragende Punkte, bevor um 19 Uhr das Hotel Furka in Oberwald erreicht wurde.

Ich bin sicher, dass unser grosses Anliegen einige neue Freunde, Gönner und künftige Fahrgäste gewonnen hat.

Herbert Küppers

## Erstes Fronarbeiter-Treffen in Leipzig

Am Mittwoch, dem 5.9.90, trafen sich alle Leipziger Fronarbeiter, die dieses Jahr an der Furka waren oder noch hinfahren werden, im Lokal Neuer Weg in Leipzig zu einem gemütlichen Abend.

Dank der Idee von Herrn Wolfgang Schmidt habe ich dieses Treffen organisiert, und so versammelten sich 17 Fronarbeiter und tauschten ihre Erlebnisse an der Furka aus. Herr Schmidt, der auch anwesend war, berichtete das Neueste von der Furka, das mit Interesse aufgenommen wurde.

Dass für uns ein langersehnter Wunsch dieses Jahr in Erfüllung gehen sollte, konnten wir vor einem Jahr noch nicht ahnen und auch noch nicht davon träumen. Dass das Interesse an einem Arbeitseinsatz an der Furka bei uns sehr gross war, beweist die diesjährige grosse DDR-Beteiligung.



Auch in Leipzig treffen sich Anhänger des Vereins sowie Fronarbeiter der Furka-Bergstrecke.

Wir schrieben als einige der ersten schon Anfang November 1989 an Herrn Schmidt und erhielten auch bald Antwort, dass wir sehr willkommen seien. So war ich mit meiner Frau und einem befreundeten Ehepaar vom 30.6. bis 9.7.90 in Realp. Wir Männer haben an der Strecke vor Tiefenbach gearbeitet, und die Frauen waren in der Küche im Camp Realp fleissig. Es war für uns ein einmaliges Erlebnis, in der herrlichen Bergwelt an der Furka zu arbeiten.

Die Hinfahrt von Leipzig über Stuttgart – Schaffhausen – Zürich – Göschenen und die Rückfahrt über Luzern – Basel – Frankfurt nach Leipzig war ein Erlebnis und den Fahrpreis wert.

Allen Leipziger Teilnehmer hat es an der Furka sehr gut gefallen, und viele wollen, so auch wir, im nächsten Jahr wieder an die Furka kommen.

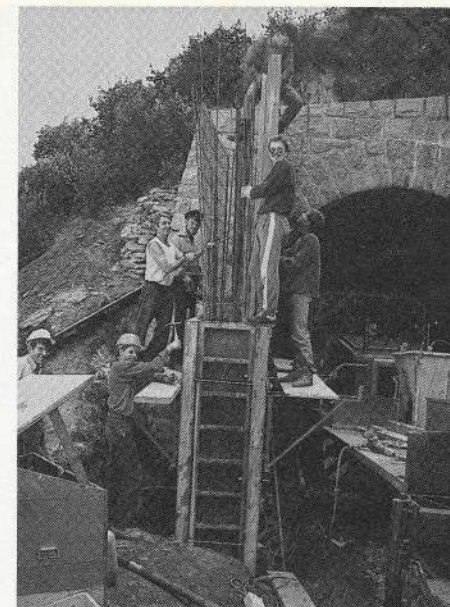
Hans-Georg Kühnbaum



Regionalgruppe  
Stuttgart

Unsere sinnvolle Feriengestaltung begann am Sonntagabend mit einer ausführlichen Einweisung in die bevorstehenden zwei Bauwochen durch den Ressortchef Bau, Walter Willi. Neben den allgemeinen Gefahren des Gebirges wurde hier unsere Arbeit besprochen: die Verlängerung des Senntumstafeltunnels 2 auf der Berg- und der Talseite um jeweils 4 Meter im Rechteckprofil mit Aussparungen für Lawenschutzstore. Zur Wahrung des optischen Eindruckes sollen die Portale mit einem Rundbogen abgeschlossen werden. Diese Arbeiten sind in Stahlbeton auszuführen, der abschliessend durch Mauerwerk verblendet wird. Nach dem Frühstück am Montag früh ging es dann um 8 Uhr mit der «grossen» Draisine und dem gelben Vorstellwägelchen los auf unsere Baustelle. Zunächst beachteten wir die Portale «unseres» Tunnels: Durch eindringendes Wasser war der Mörtel zwischen den Gewölbesteinen ausgewaschen worden, und schon zu FO-Zeiten drohte das untere Portal nach vorne wegzukippen, weshalb damals schon Betonverstärkungen angebracht wurden, um darauf einen Stahlträger zur Stabilisierung auflegen zu können. Die Fundamente auf der Bergseite waren schon durch unsere Vorgänger fertiggestellt worden, und so konnten hier sofort die Arbeiten mit dem Stellen der Schalelemente beginnen. Parallel hierzu wurde auf der Talseite in mühseliger Handarbeit der Aushub für die dortigen Fundamente ausgeführt.

Die grossen Mengen an Betonstahl wurden mit der Draisine und dem Vorstellwagen von einem provisorischen Lagerplatz oberhalb Tunnel 1 antransportiert. Dies hatte leider ein vorübergehendes Ende, als der Draisinenführer eine für ihn offenbar weit angenehmere Beschäftigung fand: Er



Die Schalung für den zweiten Betonierabschnitt wird erstellt.

wollte lieber ein Schwätzchen mit unseren Kollegen vom Tunnel 1 halten und bedeutete uns, dass wir von nun an den Stahl von Hand zu transportieren hätten – wir würden schon noch sehen, wie es hier zugehe! Diese derart unqualifizierte und unkameradschaftliche Haltung zwang uns, die 2,5 mal 5 Meter messenden Stahlmatten in einer riskanten Aktion über das Viadukt oberhalb Tunnel 1 zu tragen, wobei wir auf dem äussersten Rand des Viaduktes tänzelten. Schon am ersten Tag gab es also den ersten Ärger, aber auch den letzten der beiden Bauwochen, denn glücklicherweise verliess besagter Draisinenführer das Baulager noch am selben Abend. Diese Begebenheit ist tatsächlich alles andere als repräsentativ für das Klima an der Bergstrecke, und so verlief unser restlicher Aufenthalt an der Furka im Zeichen hervorragender Zusammenarbeit und gegenseitiger Unterstützung.



Der Bauzug auf der Fahrt zum Tunnel 1, wo Beton benötigt wird.

Nach dem Abendessen, das wie die Verpflegung überhaupt hervorragend war, unternahmen wir noch einen Nachspaziergang zum Scheiteltunnel. Oben angekommen, begegneten uns in der Station Furka ein paar Gestalten: Es waren Fronarbeiter aus der DDR, in Muttbach stationiert, die zufällig gerade zur selben Zeit den Scheiteltunnel durchwandert hatten. Das war natürlich ein grosses Hallo!

In den nächsten Tagen erstellte unser Team, sieben Schwaben mit je einer niederländischen und tschechischen Unterstützung, die erste Stufe der Schalungen für die Portalwände. Wir hätten eigentlich schon am Donnerstag betonieren können. Leider verzögerte sich die Aktion jedoch, da im Tunnel 1 die Gewölbeseanierung begonnen worden war und dort der Beton dringender benötigt wurde. Also brachte der Bauzug mit Dreiseitenkipper und Kranwagen den Beton erst am Freitag, so dass wir am oberen Portal die Schalung auf der Bergseite füllen konnten. Der Beton

war sehr trocken, um zu verhindern, dass er während der Anfahrt entmischt wird. Wir konnten ihn daher auch in der Schalung nur mit Mühe verdichten. Beim Betonieren ging zu allem Überfluss eine Befestigung am Kranseil kaputt, und der Betonkübel stürzte mit lautem Krachen auf das – wie man jetzt sehen konnte – sehr solide Gerüst. Der Sinn des Verbotes, sich unter schwebender Last aufzuhalten, wurde hierbei jedem klar. Der zweite Teil unserer Gruppe hatte unterdessen die Fundamente am Ostportal soweit vorbereitet, dass wir am Nachmittag auch hier betonieren konnten.

Am Samstag stand der Einbau einer neuen Weiche im Bahnhof Tiefenbach auf dem Programm. Nach dem Ausbau der alten Weiche wurden zwei Hilfschienen verlegt, über welche die auf Rollböcken liegende neue Weiche an ihren zukünftigen Platz geschoben wurde. Nun wurde sie mit Winden angehoben, die Rollböcke und das Hilfsgleis entfernt und die Weiche darauf auf das

Schotterbett abgelassen. Einige Kühe – derzeit noch wohnhaft im Bahnhof Tiefenbach –, welche sehr viel Interesse an dieser leider etwas verregneten Aktion zeigten, mussten mehrmals durch Walter Willi weggetrieben werden.

Am Montag bekamen wir auf unsere Baustelle den Kranwagen, um die Schalung für den zweiten Betonierabschnitt der Portalwände zu stellen. Nach dem etwas trüben Wochenende schien uns hierbei wieder die Sonne, und bei der verdienten Mittagspause kam wieder richtige Urlaubsstimmung auf. Am Dienstag früh kam die lange erwartete «Weisshorn» von Disentis nach Realp und wurde in der folgenden Nacht nebst den beiden Panoramawagen und einem ex-RhB-Packwagen per Klettergleis auf die DFB-Strecke gebracht. Bei dieser Aktion war natürlich Anwesenheit Pflicht und so beobachteten unzählige Furka-Freunde den von der Baugruppe Goldau routiniert durchgeführten Einsatz. Während am Mittwoch früh die Mannschaft der «Weisshorn» erste Probefahrten im Zahnstangenabschnitt durchführte, hatten wir die Aufgabe, die Strecke zu kontrollieren und dabei die Zahnstange zu schmieren. Fazit: An vielen Schienenstössen waren mehrere Schrauben locker, teilweise waren reihenweise Schienenbefestigungen lose, auch wurde der Bruch mehrerer Zahnstangensockel festgestellt. Unsere Gruppe konnte aber neben dem schon lange überfälligen Zahnstangenschmieren auch diese Schäden weitgehend beheben, so dass nachmittags der grosse Augenblick kommen konnte: Der erste Zug der DFB beförderte die Verkehrskommission des Nationalrates anlässlich einer Besichtigung.

Am nächsten Morgen kam die Schreckensnachricht, dass die Diesellok einen Motorschaden erlitten habe. Die dringende Schotterlieferung nach Tiefenbach übernahm deshalb die «Weisshorn», die bei dieser Gelegenheit ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis stellen konnte. Noch im Adhäsionsabschnitt fuhr der Zug an einer Militärtruppe mit

Pferden vorbei, als sich unglücklicherweise gerade hier das Sicherheitsventil der Dampflok öffnete, was die armen Tiere total durcheinanderbrachte. Zum Glück nahmen weder Mensch noch Tier Schaden, nur ein paar Ausrüstungsgegenstände gingen zu Bruch. Als der Zug dann zum Beladen des Schotterwagens hielt, kamen drei bewaffnete Soldaten, die erklärten, sie hätten das Ablassen des Dampfes als Provokation aufgefasst. Nun bekamen sie vom Lokpersonal den technischen Aufbau und die Funktion des Ventils erklärt, worauf sich die Situation klärte. Mittags wurde ein Sonderzug für eine Sponsorengruppe gefahren, der für unsere Baustelle den wieder benötigten Kranwagen mitbrachte – der erste GmP auf der Bergstrecke!

Am Abend dieses Tages gab auch noch die kleine Draisine mit rauchenden Bremsen den Dienst auf. Am Freitagmittag verliessen wir unsere Baustelle, auf der uns unser Gruppen-Bauleiter Ulf Weidle bestens angeleitet hatte, in Richtung Tiefenbach, von wo aus wir zum Abschied die Gesamtstrecke nach Oberwald abwanderten.

Enden möchte ich diesen Bericht mit einem leicht veränderten Stück aus Schillers Wilhelm Tell:

Ihr Matten lebt wohl, ihr sonnigen Weiden!  
Der Frondienstler muss scheiden,  
der Sommer ist hin, wir fahren ins Tal,  
wir kommen wieder, wenn die Dampflok pfeift,  
wenn erwachen die Lieder,  
wenn mit Blumen die Erde sich kleidet neu,  
wenn die Züge fahren im lieblichen Mai.

Gabriel Habermann



Anlässlich der Remisen-Einweihung spielte die Musikgesellschaft Realp.

#### Info-Kiosk Gletsch

Beim Lesen dieser Zeilen ist die Saison 1990 bereits Vergangenheit. Ich möchte es nicht versäumen, allen Mitarbeitern, welche im Verlauf dieses Jahres geholfen haben, recht herzlich zu danken. Wir dürfen auch dieses Jahr mit dem Ergebnis wieder zufrieden sein, wenn uns auch das Unverständnis der Passanten über die fehlenden Toiletten nicht immer Freude bereitete. Dieselben sind nun aber im Bau, die Kläranlage auch, so dass für 1991 die Situation besser sein sollte, um so mehr als dazumal auch beim Hotel zehn öffentliche Anlagen bereitstehen sollten.

#### Mitarbeiter für 1991

sind wiederum gesucht. Auch wenn zuletzt wieder Absagen geschrieben werden müssen, so ist eine Einteilung der Kioskbedienungen immer wieder sehr schwierig. Es gibt auch Mitglieder, die gerne einmal ein Jahr pausieren wollen, so dass ich immer wieder neue Helfer brauche.

#### Vom 23. Juni bis 20. Oktober 1991

sollte der Kiosk betreut werden, und ich bitte Sie, Ihre Anmeldung möglichst bald unter Angabe Ihres Terminwunsches an mich zu senden. Es ist auch mein Wunsch, Ihnen Ihre Zuteilung früh bekanntzugeben, damit Sie Ihren Urlaub einreichen können.

Eugen Gfeller, Zürcherstrasse 209, CH-8500 Frauenfeld

## Verein Furka-Bergstrecke an der GAA



Unser Vorstandsmitglied, Sekretärin Rita Cathrein, am OGA-Stand

An der diesjährigen Oberwalliser Gewerbeausstellung OGA, welche vom 1. bis 9. September 1990 in Brig stattfand, präsentierten wir erstmals unsere 1989 gegründete Sektion Wallis des Vereins Furka-Bergstrecke.

Wir Walliser wollten diese Gelegenheit nutzen, um an einem eigenen Stand über die Zielsetzungen und Aktivitäten des Vereins umfassend zu informieren und vor allem vermehrtes Interesse gerade in der einheimischen Bevölkerung zu wecken.

Dass dies gelungen ist, zeigt die grosse Zahl von neuen Mitgliedern, die an der OGA gewonnen werden konnten, und die rege Nachfrage nach Aktien-Zeichnungsscheinen. Viele der Besucher, die

bisher noch nichts oder nur sehr wenig vom Verein gehört hatten, konnten in persönlichen Gesprächen näher interessiert und informiert werden.

Wenn auch die diesjährige OGA gegenüber den Vorjahren einen Besucher-rückgang zu verzeichnen hatte, so war sie für unsere Sektion des Vereins Furka-Bergstrecke doch ein voller Erfolg. Wir konnten viele neue Freunde gewinnen, die uns in unserer zukünftigen Arbeit anspornen und unterstützen werden.

Rita Cathrein-Imsand  
Verein Furka-Bergstrecke  
Sektion Wallis

## 500-Franken-Aktien der DFB

Obwohl die offizielle Zeichnungsfrist der letzten Kapitalerhöhung abgelaufen ist, können weiterhin DFB-Aktien zu Fr. 500.- nominal erworben werden, da unser Verein Furka-Bergstrecke eine grössere Anzahl dieser Papiere in der Absicht gezeichnet hat, sie an andere Interessenten weiterzugeben.

Wenn Sie 500-Franken-Aktien der DFB erwerben wollen, bitten wir um Rücksendung des ausgefüllten Kauf- und Eintragungsgesuches und um möglichst gleichzeitige Bezahlung von Fr. 515.- pro Aktie.

Die Aktien werden ausgeliefert, sobald Ihre Einzahlung unserem Konto gutgeschrieben ist.

## Kauf- und Eintragungsgesuch

für Namenaktien der DFB AG  
(vorbehältlich der Zustimmung des Verwaltungsrates der DFB)

Name: \_\_\_\_\_ Vorname: \_\_\_\_\_

Adresse: \_\_\_\_\_

PLZ/Ort: \_\_\_\_\_ Telefon: \_\_\_\_\_

Ich möchte \_\_\_\_\_ Aktie(n) der DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG (Nominalwert Fr. 500.-) zum Ausgabepreis von Fr. 515.- pro Stück aus dem Besitz des Vereins Furka-Bergstrecke erwerben. Den Kaufpreis werde ich umgehend auf das Konto 825282.02X der DFB bei der SBG Zürich-Albisrieden überweisen. Ich bitte Sie, die Aktien auf meinen Namen im Aktienregister einzutragen.

Datum: \_\_\_\_\_ Unterschrift: \_\_\_\_\_

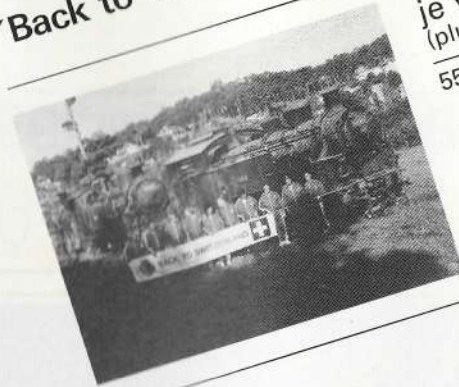
Formular senden an: DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Aktienregister, Postfach 3468, CH-4002 Basel.

(Entwurf des Titels)

Die Furka-Bergstrecke 1  
Operation DFB  
Vietnam



"Back to Switzerland"



Ein einmaliges Angebot  
zum **Subskriptionspreis**  
von Fr. 75.-  
(plus Versandkostenanteil)  
gültig bis 31. 12. 1990

Späterer Preis Fr. 98.-  
je Videokassette  
(plus Versandkostenanteil)  
55 Minuten

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

Von Juli bis September 1990 hat ein Spezialistenteam aus der Schweiz die zukünftigen Dampflokomotiven für die Furka-Bergstrecke in Vietnam geborgen und aus den Bergen an die Küste transportiert. Dieser Dokumentarfilm zeigt in packenden Szenen die schwierigen Verhältnisse im heutigen Vietnam, den halbsprecherischen Transport auf steilen Passstrassen und über viele Brücken hinweg. Ausserdem ist der Bahntransport mit der vietnamesischen Staatsbahn von Tap Cham nach Ho-Chi-Minh-Stadt und der Verlad der Lokomotiven und Wagen auf das Schwerlastschiff für den Transport nach Europa zu sehen.

Während der Subskriptionszeit werden auch Bestellungen für die Sprachen Französisch, Englisch, Italienisch und Holländisch entgegengenommen. Die Realisierung in den erwähnten Sprachen muss aber von der Nachfrage abhängig gemacht werden.

**Lieferbar ab Mitte Dezember 1990**