

RETTET

DIE
FURKA-BERGSTRECKE

1/85



VEREIN «FURKA-BERGSTRECKE»

POSTFACH 42 3985 MÜNSTER VS

EINLADUNG ZUR 1. ORDENTLICHEN GENERALVERSAMMLUNG
des Vereins "Furka-Bergstrecke"

Samstag, 23. März 1985, 14.00 Uhr, im Konferenzsaal
des Bahnhofbuffets Brig

Traktanden:

1. Begrüssung durch den Präsidenten,
Herrn Bernhard Vouillamoz, Visp
2. Genehmigung der Traktandenliste;
Wahl der Stimmenzähler
3. Genehmigung des Protokolles der Gründungsversammlung
vom 3. Dezember 1983
4. Genehmigung des Jahresberichtes 1984 des Präsidenten
5. Berichte der Ressortchefs
6. Genehmigung der Jahresrechnung 1984;
Revisorenbericht
7. Genehmigung des Budgets 1985;
Festlegung der Mitgliederbeiträge 1985
8. Aenderungsanträge des Vorstandes zu den Statuten
9. Ergänzungswahlen in den Vorstand
10. Genehmigung der Mutationen
11. Orientierung über das Jahresprogramm 1985
12. Varia

Im Anschluss an die statutarischen Geschäfte Filmvorführung von
Herrn Jean Thuillard, Lutry.

* * * * *

Wir bitten Sie, die beigelegte Anmeldekarte bis spätestens am
15. März 1985 zu retournieren.

Mit freundlichen Grüßen
VEREIN "FURKA-BERGSTRECKE"

B. Vouillamoz *F. Gysin*
B. Vouillamoz A. Gysin
(Präsident) (Vizepräs.)

1. März 1985

INVITATION à la 1 ère ASSEMBLEE GENERALE ORDINAIRE
de l'association "Ligne sommitale de la Furka"

samedi, le 23 mars 1985, à 14.00 h, à la salle de conférence au buffet de la gare à Brigue

Ordre du jour:

1. Allocution de bienvenue du président
M. Bernhard Vouillamoz, Visp
2. Approbation de l'ordre du jour;
élection des scrutateurs
3. Approbation du procès-verbal de l'assemblée
de fondation du 3 décembre 1983
4. Approbation du rapport annuel 1984 du président
5. Rapport des chefs des groupes de travail
6. Approbation du compte annuel 1984;
rapport de l'organe de contrôle
7. Approbation du budget 1985;
fixation des cotisations annuelles pour 1985
8. Propositions du comité concernant les statuts
9. Elections complémentaires pour le comité
10. Approbation des mutations
11. Orientation sur le programme de travail 1985
12. Divers

Après la fin des affaires statutaires, présentation d'un film de Monsieur Jean Thuillard, Lutry.

* * * * *

Nous vous serons gré de bien vouloir nous renvoyer d'ici le 15 mars 1985 au plus tard la carte d'inscription, dûment complétée.

Avec nos meilleures salutations
Assoc. "LIGNE SOMMITALE DE LA FURKA"

B. Vouillamoz
B. Vouillamoz
(président)

F. Gysin
A. Gysin
(vice-président)

mars 1, 1985

JAHRESBERICHT DES PRAESIDENTEN

Wie Sie wissen, wurde nach längeren Diskussionen eines zirka 25 Personen umfassenden Komitees im Herbst 1983 die Gründung eines Vereins zur Rettung der Furka-Bergstrecke beschlossen. Mit einem kurzfristig improvisierten Info-Stand an den Modellbautagen im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern (Oktober 1983) gelang es, noch vor der eigentlichen Gründungsversammlung rund 300 Mitglieder für den neuen Verein zu gewinnen.

Wie geplant wurde sodann in Bern der Verein "Furka-Bergstrecke" am 3. Dezember 1983 im Beisein von 57 Personen gegründet.

Der neugewählte Vorstand machte sich sofort an die Arbeit und beauftragte eine Delegation, mit der Direktion der FO (Furka-Oberalpbahn) offiziell Kontakt aufzunehmen. Gestützt auf dieses Treffen wurde in der Folge ein Arbeitspapier ausgearbeitet als "Ausgangslage und Vorgehenskonzept für die Instandstellung und den Betrieb der Furka-Bergstrecke". Nach einer weiteren Verhandlungsrunde (22.6.), wurde das Konzept mit konkreten Anträgen und Vertragsentwürfen dem Verwaltungsrat der FO zugestellt. Dieser beschloss an seiner Sitzung vom 14.7., auf den Abbruch der Strecke zu verzichten und in zustimmendem Sinne auf die Vorschläge des Vereins einzutreten.

In der Folge gelang es dem Vorstand, in Absprache mit der Direktion der FO und dank der tatkräftigen Mithilfe einiger weniger Vereinsmitglieder, noch im Sommer 84 einige Sicherungsarbeiten an der Strecke Oberwald-Gletsch ausführen zu lassen. Für mehr reichte weder die Zeit noch das vorhandene Geld.

Weniger erfolgreich waren die Bemühungen des Vorstandes in bezug auf eine systematische und umfassende Öffentlichkeitsarbeit. Wohl gelang es, ein Vereinssignet, einen Kleber und später auch ein einprägsames Plakat zu schaffen, dem gegen Ende des Berichtsjahres noch die Erstausgabe des Mitteilungsblattes folgte, doch beschränkten sich leider die Kontakte zu Medien und Öffentlichkeit im wesentlichen auf einige wenige, wenn auch erfolgreiche Einzelaktionen: Pressemitteilung vom Entscheid des VR der FO (Juli 84), erneute und besser organisierte Teilnahme an den Modellbautagen im Verkehrshaus in Luzern (Oktober 84), Infostand an der Leistungsschau der SBB in Liestal und Live-Interview im Radio Raurach (November 84), Fernsehsendung im welschen Fernsehen über den Glacier-Express und unser Vorhaben (ebenfalls im November 84).

Die genannten Probleme bewogen den Vorstand im Spätherbst 84, einen Werbeberater mit der Erarbeitung eines umfassenden Konzeptes für die Öffentlichkeitsarbeit und mit der Vorbereitung einer ersten nationalen Geldsammelkampagne zu betrauen. Ebenso wurde ein Ingenieurbüro beauftragt, eine Lösungsvariante für den Anschluss Oberwald (Unterquerung der Kantonsstrasse) zu projektieren. Vor der Realisierung beider Vorhaben sind weitere Verhandlungen mit der FO, aber auch mit dem Baudepartement des Kantons Wallis, dem Bundesamt f. Verkehr und der Gemeinde Oberwald zu führen.

In organisatorischer Hinsicht war das Berichtsjahr gekennzeichnet durch den erfolgreichen Aufbau von 6 Sektionen. Davon erhofft sich der Vorstand eine Intensivierung der Kontakte unter

den Vereinsmitgliedern und eine noch erfolgreichere Mitgliederwerbung. Die notwendigen Aenderungen an den Statuten des Vereins sind zuhanden der Generalversammlung vorbereitet. Bisher wurden folgende Sektionen gegründet: Bern (25.2.84), Nordwest-Schweiz (31.3.), Zürich (12.7.), Genf (16.11.), Zentralschweiz (4.12.) und Holland (Januar 1985).

Die Zahl der Mitglieder und Interessenten des Vereins stieg im Berichtsjahr von 300 auf 902 (Ende 1984). Diese rekrutieren sich zwar mehrheitlich aus der Schweiz, aber auch aus Deutschland, Frankreich, Holland, Oesterreich, Belgien, Italien und den USA. Regelmässige briefliche Kontakte mit Eisenbahn-Amateuren und Fachzeitschriften in ganz Europa schaffen eine sehr gute Ausgangslage für die Intensivierung der Mitgliederwerbung in den genannten Ländern.

Als eigentliche Vereinsanlässe (ohne Aktivitäten der Sektionen) sind für 1984 die Mitglieder-Orientierungsversammlungen vom Januar, Februar und Dezember zu nennen, ebenfalls die Streckenbegehung Oberwald-Gletsch am 4. August, wobei jeweils zwischen 40 und 50 interessierte Mitglieder teilnahmen.

Mit dem Dank an alle, die mitgeholfen haben, uns im Jahre 1984 der Verwirklichung unserer Zielsetzung näher zu bringen, und in der Hoffnung auf ein noch erfolgreicherer 1985 sei dieser Bericht beendet.

RAPPORT ANNUEL DU PRESIDENT

Comme vous le savez certainement, la création d'une association pour sauver la ligne sommitale de la Furka a été décidée après mûre réflexion par un comité de quelque 25 personnes en automne 1983. Grâce à un stand d'information improvisé à la hâte et présenté lors des journées du modélisme ferroviaire à la Maison des Transports et Communications à Lucerne (octobre 83), il fut encore possible de gagner 300 membres avant l'assemblée constitutive de la nouvelle association. Comme prévu, l'association "Ligne sommitale de la Furka" (Verein "Furka-Bergstrecke") devint réalité lors de l'assemblée du 3 décembre 1983 qui réunit à Berne 57 personnes.

Dès son élection, le comité se mit tout de suite au travail et mandata une délégation pour établir un contact officiel avec la direction du FO (Furka-Oberalpahn). Suite à cette séance, le comité a élaboré un document de travail intitulé "Analyse et procédure pour la mise en état et l'exploitation de la ligne sommitale de la Furka". Après de nouvelles négociations avec le FO (juin 22), des propositions concrètes et des projets de contrats ont été remis au conseil d'administration du FO. Ce dernier, lors de sa séance du 14 juillet, décida de renoncer à la démolition de la ligne sommitale de la Furka et d'entrer en matière sur les propositions de l'association.

Quelques travaux de maintenance ont encore pu être réalisés entre Oberwald et Gletsch en été 1984, grâce à l'engagement de quelques membres de l'association et la collaboration de la di-

rection du FO. Le manque de temps et d'argent ne permirent pas d'aller plus avant.

Les démarches du comité pour la mise en place d'un travail de sensibilisation de l'opinion publique obtinrent de moins bons résultats. Un en-tête, un autocollant, ainsi qu'une affiche furent créés. Ce matériel fut complété plus tard par la publication du premier bulletin d'information. Les contacts avec le public et les mass media se limitèrent malheureusement à un nombre restreint d'actions, mais couronnées de succès: information de la presse de la décision du conseil d'administration du FO (juillet 84), amélioration de la deuxième participation aux journées du modélisme ferroviaire à Lucerne (octobre 84), stand d'information aux journées CFF à Liestal et interview en direct par radio Raurach (novembre 84), émission à la TV romande sur le Glacier-Express et le but de notre association (également en novembre 84).

Les problèmes énumérés ci-dessus ont motivé le comité en automne dernier à confier l'élaboration d'un concept de sensibilisation du public et l'organisation d'une campagne financière nationale à un conseil en publicité. Un bureau d'ingénieurs a été mandaté en vue de projeter une variante pour le raccord de la ligne à Oberwald (passage sous la route cantonale). Il sera nécessaire de négocier au printemps 1985 avec le FO, le département des travaux publics du canton de Valais, l'Office fédéral des transports et la commune d'Oberwald avant de passer à la réalisation de ces deux projets.

En ce qui concerne l'organisation interne de notre association, il faut mentionner la création de 6 sections qui permettront au comité de promouvoir les contacts entre les membres et d'accroître le recrutement de nouveaux membres. Les modifications nécessaires des statuts ont été préparés à l'intention de l'assemblée générale. Les sections suivantes ont vu le jour: Berne (25.2.), Nord-Ouest (31.3.), Zurich (12.7.), Genève (16.11.), Suisse centrale (4.12.) et Pays-Bas (janvier 1985). Dans l'année d'activité, le nombre des membres a passé de 300 à 902 (fin 1984). La plupart d'entre eux se recrutent en Suisse, mais aussi en Allemagne, France, Pays-Bas, Autriche, Belgique, Italie et aux USA. Des contacts épistolaires réguliers et suivis avec des amateurs de chemins de fer et des revues spécialisées dans toute l'Europe ont donné une bonne plateforme pour l'intensification du recrutement des membres dans les pays mentionnés.

Comme activités propres à l'association (sans les actions des sections), il faut retenir les séances d'information destinées aux membres et qui se sont déroulées en janvier, février et décembre 1984, ainsi que la reconnaissance du tracé Oberwald-Gletsch le 4 août qui ont réunis chaque fois entre 40 et 50 membres.

Je termine ce rapport en remerciant tous ceux qui en 1984 ont contribué à réaliser nos objectifs et en souhaitant que l'année 1985 nous apportera de nouvelles réussites.

Es hat sich gezeigt, dass sich der Schwerpunkt der Gruppe Rollmaterial im Raume Nordwestschweiz angesiedelt hat. So ist es denn auch nicht verwunderlich, wenn diese Sektion immer bestens orientiert werden konnte.

Vorerst möchte ich es nicht unterlassen, allen, die irgendwie zum Puzzle "Rollmaterial" etwas beigetragen haben, meinen herzlichen Dank auszusprechen, mit der leisen Hoffnung, auch im kommenden Vereinsjahr auf diese Helfer zählen zu dürfen.

Unsere Zielsetzungen für das Jahr 1984 waren in erster Linie die Sicherstellung von Rollmaterial und die gedankliche Zusammentragung der Ideen vom künftigen Depot Oberwald.

Was wurde getan ?

Bei der FO konnte bislang noch kein Vorkaufsrecht ausgehandelt werden. Ein Gesprächstermin von Mitte November 1984 mit Herrn Maurer, Chef ZfW (Zugsförderung und Werkstättendienst) bei der FO, musste leider kurzfristig abgesagt werden und kann voraussichtlich erst Januar/Februar 1985 verwirklicht werden.

Herr Tribolet, Chef ZfW BVZ, liess uns wissen: "Wir haben Ihr Interesse an all diesen Fahrzeugen vorgemerkt und werden uns für eine allfällige Uebernahme rechtzeitig mit Ihnen in Verbindung setzen."

Bei der RhB müssen wir uns Zeit lassen, da Herr Skvor bei vorangehenden Verkäufen leider schlechte Erfahrungen gemacht hat.

Mit der "Baselland Transport AG (BLT)" verhandelte die Sektion Nordwestschweiz (siehe Bericht des Sektionspräsidenten).

Die Stadtverwaltung Chur wurde angefragt, ob die beim Heroldsschulhaus aufgesockelte BVZ-Lok Nr. 6 "Weisshorn" erhältlich sei. Die Antwort war abschlägiger Natur, da das Churer Parlament kürzlich einen Kredit zur "Erneuerung" der Maschine gesprochen habe.

Im weiteren wurde mit der Staatsbahn von Vietnam (VHX) und mit der dortigen Regierung Kontakt aufgenommen. Ziel ist eine eventuelle Rückführung der 1947 an die damaligen Chemins de fer français de l'Indochine verkauften Dampfloks HG 3/4 Nr. 1, 2, 8 und 9. Eine Antwort ist noch ausstehend.

Was bleibt zu tun ?

Viel, sehr viel: Zum Beispiel mit dem Vorstand der Museumsbahn Blonay-Chamby (BC) Verhandlungen aufnehmen, zwecks Uebernahme der FO-Dampfloks HG 3/4 Nr. 3, da dieser Verein laut Aussage eines Mitgliedes an Platzmangel leiden soll. Doch ist zu befürchten, dass diese Maschine vor einem allfälligen Betrieb auf der Furka-Bergstrecke eine umfassende Revision benötigt. Abschliessend ist festzuhalten, dass sich zur Zeit noch kein Rollmaterial im Besitze des Vereins befindet.

Binningen, 31. Dezember 1984

Der Ressortleiter:
B. Albisser

Il s'avère que le centre de gravité du groupe matériel roulant se situe dans la région du nord-ouest de la Suisse. Il n'est donc pas étonnant que la section régionale a pu être le mieux informée sur les activités de ce groupe.

J'aimerais tout d'abord exprimer mes plus vifs remerciements à tous ceux qui, d'une manière ou d'une autre, ont contribué au travail de ce groupe. J'espère qu'il sera possible de compter sur leur collaboration également pendant l'exercice à venir.

Pour 1984, les deux principaux objectifs consistèrent d'une part à entamer des négociations en vue de s'assurer un matériel roulant et, d'autre part, de rassembler un certain nombre d'idées en rapport avec le futur dépôt à Oberwald.

Quelles furent nos démarches?

Jusqu'à ce jour aucun droit de préemption n'a pu être négocié avec le FO. Un premier entretien avec Monsieur Maurer du FO avait été prévu à mi-novembre 1984, mais le rendez-vous a finalement dû annulé et reporté à janvier ou février 1985.

Monsieur Tribolet, du BVZ, nous a fait savoir: "Nous avons pris note de votre intérêt à tous ces véhicules et nous mettrons en contact avec vous en temps voulu pour un éventuel transfert".

Il nous faut éviter de précipiter les choses en ce qui concerne le RhB, car Monsieur Skvor a fait de mauvaises expériences lors de ventes précédentes.

Avec le "Baselland Transport AG" (BLT), c'est la section du nord-ouest qui a mené les négociations. Le rapport de la section donne d'autres informations à ce sujet.

Nous nous sommes également adressés à la municipalité de Coire pour savoir s'il y avait un moyen d'acquérir la locomotive BVZ No 6 "Weisshorn" actuellement immobilisée devant un bâtiment scolaire de cette ville. La réponse fut négative, le conseil municipal de la ville de Coire ayant voté un crédit pour le rafraîchissement de la machine en question.

Un contact a d'autre par été pris avec la direction des chemins de fer du Vietnam. Le but est une récupération éventuelle des machines à vapeur HG 3/4 No 1, 2, 8 et 9. Une réponse est encore attendue.

Que reste-t-il à faire?

Beaucoup, sinon énormément: Par exemple, mettre en route des négociations avec le Blonay-Chamby pour le transfert de la machine à vapeur FO HG 3/4 No 3. Selon les indications d'un membre cette association manquerait de place. Il est cependant à craindre que cette machine nécessite une révision totale.

En conclusion, nous pouvons constater que pour le moment l'association ne dispose d'aucun matériel roulant.

le responsable de la
commission
B. Albisser

Binningen, le 31 décembre 1984

JAHRESBERICHT
des Präsidenten der Sektion Nordwestschweiz

Nach der Gründungsversammlung vom 3. Dezember 1983 in Bern drängte sich bald einmal die Gründung von Sektionen auf. So geschah es dann auch in der NW-Schweiz und zwar am 31. März 1984 in Liestal. An dieser Sektionsgründung nahmen 16 Mitglieder und Interessenten teil. Seit diesem Datum hat sich in der Sektion NW-Schweiz eine rege Tätigkeit entwickelt. Neben den allmonatlichen Versammlungen, die sich einer zunehmenden Beliebtheit erfreuen, konnte die Sektion Nordwest-Schweiz noch einige Aufgaben vom schweizerischen Verein übernehmen. Neben der Werbung von neuen Mitgliedern wurden Verhandlungen mit der Baselland Transport AG (BLT) geführt und erste Recherchen nach den vier 1947 nach Vietnam verkauften Dampfloks der FO angestellt.

Die Werbung von neuen Mitgliedern ist in der NW-Schweiz sehr gut angelaufen. So konnte die Mitgliederzahl von anfänglich 55 (3.12.83) auf 165 (4.12.84) gesteigert werden. Um das Vereinsziel zu erreichen, bedarf es jedoch weiterhin der Werbung von Mitgliedern, frei nach dem Motto: Je mehr desto besser.

Anfangs Mai wurden dann die Verhandlungen mit der BLT betreffend vier Drehgestellen resp. zwei Wagen und einem Bandagen-Profil-Drehbank aufgenommen. Zu unserer Freude stimmte die BLT unseren Wünschen zu. Im Laufe des Septembers gelangte aber der Tramclub Basel mit der Bitte an uns, ihnen einen der uns versprochenen Wagen abzugeben. Die für den Transport der Wagen von Oberwil ins Wallis eingeholten Offerten zeigten bald, dass die finanziellen Möglichkeiten des Vereins für ein derartiges Unterfangen noch nicht ausreichten. Aus diesem Grund haben wir der Bitte des Tramclubs, der einen Wagen zusammen mit dem historischen Triebwagen Nr. 7 erhalten möchte, stattgegeben. Kurze Zeit später gelangte die BLT-Direktion mit einer ähnlichen Bitte an uns. Auch diesem Anliegen haben wir aus den gleichen Gründen wie oben zugestimmt.

So blieb für uns nur noch der Abtransport des Drehbanks. Die BLT stellte uns aber freundlicherweise Lagerraum für den Drehbank bereit, so dass dieser erst dann abtransportiert werden muss, wenn ein entsprechender Lagerraum bei der FO gefunden wird. Im Stadium der Vorbereitungen ist im weiteren ein Plakataushang auf allen BLT-Linien während ca. 10 Tagen. Diese Gelegenheit werden wir im Zusammenhang mit einer schweizerischen Aktion nutzen.

Als abschliessenden Höhepunkt des vergangenen Jahres darf die Leistungsschau der SBB in Liestal angesehen werden. Die Sektion war mit einem Informationsstand und der Ausstellungswand vertreten. Anlässlich dieser Leistungsschau hatten wir auch die Möglichkeit, beim Lokalradio Raurach während einer Stunde Red und Antwort zu stehen.

Der Sektionspräsident
der NW-Schweiz:
R. Trachsler

RAPPORT ANNUEL
du président de la section du Nord - Ouest de la Suisse

Après l'assemblée constitutive du 3 décembre 1983 à Berne, la création de sections s'avéra nécessaire. C'est ce qui fut fait pour le nord-ouest de la Suisse le 31 mars 1984 à Liestal. Seize membres et sympathisants prirent part à la fondation de la section. Depuis lors une activité soutenue s'est développée au sein de notre section. En plus des réunions mensuelles, qui rencontrent un succès certain, la section a pu reprendre certaines tâches de l'association suisse. Parallèlement au recrutement de nouveaux membres, des tractations furent conduites avec le BLT et les premières démarches pour retrouver les quatre locomotives à vapeur vendues au Vietnam furent entreprises.

Le recrutement de nouveaux membres dans notre région s'est bien déroulé. Le nombre des membres a ainsi passé de 55 (3.12.83) à 165 (4.12.84). Afin d'atteindre les objectifs de l'association le recrutement de nouveaux membres doit encore être poursuivi: plus nombreux nous serons, mieux cela vaudra.

Début mai, des négociations ont été entamées avec le BLT au sujet de deux voitures et d'un tour de reprofilage des essieux. Dans un premier temps, les deux voitures et le tour de reprofilage nous ont été assurés par le BLT. Le "Tramclub" de Bâle nous a prié - courant septembre - de lui céder l'une des deux voitures promises. Mais après avoir examiné différents devis pour le transport des deux voitures d'Oberwil en Valais, nous avons constaté que l'état des finances de l'association ne nous permettait pas d'entreprendre un tel transport. C'est pourquoi nous avons répondu affirmativement à la demande du "Tramclub" qui aimerait maintenir cette voiture avec la motrice historique No 7. Peu de temps après nous recevions une demande identique de la part de la direction du BLT. Nous avons également répondu positivement à cette requête et pour les mêmes raisons.

Il ne resta donc plus que le transport du tour. Jusqu'à ce que celui-ci puisse être effectué, le BLT nous met gracieusement à disposition l'espace nécessaire dans un entrepôt. En phase de préparations reste d'ailleurs un affichage sur toutes les lignes BLT pendant environ 10 jours. Cette occasion sera utilisée conjointement avec une action couvrant l'ensemble de la Suisse.

Le point fort de l'année dernière fut certainement l'exposition des CFF à Liestal. Notre section y était représentée par un stand et un tableau d'informations. A l'occasion de cette manifestation nous avons pu nous faire entendre sur les ondes de radio Raurach pendant une heure.

Le président de section:
R. Trachsler

JAHRESRECHNUNG 1984 UND BUDGET 1985
Compte annuel 1984 et Budget 1985

BILANZ/BILAN (31. DEZEMBER 1984)

Aktiven/Actives

Kasse/Caisse	74.90
Post/Compte chèque postal	793.15
Bank/Banque	11'055.--
Verrechnungssteuer/Impôt anticipé	57.25

Total 11'980.30

Passiven/Passives

Kreditoren/Créditeurs	10'627.50
Transit. Passiven/Passives transitifs	1'160.--
Gewinn/Bénéfice	192.80

Total 11'980.30

Ausstehende Mitgliederbeiträge gemäss Adressliste: noch zirka
Fr. 5000.-- (Cotisations non rentrées)

* * * *

ERFOLGSRECHNUNG COMPTE DE RESULTATS

Aufwand/Débit	Rechnung/Compte	Budget
Büromaterial/Matériel de bureau	11'609.15	15'000
Werbung/Propagande	17'711.20	20'000
Diverses Material/Mat. divers	645.--	} 4'000
Frankaturen/Affranchissements	1'571.75	
Posttaxen/Taxes postales	145.85	
Bankspesen/Frais de banque	76.70	5'000
Lokalmieten/Locations	560.--	500
Versicherungen/Assurances	480.50	2'500
Werbeberater/Conseil en publicité		192.80
Gewinn/Bénéfice	192.80	
Total	32'992.95	47'000

Ertrag/Crédit

Mitgliederbeiträge/Cotisations	11'200.--	20'000
Spenden/Dons	15'604.95	5'000
Standaktionen/Standes d'information	2'266.45	2'500
Kleber/Autocollant	1'536.--	
Postkarten/Cartes postales	220.--	
Begehung/visite pedestre (4.8.84)	18.--	
Diverses/Divers	2'147.55	
Fehlbetrag/Déficit		19'500
	32'992.95	47'000

WETTBEWERB/CONCOURS

Wir werben Mitglieder.

Eine breite Trägerschaft eröffnet dem Verein den Zugang zu den Geldmitteln, die zur Erreichung unserer Vereinsziele dringend benötigt werden. Darum werben alle Mitglieder weitere Mitglieder. Als Belohnung winken zum Beispiel folgende Preise:

Das grosse FO-Buch von Dumjahn, Gratiseintritte ins Technorama Winterthur und ins Verkehrshaus in Luzern, kleines Furka-Buch, Gratisabonnement VST-Revue, etc.

Sie können den nachfolgenden Anmeldebogen benutzen oder kopieren. Weitere Anmeldeformulare können bei allen auf Seite 23 angegebenen Adressen bezogen werden. Doch vergessen Sie auf keinen Fall, auf dem Anmeldeformular auch Ihren Namen und Wohnort anzugeben. Start: ab sofort; Dauer: bis Ende August. Die Gewinner werden zu gegebener Zeit im Mitteilungsblatt veröffentlicht. Korrespondenz über den Wettbewerb wird keine geführt. Die Mitglieder des Zentralvorstandes verzichten auf eine Teilnahme. Also dann los - und viel Erfolg.

Afin d'atteindre nos buts, il nous faut encore beaucoup d'argent. Tout en comptant à votre aide, nous vous recommandons vivement la participation à notre concours "membres gagnent nouveaux membres". Vos efforts seront bien estimés par des livres intéressants, des abonnements pour la revue VST etc. Veuillez s.v.p. utiliser le talon ci-dessous pour vos amis etc. ou demandez quelques talons supplémentaires auprès des adresses mentionnées s. page 23. Durée du concours: 1.3.-31.8.85. Attention, n'oubliez pas de mentionner également votre propre adresse sur les talons. Les gagnants dans notre concours seront cités dans un de nos prochains bulletins. Alors - bonne chance.

Ich bin bereit, den Verein Furka-Bergstrecke als Mitglied zu unterstützen und den von der Generalversammlung festgelegten Jahresbeitrag zu bezahlen.
Je suis d'accord de soutenir l'association "Ligne sommitale de la Furka" comme membre et de payer la cotisation annuelle, fixée par l'assemblée générale.

NAME/VORNAME.....
(Nom/Prénom)

ADRESSE..... PLZ/ORT.....
(Rue) (Lieu)

DATUM..... UNTERSCHRIFT.....
(Date) (Signature)

Mitglied geworben durch/Membre recruté par:

Name/Vorname/Wohnort.....
(Nom/Prénom/Lieu)

(Diesen Talon einsenden an/Ce bulletin est à envoyer à:
VEREIN FURKA-BERGSTRECKE, Postfach 3468, 4002 Basel)

ÄNDERUNGSANTRÄGE DES VORSTANDES ZU DEN STATUTEN VOM 3.12.83

Im Interesse einer Verstärkung der Vereinsstruktur (Bildung von Sektionen, Vergrösserung des Vorstandes, Präzisierungen bezüglich Vereinszweck und Unterschriftsberechtigung) schlägt der Vorstand nachfolgende Statutenänderungen vor:

Anmerkung: Die vorgeschlagenen Ergänzungen sind unterstrichen; beantragte Streichungen und Hinweise sind in [Klammer] gesetzt.

- 0.0 Neunummerierung der Statuten und Ersatz der Bezeichnungen Vorstand und Präsident durch Zentralvorstand und Zentralpräsident.

I. SITZ UND ZWECK

- 1.1 Unter dem Namen "Verein 'Furka-Bergstrecke'" Association "Ligne sommitale de la Furka" besteht ein politisch und konfessionell neutraler Verein im Sinne von Art. 60ff des ZGB mit Sitz in Oberwald (VS). Der Verein kann im Handelsregister eingetragen werden.
- 1.2 Der Verein besteht aus Sektionen. Sektionsstatuten und deren Änderungen sind vom Zentralvorstand zu genehmigen.
- 2.1 Zweck des Vereins ist die Erhaltung und etappenweise Wiederinstandstellung der Furka-Bergstrecke []; allenfalls auch der Bau einer neuen Zahnradbahnstrecke bis zum Rhonegletscher; wobei jedoch dem Abschnitt Oberwald-Gletsch-Muttbach erste Priorität eingeräumt wird.
- [Anmerkung: die bisherige Formulierung "zwischen Oberwald und Muttbach/Belvedere" entfällt]

II. MITGLIEDSCHAFT

- 3.1 Der Beitritt steht natürlichen und juristischen Personen jederzeit offen. Mit ihrem Beitritt werden sie gleichzeitig und automatisch auch Mitglied der zuständigen Sektion und erklären sich bereit, dem Vereinszweck zu dienen und die Statuten und Beschlüsse zu befolgen.

V. VERWALTUNG

- 6.1 Der Zentralvorstand besteht aus mindestens 11 Mitgliedern mit folgenden Ressorts: Präsident, Vizepräsident, Kassier, Sekretär, Organisation, Werbung/PR, Rollmaterial/ZfW, Bau/Technik, 3 Beisitzer. Seine Aufgaben sind:
- a) die Leitung des Vereins im Sinne des Vereinszwecks
 - b) der Vollzug der Beschlüsse der GV
 - c) die Vertretung des Vereins nach aussen
- [Anmerkung: die bisherige Formulierung des ersten Abschnittes lautete: Der Vorstand besteht aus 7-11 Mitgliedern. Er konstituiert sich ausser dem Präsidenten, dem Vizepräsidenten, dem Kassier und dem Sekretär selbst]

- 6.2 Vorstandsbeschlüsse werden mit der Mehrheit der Anwesenden gefasst.

- 6.3 Die Sektionspräsidenten bzw. deren Stellvertreter haben im Zentralvorstand den Beisitz, jedoch kein Stimmrecht.

- 6.4 Der Verein wird verpflichtet durch die Kollektivunterschriften des Präsidenten oder des Vizepräsidenten und des zuständigen Sachbearbeiters im Zentralvorstand.

VI. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

- 7.5 Ein Austritt aus dem Verein ist [] auf Ende des Vereinsjahres möglich. Mitglieder, welche aus dem Verein austreten, haben keinen Anspruch auf das Vereinsvermögen.
- [Anmerkung: Bisher war der Austritt jederzeit möglich]
- 7.8 Bei Auflösung des Vereins wird ein eventuelles Vereinsvermögen [] gemäss Beschluss des Zentralvorstandes Organisation mit ähnlichem Zweck vermacht.
- [Anmerkung: statt wie bisher den Oberwalliser Eisenbahnamateuren/Dampffreunden]
- 7.9 Diese Statuten wurden an der Gründungsversammlung vom 3. Dezember 1983 in Bern genehmigt und an der 1. ordentlichen Generalversammlung vom 23. März 1985 in Brig er-gänzt.

Entwurf

Fernando Stecher, Schwarzenburg

Peter Baumgartner, Grafiker, Luzern



MODIFICATIONS DES STATUTS DE L'ASSOCIATION

Dans l'intérêt du renforcement de la structure de l'Association (constitution de sections, élargissement du comité, précisions sur l'objectif et le droit à la signature) le Comité demande les modifications suivantes aux statuts:

Remarque: Les compléments proposés sont soulignés; les suppressions et les suggestions figurent entre [paranthèses].

- 0.0 Renumeration des statuts et remplacement des désignations "comité" et "président" par "comité central" et "président central".

LIEU ET OBJECTIF

- 1.1 Sous le nom de Verein "Furka-Bergstrecke" Association "Ligne sommitale de la Furka" a été constituée au sens de l'art. 60 et les suivants du CC, une société, politiquement et confessionnellement neutre, qui a son siège à Oberwald (VS). L'association peut être inscrite sur le Registre du commerce.

- 1.2 L'association est composée de sections. Les statuts des sections et leurs modifications doivent être ratifiés par le comité central.

- 2.1 Le but de l'association est la conservation et la remise en état par étapes de la ligne sommitale de la ligne ferroviaire de la Furka []; une nouvelle voie à crémaillère à construire entre Muttbach et le glacier du Rhône n'est pas à écarter, le tronçon Oberwald-Gletsch-Muttbach cependant est prioritaire.

[Remarque: L'ancien énoncé "entre Oberwald et Muttbach/Belvedère" est supprimé]

AFFILIATION

- 3.1 L'adhésion à l'association est en tout temps ouverte aux personnes physiques et morales. Par leur adhésion elles deviennent simultanément et automatiquement aussi membres de la section appropriée et s'engagent à soutenir activement les aspirations de l'association.

L'ADMINISTRATION

- 6.1 Le comité central se compose [] au minimum de 11 membres exerçant les fonctions suivantes: président, vice-président, caissier, secrétaire, organisation, publicité/PR, construction/technique, matériel roulant, 3 assesseurs. Leur cahier des charges est le suivant:

- La gestion de l'association en fonction de son objectif constitutionnel.
- L'exécution des décisions approuvées par l'assemblée générale
- La représentation de l'association à l'extérieur.

[Remarque: L'ancien énoncé est remplacé: Le comité se compose de 7 à 11 membres. Il se constitue lui-même, à part le président, le vice-président, le caissier et le secrétaire]

- 6.2 Les décisions du comité sont prises à la majorité des membres présents.

- 6.3 Les présidents de section, resp. leurs représentants assistent aux séances du comité central, toutefois sans droit de vote.

- 6.4 L'association s'oblige par la signature collective du président ou du vice-président et par celle du membre du comité central compétent en la matière.

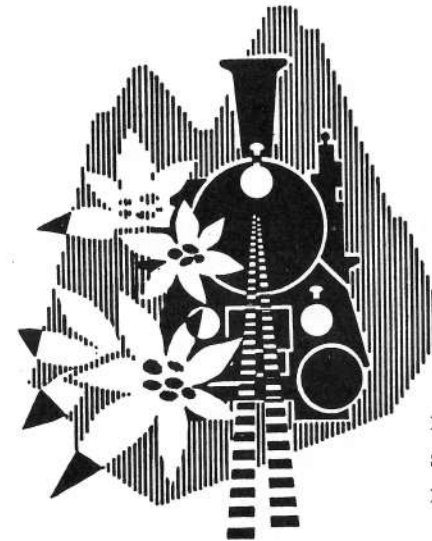
DISPOSITIONS GENERALES

- 7.5 La sortie d'un membre de l'association peut avoir lieu [] pour la fin de l'année. Membres qui démissionnent n'ont aucun droit de prétention sur la fortune de l'association.
[Remarque: Jusqu'à présent la sortie était possible en tout temps]

- 7.8 En cas de dissolution de l'association, sa fortune éventuelle sera léguée en vertu d'une décision du comité central à des organisations poursuivant un but analogue.

[Remarque: En lieu et place de l'association du chemin de fer à vapeur du Haut-Valais, comme jusqu'ici]

- 7.9 Ces statuts ont été approuvés à l'assemblée de fondation du 3 décembre 1983 à Berne et complétés à la 1 ère assemblée générale du 23 mars 1985 à Brigue.



Entwurf

Stanislav M. Holeček, Luzern

Kurt Holler, Grafiker, Sarnen

SECTION DE GENEVE

La toute jeune section de Genève, "L.S.F.G.", semble avoir pris un départ fulgurant, le nombre de ses adhérents ayant déjà bien plus que doublé. Au moment de la rédaction de cette page, le nombre exacte est de 50 membres inscrits.

Nous remercions tous les membres -la grande majorité- qui ont déjà payé leur cotisation 1985 et tout particulièrement ceux d'entre vous qui ont eu la possibilité de la compléter par un don, soit au bénéfice de votre section, soit au bénéfice de votre association.

Le comité "LSFG" est entrain d'affiner le programme de ses activités pour 1985. En voici le calendrier déjà fixé:

27-03-1985 (mercredi): Soirée d'information. MM Jean Thuillard de Lutry et votre président "LSFG" présenteront des films S-8 et vidéo documentaires sur la ligne sommitale de la Furka.

27-04-1985 (samedi, 10 heures): Visite de l'aéroport de Genève-Cointrin (max. 40 personnes), comprenant: Projection d'un spectacle audio-visuel
Tour en bus sur les aires de trafic, commenté par une hôtesse
Visite du service de sécurité; lutte contre le feu des aéronefs
Visite du chantier de la gare CFF, Genève-Cointrin.
Ensuite, le lunch sera pris en commun dans un restaurant, suivi d'informations "LSFG" et de divertissements.

02-06-1985 (dimanche): Journée de sortie "LSFG". Genève-Vevey-Les Pléiades en train. Une heure pour l'apéro et le panorama. Ensuite descente en rame spéciale jusqu'à Blonay où nous prendrons un repas en commun avant de nous lancer dans une excursion en train du "Blonay-Chamby", tiré par une fougueuse locomotive à vapeur. Dans leur musée à Chaulin, nous aurons l'occasion de nous familiariser avec le No. 3 de la locomotive à vapeur et crémaillère de la FO. Retour à Genève en début de soirée.--- Nous organiserons également un départ en collectif depuis Lausanne pour nos amis vaudois. Prix spécial à l'étude pour les retraités. (Départ Genève 08.45 heures).

09/10-08-85 (vendredi et samedi): Soirée et journée organisées à Oberwald par le Comité central. Sur le programme, une visite pédestre d'un tronçon de la ligne sommitale de la Furka.

27-09-1985 (vendredi): Soirée d'information "LSFG".

26-10-1985 (samedi): Margoton "LSFG", probablement à Châtelaine

D'autres détails aux sujets traités feront l'objet d'un bulletin séparé de la section de Genève. Les membres d'autres régions que la nôtre, désirant participer à l'une ou l'autre de nos manifestations, s'adresseront au président "LSFG".

Genève, le 13 février 1985

Erich F. Schneider
président

SEKTION ZENTRALSCHWEIZ

Am 4. Dezember 1984 hat im Hotel Anker in Luzern die Gründungsversammlung unserer Sektion stattgefunden. Leider waren von den 88 Mitgliedern aus der Region Zentralschweiz nur 19 anwesend. Die Gründungsversammlung wurde durch das Zentralvorstandsmitglied Urs L. Cathomen, Luzern, geleitet. Er orientierte über Sinn und Zweck der Sektionsgründungen und gab einen Ueberblick über die bisherigen Aktivitäten des Vereins. Nach kurzer Aussprache wurde die Sektion Zentralschweiz einstimmig gegründet und der Vorstand wie folgt gewählt:

Präsident:	Peter Sicher, Steinhausen
Sekretärin:	Theres Seiler, Kriens
Kassierin:	Elisabeth Kieser, Emmenbrücke
Werbung/Presse	
und Fronarbeit:	Beat Martin, Luzern
Beisitzer:	Stanislav Holecek, Luzern

Höhepunkt des Abends bildete sicher der eindruckliche Film von Herrn M. Wyss von der Sektion Zürich, der die letzte Fahrt des legendären GLACIER-EXPRESS über die alte Bergstrecke von Realp nach Oberwald zeigte. Dieser Film gab den Anwesenden die Hoffnung, dass bald wieder einmal Züge die Touristen und Eisenbahnfreunde über die alte Bergstrecke bringen werden.

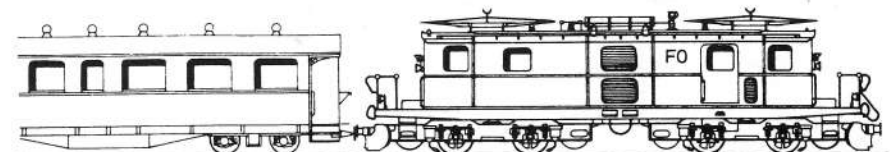
Bis es aber wieder soweit ist, bleibt noch viel zu tun. Dieses Ziel ist nur mit breiter finanzieller und tatkräftiger Unterstützung aller Mitglieder und Gönner möglich.

Daher ist es das naheliegende Ziel der Sektion Zentralschweiz, dass jedes Mitglied mindestens ein weiteres Mitglied wirbt. Im Sommer 1985 werden wir einen Sektionsausflug organisieren, um die herrliche Bergwelt zu erleben, welche wir auf der Furka-Bergstrecke vorfinden.

Wir hoffen auf die tatkräftige Unterstützung aller Vereinsmitglieder, um die baldige etappenweise Inbetriebnahme der Furka-Bergstrecke zu erreichen

Luzern, 6. Februar 1985

Der Präsident
Peter Sicher



VIERMAL UEBER DIE FURKA MIT DER BAHN- Eindrücke von der Bergstrecke

Meine erste Bekanntschaft mit der Furka-Oberalpbahn machte ich in den Sommerferien, die ich mit meinen Eltern im Oberwallis verbringen durfte. Da wir ein Auto zur Verfügung hatten, verfolgte ich die Linienführung dieser Schmalspurbahn von der Strasse aus. Ich bewunderte die Kehrtunnels bei Grengiols und unterhalb Gletsch. Hin und wieder verfolgte ich von der Höhe aus ein rotes Züglein im Tal. Auf verschiedenen Schulreisen und Lagern lernte ich dann Teilstrecken kennen, wie das Urserntal, die Schöllenenbahn und die Oberalp-Strecke. Die eigentliche Furka-Bergstrecke erlebte ich erst 1975 auf der Rückreise von einem Klassenlager der Verkehrsschule. Das zweite Mal fuhr ich auf einer zweitägigen Schulreise nach einer Wanderung über den Gemmipass im Zug über die Furka. Im Sommer 1978, nach einer Exkursionswoche im Binntal, wählte ich wieder diese Rückkreiseroute nach Luzern, allerdings nicht gerade bei schönem Wetter. 1979 fuhr ich dann zum letzten Mal, mit dem Glacier-Express, über diesen Pass.

Doch nun zu meinen persönlichen Eindrücken von der Furka-Bergstrecke: Schon die Fahrt durch das malerische Goms ist sehr reizvoll. Nach Oberwald beginnt dann die Zahnradstrecke. Durch den Bergwald fahrend gewinnt der Zug, dem Hang entlang an Höhe. Vor dem Kehrtunnel unterhalb Gletsch überquert er die Rhone, einen der letzten unverdorbenen Bergflüsse in der Schweiz. Im Tunnel steigt die Bahn in einer Spirale hinauf und tritt neben der Passstrasse wieder ans Tageslicht. Schon erblickt man den stark zurückgeschmolzenen Rhonegletscher. Der Zug fährt nun in die Station Gletsch ein, wo die altmodischen Berghotels an die goldenen Zeiten des Fremdenverkehrs um die Jahrhundertwende erinnern. Nach dem Abfahrtsbefehl geht es mit Zahnrad weiter Richtung Furka. Der Rhonegletscher verschwindet und nach einer Fahrt durch einsame Alpweiden wird der Eingang des Scheiteltunnels bei der Haltestelle Muttbach-Belvedere erreicht. Manchmal ist der Tunnelleingang noch im Sommer von hohen Schneemauern umgeben. Nach 1858 m Fahrt im Dunkeln des Tunnels sieht man nach der Haltestelle Furka am andern Tunnelende ins grüne Urserntal hinunter. Der Zug überwindet die Höhendifferenz wieder mit Hilfe der Zahnstange, die nach dem System Abt zwei zueinander verschobene Zahnreihen aufweist. Vor der Einfahrt in die Zahnstange reduziert der Lokomotivführer die Geschwindigkeit fast auf Null. Nach einem Ruck fährt die Maschine wieder an und in gemüthlicher Fahrt geht es ins Urserntal hinunter.

Nach der Haltestelle Tiefenbach erreicht der Zug die berühmte, zusammenklappbare Steffenbachbrücke, donnert gemächlich darüber, durchquert etwas später drei kleinere Tunnels und verlässt weiter unten die Zahnstange. Etwas schneller geht's nun mit gewöhnlicher Adhäsionskraft Richtung Realp, der ersten Ortschaft auf der Urnerseite. Diese vielen Eindrücke auf der einmaligen Furka-Bergstrecke liessen mich der Idee anschliessen, mit einem Verein die Strecke zu erhalten und sie als Touristenbahn im Sommer zu betreiben. Wir sind es zukünftigen Generationen schuldig, Bahnen zu erhalten, die durch unversehrte Landschaften fahren.

Beat Martin, Luzern

SEKTION NORDWESTSCHWEIZ Ausflug

Programm: Fahrt mit älterem FO-Triebfahrzeug von Brig nach Andermatt, mit interessanten Fotohalten und sonstigen Ueberraschungen.

Datum: Montag, den 15. April 1985

Kosten: Für Mitglieder der Sektion NW-Schweiz pro Person Fr. 110.- (inklusive Kollektivbillet)
Für die übrigen Teilnehmer Fr. 75.-, wobei hier jeder selbst für Fahrkarten vom Wohnort nach Brig besorgt sein muss (1/2-Tax-Abonnemente, Tageskarten und dergleichen)

Wichtig: Besammlung im reservierten Wagen um 06.45 Uhr; Abfahrt Basel SBB, Gleis 5 um 06.56 Uhr mit dem IC Basel-Bern-Brig (ohne Halt bis Olten); Rückkehr nach Basel SBB um 19.54 Uhr (Dieser Zug hält auch in Sissach und Liestal)

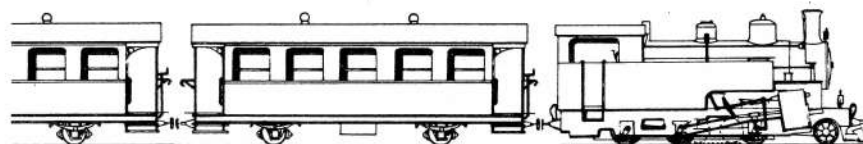
Die Teilnehmerzahl ist auf 40 beschränkt. Mitkommen kann jeder, auch Freunde und Bekannte sind willkommen. Die Anmeldungen werden in der Reihenfolge ihres Einganges berücksichtigt. Bei grosser Nachfrage versuchen wir einen weiteren Termin zu planen.

Die Organisatoren:
Hansjörg Konrad
Bruno Albisser

-----ANMELDUNG-----

(einsenden an: Bruno Albisser, Hauptstrasse 1, 4102 Binningen)

NAME/VORNAME.....
STRASSE.....WOHNORT.....
TELEPHON..... ANZAHL PERSONEN.....
DATUM..... UNTERSCHRIFT.....



NEUES AUS DEM WALLIS/NOUVEAUTES VALAISANNES

Leuker-Bad bietet als neue Dienstleistung eine Gratis-Kleinbus-Verbindung. Die Busse verkehren von 8.15 bis 12.00 und 13.15 - 17.00 in Intervallen von 30 Minuten.

Loèche-les-Bains offre chaque année un peu plus à ses hôtes. Cet hiver, un nouveau service à été introduit pour le bien-être des touristes et des indigènes: Il s'agit d'un bus-navette gratuit dans la station.

Blatten-Belalp: Ein Ski-Tunnel auf 3090 m Höhe macht die Westseite des Hochstockgebirges für Skifahrer zugänglich. Der Schneebeleg wird in den beleuchteten Tunnel mit Pistenfahrzeugen eingebracht.

Riederalp: Im Rahmen des Jubiläums "100 Jahre Skisport in der Schweiz", fand am ersten Februar-Wochenende das Riederalp-Skifest statt. Ein Schaufahren des Riederalp-Skiteams und ein Rennen mit Ski und Kleidung wie zu Grossvaters Zeiten rundeten das Spektakel ab.

Auf Bettmeralp wurde für die bergseitige Abfertigung von Personen und Gepäck für die beiden Schwebbahnen eine neue Station gebaut. Bettmeralp erhält somit den neuesten walliser "Bahnhof".

Fiesch: Wintersport-Station am Eingang zur Talschaft Goms und der alpinen Skiregion des Aletschgebietes, 18 km nordöstlich von Brig und 25 km von der Autoverladestation Oberwald (Furka-Basistunnel Oberwald-Realp). Fiesch bietet für Skifahrer wie Nichtskifahrer interessante Wochen-Arrangements. Fiesch ist ein preisgünstiger Wintersportplatz mit einem Skigebiet zwischen 1700 und 2580 Meter mit 42 km Pisten.

Fiesch ist bestens für Familien geeignet und jederzeit mit der Bahn (oder dem Auto) schnell und sicher zu erreichen.

Saas Fee: Avec la mise en service du Métro alpin, le plus haut funiculaire du monde, construit entièrement en souterrain (donc tenant compte de l'environnement), un projet exceptionnel et futuriste a été réalisé dans les Alpes valaisannes.

Ce funiculaire a été construit en prolongement du téléphérique Saas Fee-Felskinn dans le but de rendre accessible la merveilleuse région du Mittel-Allalin. Le percement de la galerie représente un véritable défi: C'est en effet la toute première fois qu'une installation ferroviaire est mise en place dans un tunnel incliné, d'une longueur de 1475 m et situé entre 3000 et 3500 m d'altitude. C'est le Métro alpin le plus performant du monde. Pour les visiteurs, qu'ils soient sportifs ou amateurs de cimes prestigieuses, un restaurant circulaire offrira sous peu un panorama sur les sommets environnants.

Quelle: VST-Revue 2/85

VEREIN "FURKA-BERGSTRECKE"

Adressliste der Vorstandsmitglieder

Präsident	Bernhard Vouillamoz Kantonsstrasse 40 3930 Visp	P: 028/46 42 67
Vizepräsident	Alfred Gysin Im Lutereich 44 4411 Seltisberg	P: 061/91 96 23 G: 061/22 33 85
Kassier	Walter Bürgin Hauptstrasse 44 4142 Münchenstein	P: 061/46 43 64 G: 061/25 80 33
Sekretariat	Postfach 98 3930 Visp	028/46 15 02
Rollmaterial/ZfW	Bruno Albisser Hauptstrasse 1 4102 Binningen	P: 061/47 69 40
Organisation	Urs L. Cathomen Postfach 49 6005 Luzern 13	P: 041/41 53 84
Bau/Technik	Stanislav Holecsek Postfach 703 6002 Luzern	P: 041/36 45 33 G: 041/21 35 38
Werbung	Dieter Stumpf Klingnaustrasse 23 4058 Basel	P: 061/33 28 77 G: 01 /44 20 44
Beisitzer	NR Silvio Bircher Pestalozzistrasse 23 5000 Aarau	

Weitere Funktionen:

Archivar	Robert Trachsler Lampenbergstrasse 17 4435 Niederdorf	P: 061/97 91 51
----------	---	-----------------

SEKTIONSADRESSEN

Adresse/Postcheckkonto:Präsident:

Verein Furka-Bergstrecke
Sektion Bern
Bethlehemstr. 159
3018 Bern-Bümpliz

vakant

Verein Furka-Bergstrecke
Sektion Nordwest-Schweiz
Postfach 3468
4002 Basel
(PC 40-6776-6)

Robert Trachsler
Lampenbergstr.17
4435 Niederdorf
(Tel. 061/97 91 51)

Verein Furka-Bergstrecke
Sektion Zürich
8002 Zürich

Wolf-C. Welsch
Richard Wagner Str. 16
8002 Zürich
(Tel. 01/202 94 55)

Assoc. Ligne sommitale
de la Furka (LSFG)
Section de Genève
Case postale 79
1211 Genève 28
(PC 12-13823-8)

Erich F. Schneider
CP 10/Palettes 7
1212 Grand-Lancy
(Tel. 022/94 00 72)

Verein Furka-Bergstrecke
Sektion Zentralschweiz
Postfach 703
6002 Luzern

Peter Sicher
Birkenhalde 3
6312 Steinhausen
(Tel. 042/41 25 03
oder 064/24 78 38)

Spoorgroep Zwitserland
Frans Simon De Jong
Mozartstraat 35
2324 Leiden
Holland