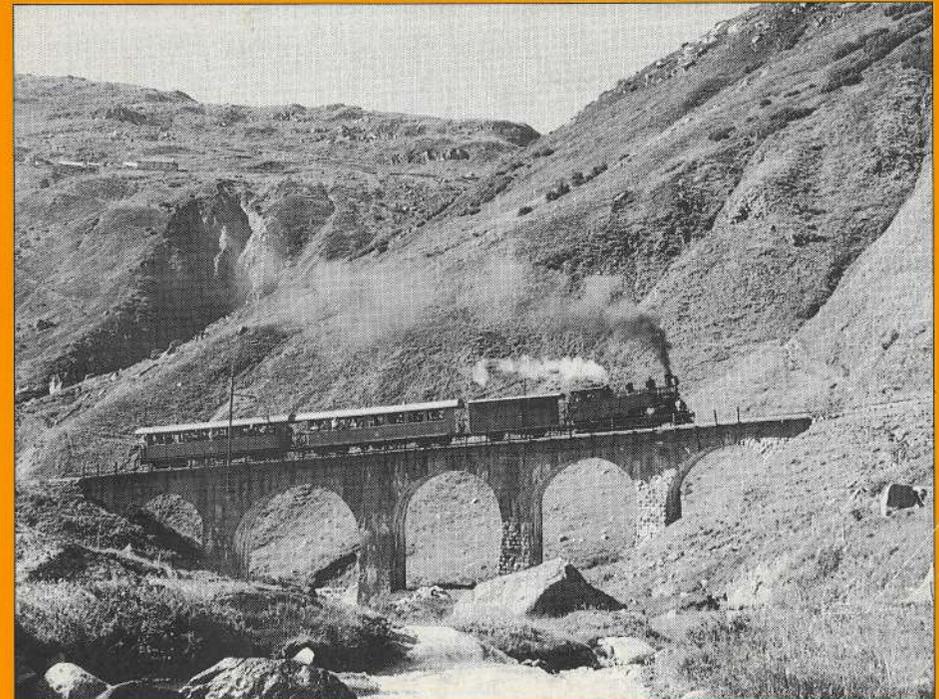




Verein Furka-Bergstrecke

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG



Zum Jubiläum 10 000 Mitglieder!

Liebe Mitglieder

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

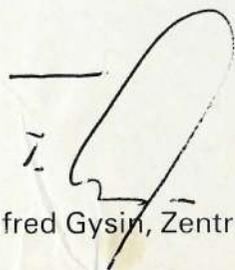
Im Hinblick auf dieses Jubiläum hat sich der Zentralvorstand das anspruchsvolle Ziel gesetzt, die Zahl der Mitglieder auf 10 000 zu steigern. Zusammen mit den Sektionen und Regionalgruppen starten wir daher heute die Werbeaktion:

Mitglieder werben Mitglieder!

Jedes Mitglied unseres Vereins ist dazu aufgerufen, mindestens ein weiteres Mitglied zu werben. Benützen Sie dazu den Anmeldetalon auf der letzten Seite des Zeichnungsprospektes, der diesem Mitteilungsblatt beigeheftet ist. Weitere Exemplare erhalten Sie in unserem VFB-Sekretariat, Postfach 3468, CH-4002 Basel.
(Tel. 061 411 91 91, Fax 061 411 90 20).

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

Für Ihre Unterstützung danke ich Ihnen herzlich.



Alfred Gysin, Zentralpräsident

Mitteilungsblatt / Bulletin
Verein Furka-Bergstrecke
3999 Oberwald

Ausgabe / Edition 3/1993
DFB, Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
3999 Oberwald

Impressum

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

Redaktionsteam / Rédacteurs:
Hans Hofmann, Bruno Albisser,
A. Heinemann
Mitarbeiter: Hr. Haefelfinger

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

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

Druck / Imprimé par:
Keller Druck AG, 5004 Aarau

Unsere Adressen / Nos adresses:
Verein Furka-Bergstrecke, Mitglieder-
dienst, Postfach 3468, CH-4002 Basel
DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Postfach, CH-3999 Oberwald

Redaktionsschluss für Nr. 4/1993 /
Clôture de rédaction du n° 4/1993:
11. Oktober 1993 / 11 octobre 1993

Erscheinungsdatum: Woche 47
Date de parution: semaine 47

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

Jahresbericht 1992 des Präsidenten	5
Taufe der Lokomotive HG 3/4 Nr. 1	9
BauInfo	13
DFB-Dampfloklampenmanufaktur	17
Bei uns gibt es jetzt «Re-Sy»	20
Statuten	21
Werkzeugwagen für den Gleisbau	25
Sektionsmitteilungen	26

Titelbild: Unterwegs zur Station Furka.





DFB mit Volldampf von

Inter Hi-Fi Video Photo Radio Discount



Panorama-Set

- Carena Panorama-Kamera mit Fixfocus-Objektiv und «Panoramic»-Linse
- Film für 12 Farbbilder
- Farbfilmentwicklung
- Bon für 12 Panoramabilder

PANORAMA

nur **29.90**



Sparen Sie mit dem Interdiscount-Film-Set!

Mit Bildern 9x13 cm. GRATIS!



12.90



INTERCOLOR-FILM
mit 24 Bildern
100 ISO Art. 00805
200 ISO Art. 00815

16.90



INTERCOLOR-FILM
mit 36 Bildern
100 ISO Art. 00820
200 ISO Art. 00824

16.90



FUJICOLOR-FILM
mit 36 Bildern
200 ISO Art. 001083

19.90



AGFA-FILM
mit 36 Bildern
200 ISO Art. 00960

19.90



KODACOLOR-FILM
mit 36 Bildern
100 ISO Art. 01260
200 ISO Art. 01270

BESTELLUNG: INTERDISCOUNT VERSAND AG, 3303 JEGENSTORF

Jahresbericht 1992 des Präsidenten

Liebe Mitglieder

8½ Jahre nach der Gründung des Vereins Furka-Bergstrecke wurde im Sommer 1992 das erste grosse Teilziel aller unserer Bemühungen erreicht, die Betriebsaufnahme auf der Furka-Bergstrecke. Obwohl das Teilstück Realp-Tiefenbach mit rund 3,7 km nur kurz ist, konnte mit dem erfolgreichen Start des Dampfbetriebes der Nachweis erbracht werden, dass unser Projekt realisierbar ist. Rund 6000 Fahrgäste erfreuten sich an unserem kleinen Zug, der mit erstaunlicher Zuverlässigkeit seinen Parcours zwischen den beiden Stationen absolvierte. Allen Kolleginnen und Kollegen im Zentralvorstand, in den Vorständen von Sektionen und Regionalgruppen, aber auch allen VFB-Mitgliedern, die mit ihrem Engagement mitgeholfen haben, unser Ziel zu erreichen, danke ich herzlich. Dieser Dank gilt selbstverständlich auch dem Verwaltungsrat der DFB, den Aktionären unserer Bahn, den vielen Firmen, die uns jedes Jahr mit günstigen Lieferungen/Gratisarbeit/Geld unterstützen sowie dem Zugspersonal der DVZO und dem Betriebsleiter der DFB.

Zentralvorstand:

An seinen üblichen sechs Sitzungen befasste sich der Zentralvorstand des VFB vor allem mit folgenden Themen: Reaktivierung der Sektionenkonferenz (der schweizerischen Sektionen) als Gegenstück zu den regelmässigen Treffen der deutschen Sektionen/Regionalgruppen in Darmstadt-Kranichstein, Teilnahme an und Werbung für die AK-Erhöhungen DFB, Mitgliederwerbeaktionen, Beitragsinkasso, die Frage möglicher eigener Werbemittel der Sektionen, Vertraulichkeit der ZV-Diskussionen, Vorbereitung Gene-

ralversammlung, Überprüfung der Organisationsstruktur VFB.

Fronarbeit:

Die Änderung des Fronarbeiterkonzeptes muss aus Sicht des Verhältnisses von Kosten und Nutzen als voller Erfolg bezeichnet werden. Die Kosten für Unterkunft und Verpflegung konnten weiter reduziert werden. Auch 1992 zeigte sich, dass vor allem die regelmässig anreisenden Fronarbeiter und gutorganisierten Gruppen für den raschen Fortschritt der Bauarbeiten von entscheidender Bedeutung sind. Die Lehrlingslager, im letzten Sommer aber auch die Zivilschutzorganisation Brunnen/Ingenbohl bewiesen dies auf eindrückliche Weise. Besonders erwähnen möchte ich an dieser Stelle die Schweiz. Metallunion (die bereits zum dritten Mal Lehrlingslager an der Furka-Bergstrecke durchführte), die Firmen Schindler/Ebikon und Hans K. Schibli/Zürich sowie die Fachhochschule Darmstadt. Erfreulicherweise nimmt auch die Zahl der von den Sektionen organisierten Arbeitseinsätze laufend zu.

Bau:

In der ersten Phase der Bausaison konzentrierten sich die Arbeiten naturgemäss noch einmal auf den Streckenabschnitt Realp-Tiefenbach. Bis kurz vor der Betriebsaufnahme dauerten die Arbeiten an den letzten Infrastrukturanlagen in den Bahnstationen Realp und Tiefenbach. Mit Stolz konnten wir aber nach der Inspektion der Bauwerke, Geleise und Zahnstangen durch das BAV feststellen, dass unsere Arbeiten mit der notwendigen Sorgfalt ausgeführt worden sind und kollaudiert werden konnten.

Erfreulich waren auch die Sanierungsfortschritte am Teilstück Tiefenbach-Furka. Einige Stichworte über die 1992 erzielten Baufortschritte: Bau von Spaltanlage, Öllager und Bekohlungsanlage in Realp, Bau der definitiven elektrischen Zuleitung zum Depot, Totalersatz von mehreren hundert Metern Geleise im Bereich der Senntum-Staffel-Tunnel, Einbau eines 60 m langen Abstellgleises in der Haltestelle Furka, Sanierung von Wasserdurchlässen, Erstellung von Weidrosten und Abzäunungen, elektrische Zuleitung Steffenbach, Verschiebung der Geleise ab km 54700 für die Weiterführung des Alpweges Garschen, Grobsanierung des Gebäudes an der Haltestelle Furka. Durch den Verein konnte die Sanierung des Bahnhofs Gletsch weitgehend abgeschlossen werden. Dies wird es der DFB ermöglichen, wenn nötig durch die Aufnahme eines Kredites auf dieses Gebäude zusätzliche Finanzen für die Sanierung der Strecke zu beschaffen.

Rollmaterial:

Der DFB-Bauzug führte auch 1992 umfangreiche Transporte von Beton, Schotter und anderem Baumaterial, aber auch von Schienen, Zahnstangen, Maschinen, Werkzeugen und Fronarbeitern aus. Der Wagenpark wird jeden Winter in vorbildlicher Weise durch die Baugruppe Goldau revidiert. Mit einem grundlegenden Umbau wird derzeit nach fünf Jahren harten Einsatzes die Diesellok erneuert und verbessert. Für den Betrieb wurden weitere Wagen beschafft. Es betrifft dies einen Personenwagen (1./2. Klasse) und einen Güterwagen der Frauenfeld-Wil-Bahn. Der von der Bremgarten-Dietikon-Bahn erhaltene Güterwagen soll zu einem kombinierten Gepäck/Personenwagen umgebaut werden. Der künftige Barwagen ist in Liestal in Arbeit. Die in Gletsch lagernden Personenwagen, ein Vierachswagen ex BVZ und zwei Wagen der NStCM wurden am 9. Oktober nach Zollbrück bzw. Oensingen zur

Revision in den von den Sektionen Bern bzw. Solothurn betriebenen Rollmaterialwerkstätten transportiert. Mehrere Artikel zum Wagenpark der DFB und zum Stand der Planungen und Aufarbeitungen waren im Info 4/92 abgedruckt, so dass sich weitere Ausführungen meinerseits erübrigen. Am 29. Juli konnte dem RAW Meinungen der Auftrag zur Aufarbeitung der zwei Dampfloks HG 3/4 Nr. 1 und 2 erteilt werden.

Betrieb:

Mit der Erteilung der provisorischen Betriebsbewilligung am 17. Juli hat der Dampfbetrieb auf der Furka-Bergstrecke begonnen. Dank dem unermüdligen Einsatz des Betriebsleiters und dem von der DVZO zur Verfügung gestellten Zugpersonal konnten in der ersten Betriebssaison zwischen 11.7. und 11.10. mit unserem kleinen Dreiwagen-Zug bereits rund 6000 Fahrgäste befördert werden. Die gewonnenen Erfahrungen werden uns in der Betriebssaison 1993 zugute kommen.

PR/Werbung:

Für das Ressort PR/Werbung waren die Betriebseröffnung und die Einweihungsfestlichkeiten der Höhepunkt des Berichtsjahres. Der Pressetag am 8. Juli war ein voller Erfolg und half mit, die Betriebseröffnung in der Öffentlichkeit bekannt zu machen. Für die positive Würdigung unserer Arbeit durch die Medien sind wir dankbar, wäre doch ohne diese Unterstützung die breite Abstützung unserer beiden Organisationen, die Beschaffung der jährlich benötigten Mittel und künftig auch die Werbung für Fahrgäste nicht mit vernünftigem Aufwand durchführbar. Über Erwartung grosse Beachtung fand auch die Pressenotiz über die am 10. September im Rahmen einer Dienstfahrt für Belastungsproben, Profil- und Fahrzeitmessungen erfolgte

erstmalige Dampffahrt auf die Walliser Seite nach Muttbach. Neu entstanden ist auch ein Werbevideo über die Furka-Bergstrecke, der an unserer Ausstellung im Talmuseum in Andermatt den ganzen Sommer über grosse Beachtung fand.

Standaktionen/Werbebus:

Die vielen Standaktionen der Sektionen und Regionalgruppen trugen auch 1992 wesentlich zum Mitgliederzuwachs und zum grossen Bekanntheitsgrad unseres Unternehmens bei. Erfreulich ist wiederum der Einsatz des Werbebusses, der an 21 Orten an 53 Tagen in den Monaten März bis Oktober erfolgreich die Schweiz bereiste und der Zentralkasse einen Beitrag von Fr. 10 000.- überweisen konnte.

Finanzen/Kasse:

Die starke Beanspruchung des Vereins in Sachen Finanzen zugunsten der DFB hinterliess ihre Spuren. Da verschiedene Sektionen die Mitgliederbeiträge eher spät einkassieren und auch durch das derzeitige Mutationswesen viele Doppelspurigkeiten und Fehler entstehen, ist eine Arbeitsgruppe daran, die Mitgliedschaft edv-mässig neu zu organisieren und ein Zentralinkasso für die Beiträge vorzubereiten.

Sektionen/Mitgliederwesen:

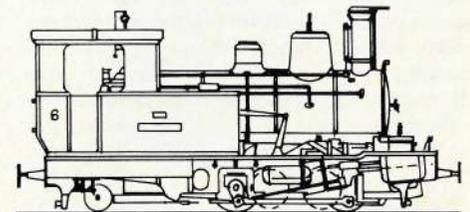
Nebst diversen Bauwochen und -wochenenden waren 1992 diverse Sondereinsätze der Sektionen zu verzeichnen. Darüber wurde in den sektions-eigenen Mitteilungen und im Info-VFB ausführlich berichtet. Um eine genügende personelle und finanzielle Basis für den Aufbau und Betrieb der Furka-Bergstrecke zu finden, wird derzeit im Hinblick auf das 10jährige Bestehen des VFB im Dezember 1993 versucht, eine Mitgliederzahl von 10 000 zu erreichen. Dies kann aber nur gelingen, wenn möglichst viele

Mitglieder helfen, in ihrem Freundes- und Bekanntenkreis neue Mitglieder zu gewinnen.

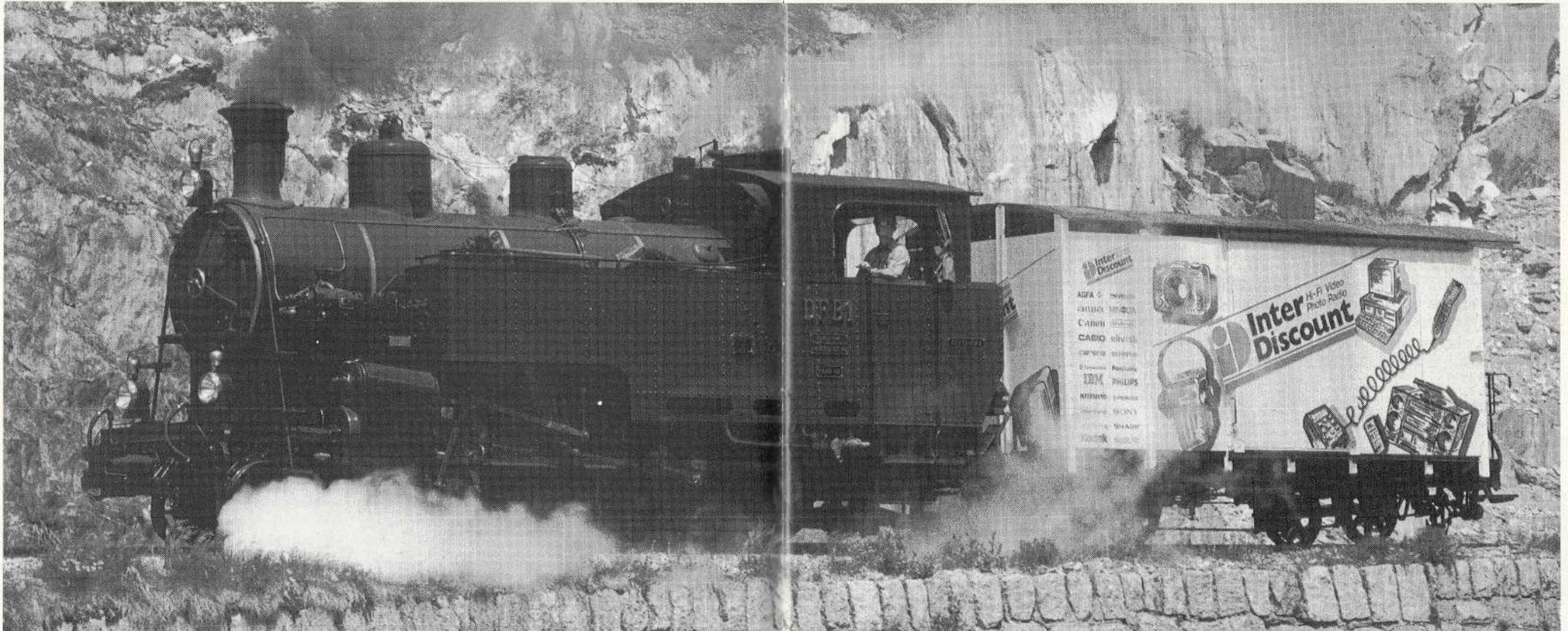
Ausblick

Nach der erfolgreichen Betriebssaison 1992 blicken wir natürlich um so erwartungsvoller auf die kommende Sommersaison. Die geplante Eröffnung der zweiten Teilstrecke Tiefenbach-Furka wird von allen Beteiligten sehnhelich erwartet. Ab 30. Juli ist mit dem vorgesehenen Zweizugbetrieb, einer Fahrdistanz von ungefähr 8 km, und dies bereits ab Freitagnachmittag, eine beträchtliche Ausdehnung der Kapazitäten vorgesehen. Die Realisierung dieser Zielsetzung bedeutet natürlich, dass in allen Ressorts, besonders aber in den Bereichen Bau, Rollmaterial und Betrieb noch intensiver und zielgerichteter als bisher gearbeitet werden muss, angesichts der Freiwilligkeit der meisten Tätigkeiten kein leichtes Unterfangen. Wenn der VFB ein gleichwertiger Partner der DFB bleiben will, müssen sich Zentralvorstand und Sektionen in den nächsten Wochen und Monaten darüber klar werden, wie die künftige Vereinsstruktur beschaffen sein soll: ein straff geführter Verein mit starkem ZV oder eine stark regionalisierte Organisation, deren Aktivitäten primär von den Sektionen bestimmt wird.

Der Zentralpräsident
Alfred Gysin



Taufe der Lokomotive HG 3/4 Nr. 1



Am Samstag, 10. Juli 1993, war es soweit: Die neue Dampflokomotive mit ihrer bewegten Geschichte sollte, neugeboren in ihrem 80. Altersjahr, getauft und gleichzeitig dem Sponsor vorgestellt werden, der dank seinem überaus grosszügigen Engagement ihre Wiedergeburt überhaupt erst ermöglicht hatte.

Mit bangen Mienen schauten die Organisatoren des Festes himmelwärts, denn der Freitag war noch strahlend gewesen, doch für Samstag war ein totaler Wetterumsturz vorausgesagt worden, der mitten im Sommer sogar beträchtliche Schneefälle bringen würde. Nun, wir hatten den Umständen entsprechend gerade noch Glück: die Feier

blieb weitgehend trocken, nur auf der Fahrt und beim Essen regnete es. Einen Tag später, und man hätte einer frierenden Gästeschar einen Zug für Wintersportler anbieten können...

Die Firma Interdiscount, die stille Wohltäterin für unsere Lok, rückte für das Fest mit einem ganzen Stand von Souvenir-Artikeln an, die speziell für diesen Anlass hergestellt worden waren, vom T-Shirt über Ballons zu einem Fotoapparat und einer neuen DFB-Uhr. Die Lehrlinge der Firma betätigten sich als Verkäufer, Helfer hinter den Kulissen, Kellner, Filmer und Fotografen (jedesmal sind auch -innen gemeint) im Gelände. Beginn (und Ende) des Festes wurden von der Musikgesellschaft Realp umrahmt, worauf unser Präsident, A. Gysin, und der Verwaltungsratspräsident der Firma Interdiscount, E. Traber, zur Festgemeinde sprachen. Seitens der DFB wurde der hochherzige Sponsorenbeitrag sehr herzlich verdankt. An der Lokomotive prangen seither zwei Schilder, die auf den Spender hinweisen.

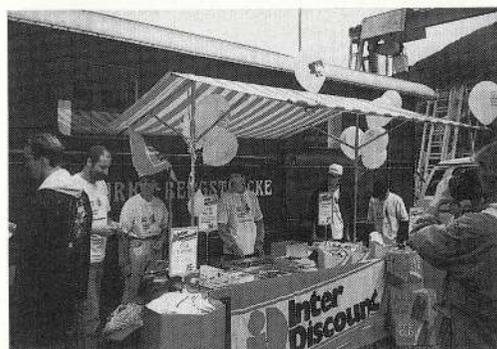
Aber noch hatte die Lok keinen Namen. Frau Rubik, die Werbeleiterin der Interdiscount, enthüllte das Namensschild, das von jetzt an aller Welt verkündet, dass der rüstige Täufeling «Furkahorn» heisst. Die Dampfpeife gab ein begeistertes ..!-.. (ID) von sich. Pater Florin von Realp segnete die Lokomotive, auf dass ihr, ihrer Mannschaft und ihren Passagieren nie etwas zustossen möge.

Nach einem Apéro, an dem das Fernsehen und die Fotografen auch einige Politprominenz festhalten konnten, wurde der bereitstehende Zug nach Tiefenbach bestiegen. Leider konnte uns nicht die «Furkahorn» die Strecke hochziehen, da die Bewilligung für Personenzüge noch nicht vorlag. So mussten wir mit der «Weisshorn» vorlieb nehmen, die als schwächere Schwester auch etliche Mühe mit der schweren Last bekundete. In Realp unten wurden unterdessen noch Filmaufnahmen geschossen, die noch am gleichen Abend als erster Beitrag in der Tagesschau des Schweizer Fernsehens gezeigt wurden.

Auf Tiefenbach erwartete uns mit Kälte und Regen ein Vorgesmack auf das kommende Wetter des Wochenendes. Die Stimmung unter den Reisenden tat das keinen Abbruch, und sie übertrug sich denn auch auf das Mittagessen im Depot. So gestärkt und versehen mit ID-Souvenirs sowie hoffentlich bleibenden Eindrücken von einer schlichten Feier, traten die Gäste die Heimreise an, um zum Teil wohl wieder zu kommen am Ende des Monats, wenn es die zweite Etappe (und sicher auch bald die zweite Lok aus Vietnam/Meinungen) einzuweihen gilt.

Nochmals ein herzliches Dankeschön an die Firma Interdiscount für ihr freigiebiges Sponsoring und ihren Einsatz bei der Loktaufe!

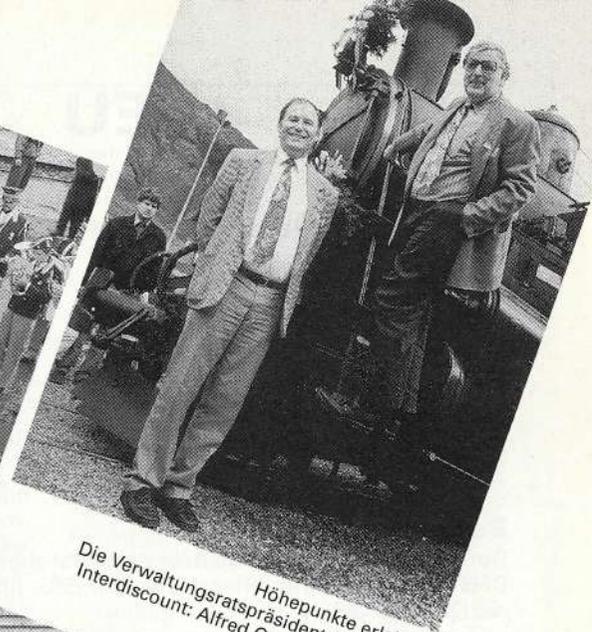
A. Heinemann



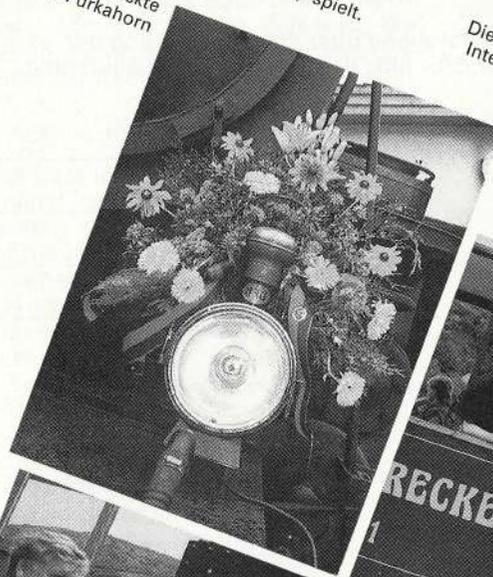
Souvenirs – Souvenirs!



Die blumengeschmückte Täufling (Nr. 1) Furkahorn
Die Dorfmusik von Realp spielt.



Höhepunkte erleben.
Die Verwaltungsratspräsidenten DFB und Interdiscount: Alfred Gysin, Erich Traber.



v.l.n.r.: Simon, Adrian, Olivia, Nathalie, Ricardo, Aldo, Rolf, Markus und Ada; Lehrlingsgruppe Interdiscount



Ein feierlicher Augenblick.
Erich Traber bei der Enthüllung des Sponsorschildes.

NEU NEU

Bereits in Auftrag gegeben ist ein

Bildband über die Aufarbeitung der HG 3/4

Dieses Werk wird 70 Seiten umfassen und 65 grösstenteils farbige Bilder enthalten.

Der Verkaufspreis wird Fr. 59.– plus Versandkosten betragen.

Sie haben nunmehr die Möglichkeit, dieses Werk zum Subskriptionspreis von Fr. 50.– (inkl. Versandkosten) zu erhalten. Alle Bestellungen, welche bis zum 31. August 1993 bei der Materialzentrale eingegangen sind, werden zu diesem Subskriptionspreis ausgeliefert.

abtrennen

Bestellung

Der/die Unterzeichnete bestellt den Photoband über die Aufarbeitung der DFB 1 zum Subskriptionspreis von Fr. 50.– (inkl. Versandkosten). Auslieferung ca. Oktober 1993.

Name: _____ Vorname: _____

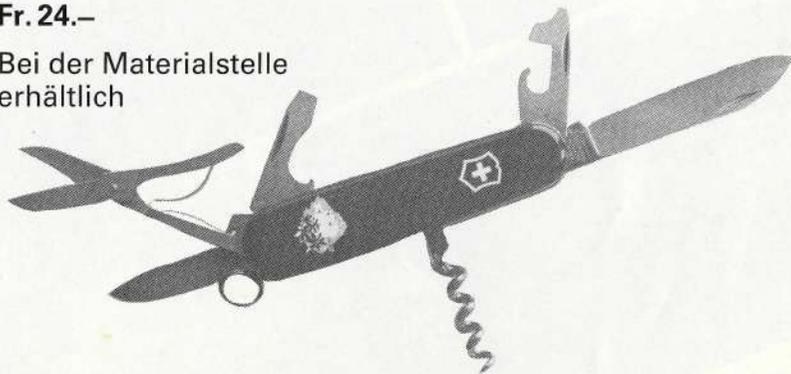
Adresse: _____

PLZ: _____ Ort: _____

Datum: _____ Unterschrift: _____

Fr. 24.–

Bei der Materialstelle erhältlich



BauInfo

Projektleitung Ausbau der Station Furka

1. Ausgangslage, Zielsetzung

Im Rahmen der Wiederinstandstellung der Strecke Oberwald-Furka-Realp muss die Station Furka den neuen Verhältnissen angepasst und die Leistungsfähigkeit verbessert werden. Ihr wird im künftigen Bahnbetrieb eine neue und grössere Bedeutung zukommen. Während einiger Zeit wird der Bahnhof Endstation und Kulminationspunkt der Bahnlinie sein.

2. Ausbau 1993

Das bereits bewilligte Bauprojekt beinhaltet im wesentlichen folgende Elemente:

- Erneuerung und Ergänzung der bestehenden Gleisanlage (teilweise Änderung der Gleisgeometrie)
- Einbau von zwei neuen Weichen Nr. 31, 34
- Bau eines Abstellgleises Nr. 31 ab Drehscheibe
- Renovation des bestehenden Stationsgebäudes mit Funktion als:
 - * Betriebsbüro
 - * Sanitätsraum
 - * Kiosk/Restaurationsraum
- Bau einer WC-Anlage
- Gestaltung der Vorplätze mittels Naturbelag (Kiesplanie)

3. Bauprojekt 1993

3.1 Trasse, Gleisanlage

Die bestehenden Weichen Nr. 31, 34 in B-Profil aus der Bauzeit, genügen den Anforderungen bei weitem nicht mehr. Als Ersatz werden folgende Weichentypen eingebaut:

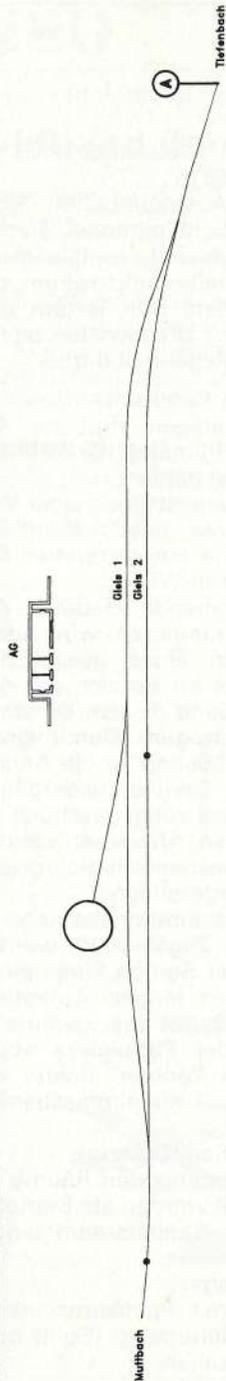
- W31: gebrauchte EW-C-130-1:7 (verbogen)
- W34: gebrauchte EW-VST 36-130-1:7

- Abstellgleis 31: Gleislänge 39,65 m'/ Nutzlänge 37,65 m'
Für weitere Ausbaurbeiten Richtung Westen (Scheiteltunnel, Station Furka etc.) müssen für mobile Installationen Abstellmöglichkeiten geschaffen werden. Das Terrain und die vorhandene Drehscheibe bieten eine ideale Gelegenheit dazu.

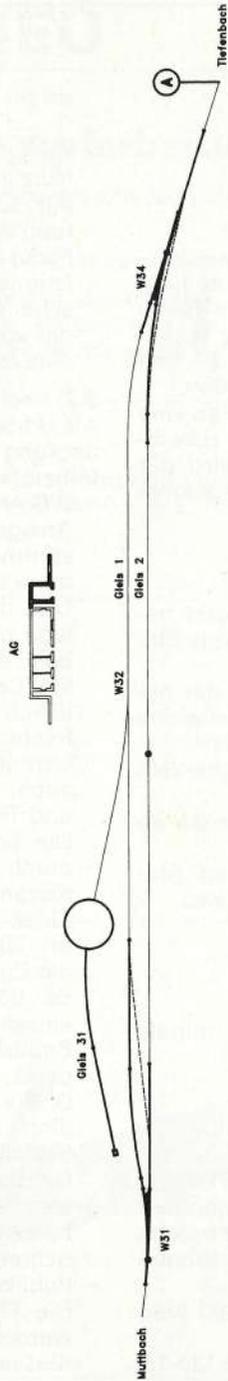
3.2. Hochbauten, Publikumsanlagen

Als Publikumsanlagen sind zur Abdeckung der minimalen Bedürfnisse folgende Anlagen geplant:

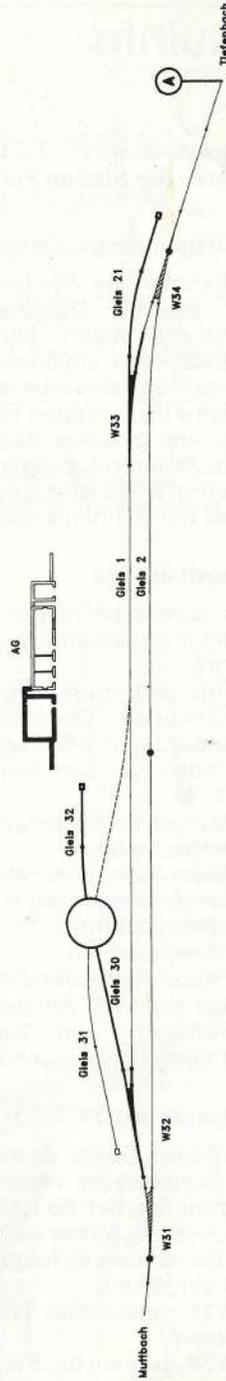
- WC-Anlage: Neuerstellung einer WC-Anlage, gemäss gesetzlichen Bestimmungen (je ein getrenntes Damen- und Herren-WC).
Um die bestehende Gebäude-Anlage nicht zu tangieren, wird durch das Aufstellen eines geschützten WC-Containers im Bereich der östlichen Flügelwand diesem Umstand Rechnung getragen. Durch diese unterirdische Lösung ist die Anlage auch durch Lawenniedergänge und Triebsschnee völlig geschützt. Die anfallenden Abwässer werden durch eine mechanisch/biologische Kläranlage vorgereinigt.
- Kiosk- und Restaurationsbetrieb:
Im künftigen Zugsbetrieb werden die Züge in der Station Furka einen ca. 60 Minuten langen Aufenthalt einschalten. Damit die minimalen Bedürfnisse der Passagiere abgedeckt werden können, richtet die DFB einen Kiosk-Kleinimbissbetrieb ein.
- Betriebsbüro/Sanitätsraum:
Die beiden bestehenden Räume im westlichen Teil werden als Betriebsbüro bzw. als Sanitätsraum eingerichtet.
- Publikumsanlagen:
Die Flächen mit Publikumsverkehr werden mit Naturbelag (Splitt oder Kiessand) versehen.



Ausbau 1993



Ausbau 1994



18.05.1993 Bm

4. Ausbau 1994

Das zur Plangenehmigung eingereichte Bauprojekt beinhaltet im wesentlichen folgende Elemente:

- Erneuerung und Ergänzung der bestehenden Gleisanlage (teilweise Änderung der Gleisgeometrie)
- Einbau von zwei neuen Weichen Nr. 32, 33
- Bau eines Zufahrtsgleises Nr. 30 zur Drehscheibe
- Bau eines Abstellgleises Nr. 32 ab Drehscheibe
- Bau eines Abstellgleises Nr. 21 ab Weiche Nr. 33
- Bau eines Sw/NF-Raumes

5. Bauprojekt 1994

5.1 Trasse, Gleisanlage

Neu werden folgende Weichen und Gleise gebaut:

- W32: gebrauchte EW-V-100-1:8
Diese Weiche wird zur Realisierung des neuen Zufahrtsgleises (Nr. 30) zur Drehscheibe benötigt.
- W33: gebrauchte EW-V-100-1:8
Diese Weiche wird zur Realisierung des neuen Abstellgleises (Nr. 21) benötigt.
- Abstellgleis 32: Gleislänge 21,65 m'/ Nutzlänge 19,65 m'.
Für weitere Ausbaurbeiten Richtung Westen (Scheiteltunnel, Station Furka, etc.) müssen für mobile Installationen Abstellmöglichkeiten geschaffen werden. Das Terrain und die vorhandene Drehscheibe bieten eine ideale Gelegenheit dazu.

Die DFB-HG 3/4 Nr. 1 im Modell

Die Firma Ferro-Suisse in CH-9643 Krummenau gibt in ihrer Kundeninformation vom Juli 1993 bekannt, bei genügendem Interesse die DFB-Nr. 1 als Messing-Kleinserienmodell in H0m in ihr Programm aufzunehmen. Der Preis würde sich in dem bei dieser Modellklasse üblichen Rahmen belaufen. Nähere Informa-

- Abstellgleis 21: Gleislänge 27,80 m'/ Nutzlänge 25,80 m'.

Für weitere Ausbaurbeiten Richtung Westen (Scheiteltunnel), Station Furka, etc.) müssen für mobile Installationen Abstellmöglichkeiten geschaffen werden. Das Terrain und die vorhandene Drehscheibe bieten eine ideale Gelegenheit dazu.

5.2 Hochbauten

Für die Unterbringung der Sicherungsanlage «Scheiteltunnel» und die Energieversorgung der Station ist ein Sw/NF-Raum geplant. Um die bestehende Gebäude-Anlage nicht zu tangieren, soll der Raum im Bereich der westlichen Flügelwand realisiert werden. Durch diese unterirdische Lösung ist die Anlage auch durch Lawinnengänge und Triebsschnee völlig geschützt.

6. Umweltaspekte

Die DFB möchte den künftigen Passagieren im eigenen Interesse eine möglichst intakte Landschaft vorzeigen. Somit wurden alle geplanten Sanierungs- und Ausbaurbeiten mit den genannten Interessen abgewogen. Alle Ausbauten werden für die Sicherstellung des Zugverkehrs vorgesehen oder für dringende Infrastrukturen, die dem Passagierverkehr dienen. Die geplanten Anlagen, insbesondere die Hochbauten, werden mit natürlichen Baustoffen realisiert.

Reto Brehm

tionen sind bei der Herstellerfirma, Tel. (074) 4 27 27, erhältlich, wo auch Reservationen getätigt werden können. Unverbindliche Interessenbekundungen können auch an die folgende Adresse gegeben werden: Georg Seiler, Bergstrasse 42, 6010 Kriens, Tel. (041) 41 12 86.

GASTSTÄTTEN UND HOTELS

wo Fronarbeiter gemütliche Stunden verbringen

Hotel Restaurant Glacier du Rhône 3999 Gletsch

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

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



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

HOTEL RESTAURANT GRIMSSELBLICK KRISTALLGROTTE

Murmeltierpark
Touristenlager

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

Familie
E. Infanger-Christen
6491 Realp
Telefon
044/6 74 24



Pension Furka

Direkt beim Bahnhof Zimmer mit Dusche und WC

HOTEL-RESTAURANT TANNENHOF

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

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

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

Autoverlad
Furka-Oberalp

044/6 72 72
Restaurant
zum

Bahnhof



Willi Blöchlinger
6491 Realp

Inserieren bringt Erfolg

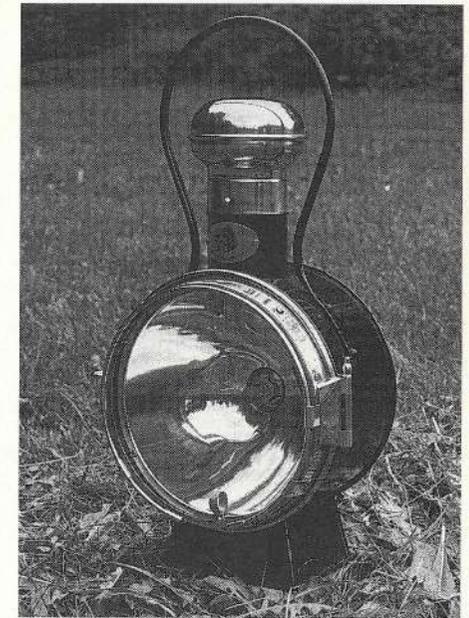
DFB-Dampfloklampenmanufaktur

Vorgeschichte

Eine richtige Eisenbahn mit Dampflokomotiven wie unsere DFB muss auch die Vorschriften bezüglich des Signalreglementes erfüllen. Da keine Originallampen für unsere erste Maschine, die «Weisshorn», und schon gar keine für die aus Vietnam zurückgeholten Loks greifbar waren, lag es nahe, Nachbauten zu planen. Sie werden mithilfe, den Maschinen ihren ursprünglichen Charakter zu bewahren. Intensive Vorbereitungs-, Planungs- und Konstruktionsarbeit begann, ehe mit der Anfertigung der ersten Lampe begonnen wurde. An diesem Prototyp wurde dann die auf dem Reissbrett entstandene Konstruktion getestet und die vorgesehenen Arbeitsabläufe mit den Lehren und Hilfseinrichtungen praktisch erprobt. Die Herstellung der Lampen soll von Vereinsmitgliedern mit den üblichen Mitteln einer Schlosserei durchgeführt werden können. Ob schon einige aufwendige Teile zugekauft werden, will man damit die Herstellkosten tief halten. Der Verkauf von Lampen an andere Bahnen und später an Private hilft in Zukunft, einen Beitrag in die Kasse zurückfliessen zu lassen.

Die technische Ausführung

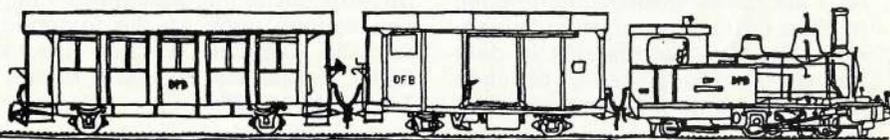
Folgende Aufstellung enthält die wichtigsten Merkmale der Lampe:
Masse der Lampe: Höhe total: 600 mm, Höhe über Kamin: 480 mm, Breite/Durchmesser: 300 mm, Tiefe: 200 mm. Gewicht ca. 6 kg.
Lampengehäuse aus Stahlblech 3/1 mm geschweisst, verzinkt und schwarz gespritzt.
Hutze aus Kupfer gedrückt, abnehmbar.
Kräftiger Tragbügel aus 9-mm-Rundstahl.



Diese Lampen können an jeder DFB-Dampflok bewundert werden.

Frontring aus Messing gedrückt mit wechselbarer Glasscheibe und Aufnahme für z. B. rote Vorsatzscheibe. Messingscharnier mit Stahlbolzen rechts, Messingverschluss links. Reflektor Alu poliert auf Halterung montiert, die als Ganzes nach vorn aus dem geöffneten Lampengehäuse herausgezogen werden kann. Reflektor kann in 2 Achsen mit Stellschrauben ausgerichtet werden. Halogenlampe 12 V/55 W (Autonorm). Kabeleinführung über Stopfbuchse oder Stecker im Lampenfuss, geschützt vor der Witterung.

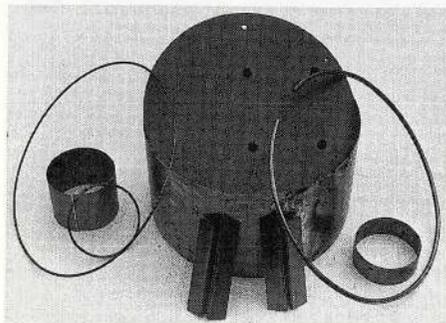
Bei der Materialauswahl und der Verarbeitung werden hohe Anforderungen an die Qualität eingehalten:



Robuste und formschöne Konstruktion in Stahl, Messing und Kupfer. Ganzes Lampengehäuse nach den Schweissarbeiten sorgfältig gereinigt, verputzt und verzinkt. Verstärkte Gehäusekanten. Schutzgasschweissnähte, säurefreie Lotflussmittel, Einzelteile verschraubt. Leuchtstark durch hochwertigen Reflektor und Halogenglühlampe.

Verfolgen wir doch im einzelnen die Arbeitsabläufe:

Zuerst erfolgt die Materialbeschaffung. Die Grundmaterialien Stahl und Messing werden in Platten und Profilen eingekauft und zugeschnitten. Hutze, Reflektor, Frontring, Glühlampe mit Fassung und die Kleinteile werden eingekauft resp. angefertigt nach unseren Massen. Die Bestellmenge richtet sich nach den Kosten, reicht aber für mehrere Lose von je ca. 20 Stück.

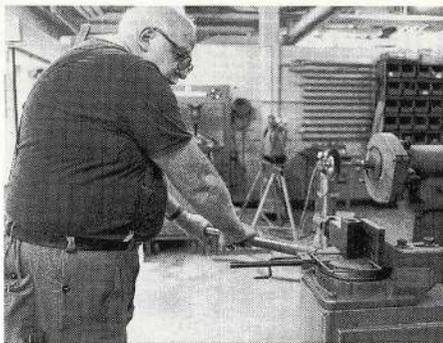


Die Einzelteile des Lampengehäuses.

Das *Lampengehäuse* entsteht in folgenden Schritten:

Rollen des Mantelbleches, anreissen und bohren der Löcher in den Boden, biegen und schweissen des Verstärkungsringes und anschliessend verschweissen aller Teile auf der Rundschweisseinrichtung. Bördeln der Vorderkante.

Lampenfuss aus vier Einzelblechen und dem Verstärkungsrundeisen zusammenschweissen und am Lampengehäuse anschweissen.



Auch Muskelkraft ist für einige Arbeiten sehr hilfreich!

Loch für das Kamin in das Lampengehäuse bohren und vorgängig gerolltes und mit Ring verstärktes Kamin darin einpassen und verschweissen.

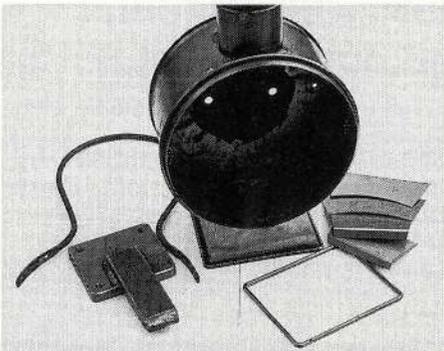
Die zwei vorgebogenen Führungsbleche für die Reflektor-Halterung innen seitlich anschweissen.

Löcher für den Tragbügel, die Löcher für die Stopfbuchse resp. Stecker und das DFB/VFB-Schild bohren.

Gehäuse verputzen, reinigen und verzinnen.

Messingfrontring einpassen und vorgängig zugeschnittenes und gebogenes, gehäuseseitiges Messingscharnier resp. Messingverschluss anlöten.

Nach dem Verputzen, nochmaligem Reinigen und Schwarzspritzen ist das Gehäuse nun montagebereit.



Das Lampengehäuse, bereit zum Verzinnen, daneben Tragbügel, Lampenhalter und die 5 Teile des Lampenfusses.

Der *Messingfrontring* wird geliefert und nun mit den Halblechen, dem Aufnahmering für die Vorsatzscheibe, dem Scharnier und Messingverschluss ergänzt. Alle diese Teile werden sorgfältig angelötet. Zum Schluss wird der ganze Ring auf Hochglanz poliert.

Die *Halterung* für den Reflektor besteht aus Stahlflachprofilen, die in einer Lehre zusammenschweisst werden. Sie besteht aus einem Haltering, der den Reflektor mit den Stellschrauben trägt, und je einem Profil, mit welchem die Halterung in die Führung des Lampengehäuses eingefahren wird. Nach dem Verputzen wird die Halterung verzinkt und ist ebenfalls einbaufertig.

Der *Tragbügel* entsteht aus Rundstahl, der abgelängt, an den Enden flachgeschmiedet, gebogen und gebohrt wird.

Es fehlen noch das geätzte und eingefärbte Messing-DFB/VFB-Schild mit 2 Löchern, die Rändelschrauben für die Befestigung der Halterung im Gehäuse und die Kupferhutze, die eingekauft wird.

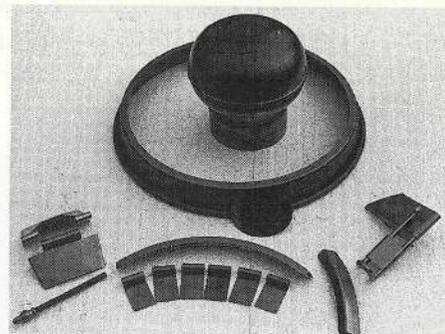
Die Lampe muss nur noch montiert, kontrolliert und numeriert werden.

Die Arbeiten erfolgen grösstenteils von Hand. Die ca. 20 Stück Biege-, Schweiss-, Fräs-, Bohr- und Montagelehren erforderten viele Stunden im voraus, sie erleichtern jedoch heute die Arbeiten erheblich. Auch sind weniger Anpassungsarbeiten an den verschiedenen Einzelteilen nötig.

Der Arbeitsaufwand für eine Lampe kann nur abgeschätzt werden, da eine Summe von Einzeltätigkeiten zusammenzuzählen ist. Er dürfte bei 50 Stunden liegen.

Produktion

Die Lampen sind einzeln numeriert. Bis heute wurden 60 Stück hergestellt, und weitere 16 sind in Arbeit. Die heutigen Mittel erlauben eine Produktion von 20 Stück im Jahr.



Die verschiedenen Messingteile erfordern sorgfältige Biege- und Lötarbeit, will man den Verputz- und Polieraufwand in Grenzen halten.

Die Lampen sind bei folgenden Bahnen im Einsatz:

DFB DFB 6 (Weisshorn)
Gletsch
Infobus
Museum
DFB 1 (ex FO 1)
DFB 2 (ex FO 2)

BRB, MOB, Rochers de Naye, Oswald Steam, Österreichische Bundesbahnen

Die «Produktion 1993» ist ausverkauft. Von der Produktion 1994 können heute ca. 15 Stück in den freien Verkauf gelangen. Bestellungen sind bitte an das DFB-Sekretariat zu richten. Der Verkaufspreis beträgt Fr. 1200.– bei einem Materialaufwand von ca. Fr. 300.–.

Man darf mit Stolz sagen, dass die Dampflokklampe aus der VFB-Produktion hervorragend an unseren Maschinen wirkt und ein qualitativ hochstehendes Produkt ist. Die Lampen-Crew mit Heiri, Hansruedi, Roland, Guido, Beat und Werner ist begeistert am Werk und freut sich auf diese Art, ihren Beitrag zum Gelingen unseres grossen Zieles zu leisten.

Werner Beer, Sektion Aargau

Fotos:

Stefan Schumacher, Sektion Solothurn

Bei uns gibt es jetzt «Re-Sy»



Das ist keine exotische Dame oder ein neues FURKA-Waschmittel, sondern der Beginn des auch für uns notwendigen und wichtigen **Reservierungs-Systems**. Mit Beginn der Fahrseason '93 steht uns «Re-Sy» zur Erfassung von Gruppenreisen und die Bestellung bzw. Reservierung von Einzelplätzen für unseren Sonderzug «Old Furka Steam Express» zur Verfügung. Das System ist von Anfang an so ausgelegt bzw. in der Weise ausbaufähig, dass wir zu einem noch festzulegenden Zeitpunkt auch Einzelplatz-Reservierung für unsere anderen Züge vornehmen können. Als weitere Ausbaustufe ist unsere Beteiligung am internationalen DV-System möglich. Darunter wird der «Direkte Verkehr» verstanden, das heisst, jeder europäische Fahrkartenschalter, der dem DV-System angeschlossen ist, kann direkt Züge und Plätze belegen bzw. buchen. Wir könnten dann zum Beispiel selbst Gruppenfahrtscheine ausstellen und erhalten

dafür die üblichen Vergütungen bei Nutzung der Züge anderer Bahngesellschaften. Für unsere Beteiligung am DV-System sind gewisse Investitionen nötig, über die noch entschieden werden muss.

«Re-Sy» kann auch besucht bzw. besichtigt werden. Sie bzw. es ist untergebracht in unserem neuen Container für Fahrkartenverkauf in Realp. Siehe dazu Foto. Diese praktisch und modern eingerichtete Stube ist sicher auch ein gutes Aushängeschild für die DFB. Allen, die «Re-Sy» und ihr Umfeld mit soviel Umsicht und Bedacht auf die Beine gestellt haben, sei herzlicher Dank gesagt.

Übrigens: Die abgebildeten Fahrtscheine können rückseitig werblich genutzt werden. Informationen hierüber erteilt unsere Betriebsleitung (Tel. 077/45 53 90).

Jörg Kreuzmann
Wolfgang Schmidt

Statuten

I. Name und Sitz

Art. 1

Unter dem Namen «VEREIN FURKA-BERGSTRECKE (VFB)» beziehungsweise «ASSOCIATION LIGNE SOMMITALE DE LA FURKA (LSF)» besteht ein Verein im Sinne von Art. 60 ff. ZGB. Der Verein ist politisch und konfessionell unabhängig.

Art. 2

Der Verein hat seinen Sitz in Oberwald/VS.

Art. 3

Der Verein kann im Handelsregister eingetragen werden.

II. Zweck

Art. 4

Der Verein unterstützt die Erhaltung und etappenweise Wiederinbetriebnahme der Furka-Bergstrecke (Oberwald/VS-Realp/UR).

Art. 5

Die Tätigkeiten erfolgen in Zusammenarbeit mit der «Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) AG».

Art. 6

Die Zusammenarbeit zwischen dem «Verein Furka-Bergstrecke (VFB)» und der «Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) AG» wird durch einen Vertrag geregelt.

III. Tätigkeiten

Art. 7

Zur Erreichung seiner Ziele widmet sich der VFB vor allem folgenden Aufgaben:

- Organisierung (Rekrutierung) von freiwilligen Helfern und deren Betreuung
- Unterstützung der DFB bei der Beschaffung von Roll- und Betriebsmaterial

- Finanzielle Unterstützung zur Instandstellung und zum Unterhalt der Furka-Bergstrecke
- Herausgabe eines Mitteilungsblattes, welches mindestens vierteljährlich erscheint
- Information der Mitglieder und der Öffentlichkeit
- Zusammenarbeit mit zielverwandten Organisationen im In- und Ausland

IV. Mitgliedschaft

Art. 8

Mitglieder des VFB können natürliche und juristische Personen werden. Durch ihren Beitritt anerkennen sie die Ziele des VFB. Mitgliedern des VFB wird das Mitteilungsblatt unentgeltlich zugestellt.

Art. 9

Es bestehen folgende Mitgliederkategorien:

- natürliche Personen
- Familien- und Lebenspartner
- juristische Personen
- Mitglieder auf Lebenszeit

Als Familienmitglieder gelten jene Personen, die im selben Haushalt leben (Eltern und Kinder; Kinder bis zum 18. Altersjahr).

Art. 10

Die finanziellen Leistungen der Mitglieder werden in einem separaten Beitragsreglement festgelegt. Dieses Reglement ist ergänzender Bestandteil der Statuten und kann durch die Generalversammlung mit einfachem Mehr beschlossen oder geändert werden.

Art. 11

Ein Austritt aus dem VFB kann jederzeit schriftlich unter Beachtung einer Frist von einem Monat erfolgen. Der Beitrag für das laufende Jahr wird nicht erstattet. Das Geschäftsjahr entspricht dem Kalenderjahr.

Art. 12

Austretende Mitglieder sind für rückständige und laufende Jahresbeiträge haftbar.

Art. 13

Mit dem Austritt beziehungsweise Ausschluss aus dem VFB erlischt jeder Anspruch auf das Vereinsvermögen.

Art. 14

Gestrichen werden jene Mitglieder, die trotz Mahnung einen Jahresbeitrag nicht bezahlt haben.

Art. 15

Der Zentralvorstand kann Mitglieder, welche dem Verein Schaden zufügen, nach Anhörung ohne Grundangabe mit Zweidrittelmehrheit aus dem Verein ausschliessen.

Art. 16

Mit dem Beitritt zum VFB wird ein Mitglied gleichzeitig auch Mitglied einer Sektion, in der Regel der in seiner Region bestehenden, sofern es eine solche gibt.

V. Finanzen

Art. 17

Die finanziellen Mittel des Vereins bestehen aus:

- Beiträgen der Mitglieder
- Spenden
- Erträgen allfälliger Fonds
- Erträgen aus Sammlungen und anderen Aktionen
- Zuwendungen der privaten und öffentlichen Hand

Die Mitglieder haften nicht mit ihrem Privatvermögen. Für Verpflichtungen des Vereins haftet einzig das Vereinsvermögen.

IV. Vereinsorgane

Art. 18

Die Organe des Vereins sind:

- Generalversammlung
- Zentralvorstand
- Kontrollstelle

A. Generalversammlung

Art. 19

Die Generalversammlung ist das oberste Organ des VFB.

Art. 20

Die Geschäfte der Generalversammlung sind:

- Genehmigung des Protokolls der letzten Versammlung
- Genehmigung des Jahresberichtes des Präsidenten
- Genehmigung der Jahresrechnung
- Entlastung des Zentralvorstandes
- Genehmigung des Budgets
- Festlegung des Mitgliederbeitrages
- Wahl des Zentralvorstandes
- Wahl des Präsidenten
- Wahl der Kontrollstelle
- Statutenänderungen

Art. 21

Über nicht traktandierte Geschäfte dürfen keine Beschlüsse gefasst werden, die den VFB verpflichten.

Art. 22

An der Generalversammlung hat jedes Mitglied eine Stimme. Beschlüsse werden mit der Mehrheit der Stimmen der anwesenden Mitglieder gefasst. Ausnahmen siehe Art. 43 und Art. 44.

Art. 23

Die ordentliche Generalversammlung findet alljährlich im ersten Quartal, in der Regel im Monat März, statt. Die Einladung hat 21 Tage vorher zu erfolgen.

Art. 24

Ausserordentliche Generalversammlungen können einberufen werden:

- durch Beschluss des Zentralvorstandes
- auf Antrag der Mehrheit der Sektionen
- auf Antrag von $\frac{1}{5}$ der Mitglieder
- auf Antrag der Kontrollstelle

Art. 25

Die Einberufung einer ausserordentlichen Generalversammlung erfolgt innert 30 Tagen durch den Zentralvorstand aufgrund eines Antrages. Die

Einladung hat 10 Tage vorher mit Traktandenliste zu erfolgen.

Art. 26

Die ordentliche sowie eine ausserordentliche Generalversammlung wird vom Präsidenten, Vizepräsidenten oder einem Tagespräsidenten geleitet.

B. Zentralvorstand

Art. 27

Der Zentralvorstand besteht aus mindestens sieben Mitgliedern. Er konstituiert sich ausser dem Präsidenten selbst. Die Sektionen können zusätzlich gesamthaft drei Mitglieder für den Zentralvorstand nominieren; diese werden von der Generalversammlung gewählt.

Art. 28

Die Mitglieder des Zentralvorstandes werden auf eine Amtsdauer von zwei Jahren gewählt. Wiederwahl ist möglich.

Art. 29

Der Zentralvorstand ist geschäftsführendes Organ des VFB. Er sorgt für die Durchführung der Beschlüsse der Generalversammlung. Er ist insbesondere zuständig für:

- Leitung des Vereins im Sinne des Vereinszweckes
- Vertretung des Vereins nach aussen
- Vollzug der Beschlüsse der Generalversammlung
- Erledigung aller in den Statuten nicht ausdrücklich andern Organen zugewiesenen Aufgaben

Art. 30

Der Zentralvorstand kann zur Durchführung besonderer Aufgaben Sonderausschüsse und Kommissionen einsetzen. In diese können auch Personen gewählt werden, welche dem Verein nicht angehören.

Art. 31

Vorstandsbeschlüsse werden bei Anwesenheit von mindestens vier Zentralvorstandsmitgliedern gefasst. Beschlüsse können auch durch Zirkularbeschluss gefasst werden, sofern nicht

ein ZV-Mitglied mündliche Beratung verlangt.

C. Kontrollstelle

Art. 32

Zur Prüfung des Kassawesens und der Jahresrechnung wählt die Generalversammlung zwei Revisoren und einen Ersatzrevisor oder eine Treuhandstelle für die Amtsdauer von zwei Jahren. Eine Wiederwahl auf maximal zwei weitere Amtsperioden ist möglich.

Art. 33

Die Kontrollstelle prüft die ihr vom Zentralvorstand vorzulegende Jahresrechnung. Sie erstattet der Generalversammlung einen schriftlichen Bericht.

Art. 34

Der Kontrollstelle sind sämtliche Unterlagen der Geschäfts- und Rechnungsführung jederzeit zur Verfügung zu stellen.

D. Allgemeine Bestimmungen

Art. 35

Die rechtsverbindliche Unterschrift für den VFB führt der Präsident oder Vizepräsident mit einem zeichnungsberechtigten Vorstandsmitglied zu zweien. Die zeichnungsberechtigten Vorstandsmitglieder werden vom Zentralvorstand bestimmt.

VII. Sektionen

Art. 36

Der VFB gliedert sich in Sektionen, die eine bestimmte Region umfassen.

Art. 37

Die Anerkennung von Sektionen und die Genehmigung ihrer Statuten und Statutenänderungen erfolgen durch den Zentralvorstand. Den Sektionen steht das Rekursrecht an die Generalversammlung zu.

Art. 38

Die Sektionen wirken in enger Zusammenarbeit mit dem Zentralvorstand und in Übereinstimmung mit den Beschlüssen der Generalversammlung.

Art. 39

Die Mitgliederbeiträge können von den Sektionen im Auftrag des VFB eingezogen werden. Die Sektionen haben Anrecht auf einen jährlichen Anteil gemäss Beschluss des Zentralvorstandes.

Art. 40

Spenden, welche für die Sektionen bestimmt sind, müssen der Zentralkasse nicht abgeliefert werden. Diese Mittel sind jedoch zweckgebunden im Sinne der Vereinsziele zu verwenden.

Art. 41

Jährlich sind dem Zentralvorstand der genehmigte Jahresbericht, die genehmigte Jahresrechnung und der Revisorenbericht einzureichen. Ebenfalls sind die Abrechnungen spezieller Anlässe und Aktionen der Zentralkasse einzureichen.

Art. 42

Bei Auflösung einer Sektion wird deren Vermögen während eines Jahres treuhänderisch von der Zentralkasse verwaltet. Ist in dieser Zeit keine Neugründung einer Sektion erfolgt, fällt das verwaltete Vermögen in die Zentralkasse.

VIII. Statutenänderung und Auflösung

Art. 43

Für die Annahme einer Statutenänderung bedarf es der Zweidrittelsmehrheit der an der Generalversammlung anwesenden Mitglieder.

Art. 44

Zur Auflösung des Vereins bedarf es der Zweidrittelsmehrheit der an der Generalversammlung anwesenden Mitglieder.

Art. 45

Bei Auflösung des Vereins soll das Vermögen an die «Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) AG» übergehen. Sofern dieselbe nicht mehr besteht, geht das Vermögen an eine Organisation mit ähnlicher Zielsetzung.

IX. Schlussbestimmungen

Art. 46

Die vorliegenden Statuten sind von der Generalversammlung vom 20.3.1993 genehmigt worden. Sie ersetzen diejenigen vom 3.12.1983, mit Änderungen vom 23.3.1985, 4.4.1987 bzw. 17.3.1990. Sie treten sofort in Kraft.

Belp, 20.3.1993

Der Präsident:
Alfred Gysin

Der Sekretär:
Bruno Albisser

Beitragsreglement

Gestützt auf die Statuten, Art. 10, wird folgendes Reglement beschlossen:

Die Mitglieder bezahlen einen von der Generalversammlung festgelegten Jahresbeitrag. Die Höhe des entsprechenden Betrages in Fremdwährung wird durch den Zentralvorstand beschlossen.

Der Jahresbeitrag beträgt:

- für natürliche Personen Fr. 50.–
- Familien und Lebenspartner bezahlen den eineinhalbfachen Beitrag der natürlichen Personen
- juristische Personen bezahlen den fünffachen Beitrag der natürlichen Personen
- Mitglieder auf Lebenszeit bezahlen den zwanzigfachen Jahresbeitrag zum Zeitpunkt ihrer Zahlung

Die Beiträge sind jeweils zu Beginn des Jahres fällig und bis spätestens Ende Februar zu bezahlen.

Eine Eintrittsgebühr wird nicht erhoben.

Weitere Verpflichtungen finanzieller Natur hat das Mitglied nicht, insbesondere haftet dasselbe nicht für die Verpflichtungen des Vereins.

Dieses Reglement wurde an der Generalversammlung vom 20.3.1993 beraten und beschlossen. Es tritt sofort in Kraft.

Werkzeugwagen für den Gleisbau

Die erwiesene Tatsache, dass ein perfektes Gleis für den sicheren Bahnbetrieb von ausschlaggebender Bedeutung ist, bleibt unbestritten. Das Fehlen eines Werkzeugwagens für den Gleisbau mag als Mangel empfunden worden sein. Von nun an steht der DFB aber ein dafür umgebautes und ausgerüstetes Schienenfahrzeug zur Verfügung. Die Absicht, für die Furka-Bergstrecke ein dem Gleisbau dienendes Fahrzeug zur Verfügung zu stellen, bestand seit längerer Zeit. Als uns 1990 ein ausrangierter Wagen der Bern-Worb-Bahn zur Verfügung gestellt wurde, war der Weg zur Realisierung frei.

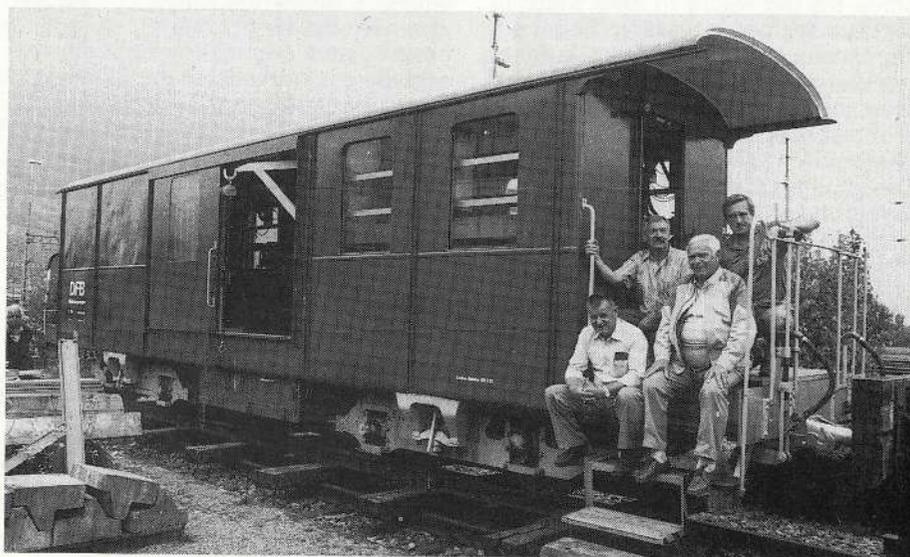
In Sargans bot sich die Möglichkeit, das Fahrzeug abzustellen, und den Umbau vorzunehmen. Unter freiem Himmel verrichteten wir viele Einsätze. Dem Baugeschäft Manz in Sargans, das uns einen Container zur Verfügung stellte, in dem wir Werkzeuge lagerten, sei an dieser Stelle gedankt.

Während Abbruch und Umbau zügig vorangetrieben werden konnten, bot der Umbau der Puffer und Zugvorrichtungen erhebliche Aufwände. Mit Hilfe von Spezialisten konnte vorab eine Lösung zu Papier gebracht werden, die wir anschliessend verwirklichten. Der Wagen musste beidseits verlängert werden, damit die Zugvorrichtung nicht mit dem jeweiligen Drehgestell in Berührung kam.

Von wenigen Ausnahmen abgesehen, konnten Werkzeuge und Einrichtungsgegenstände wie geplant beschafft werden. In diesem Zusammenhang sei auch erwähnt, dass der gesamte Umbau mit sektionseigenen Mitteln bewerkstelligt werden konnte.

Beim Wagenfest, das am 26. Juni stattfand, konnten viele Interessenten der Furka-Bergstrecke informiert werden. Mit dem Verlad des Wagens auf ein SBB-Fahrzeug war unsere Arbeit endgültig beendet.

Hans Hofmann



Sektionsmitteilungen



Regionalgruppe
Berlin-Brandenburg

Vom 15. bis 23. Mai gab es im Rahmen der 1000-Jahr-Feier der Stadt Potsdam eine Eisenbahnfahrzeugausstellung auf dem Bahnhof Potsdam-Stadt. Die Regionalgruppe Berlin-Brandenburg hat sich daran mit einem Stand beteiligt. An der Ausstellung waren ca. 50 Eisenbahnfahrzeuge zu besichtigen, davon die Hälfte Dampflok. Dazu gab es Informationsstände; für Musik, Essen und Trinken war auch gesorgt.

Zum ersten Mal haben wir eine Ausstellung im Freien mitgemacht und prompt Sonnenschein, kräftigen Wind und Dauerregen erlebt. Ein Marktstand mit Plane, Schilder und eine (witterungsgeschützte) Schautafel wurden organisiert. Dazu Prospekte und Informationsmaterial vom Verein und der AG sowie vom schweizerischen Verkehrsbüro in Frankfurt. Das Material konnte für die Nacht in zwei stabilen Kisten verschlossen werden. Sogar ein Stromerzeuger war für Video-Aufnahmen vorhanden; dies hat sich aber im Freien nicht bewährt und wird nicht mehr gemacht.

Schon gleich nach der Öffnung der Ausstellung setzte der Zustand ein: insgesamt 41 268 Zuschauer zahlten Eintritt. Es wurden von uns Gespräche mit vielen Besuchern geführt und reichlich Informationsmaterial unter das Volk gebracht. So mancher war erstaunt, so weit von der Furka entfernt einen Informationsstand zu finden, aber die Präsenz des Vereins Furka-Bergstrecke wurde allgemein gut aufgenommen. Man hat vielleicht den einen oder anderen Freund für die Furka-Bergstrecke gewonnen. Während der Woche reichte es, einen Standdienst zu haben, an Himmelfahrt

und am Wochenende waren es jeweils zwei Leute. Am Ende der Ausstellung waren die Kosten voll ersetzt, und es konnte ein Überschuss abgerechnet werden.

Besonderer Dank gebührt: Dieter Frisch, Lothar Müller, Johannes Pfeiffer, Hannelore und Hans-Jürgen Rosinski, Achim Schüler, Mathias Theuring, Volkmar Wagner. gez. Axel Schiele



Sektion Nordwestschweiz
Postfach 3468
4002 Basel

In verdankenswerter Weise hat der Direktor des Kurzentrums Rheinfelden, Herr W. Baumann, unserem Verein den Eingangsraum zum öffentlichen Solebad zur Verfügung gestellt. So konnten wir vom 5. bis 13. Juni 1993 über die Anliegen von VFB und DFB AG berichten.

Im Zentrum der Schau stand eine kleine Modul-Anlage, auf der die im Massstab 1:22,5 nachgebauten Aussichtswagen «unserer» Sektion, sowie der «Bernernwagen» zirkulierten. Alte und neue Posters orientierten über die verschiedenen Werkstätten der Sektionen, über die Lok-Abnahme in Meinigen, die Fahrten auf der Strecke sowie die DFB AG. Besondere Aufmerksamkeit wurde auch der renovierten Zuganzeigttafel und der alten Holzstanzbank gezollt.

Von 9 bis 18 Uhr gaben wir Standbetreuer Auskunft über den Ausbaustand, über technische Probleme und Möglichkeiten einer Besuchsfahrt. Diese Dienste wurden sehr rege in Anspruch genommen. Auch für die vom Verkehrsverein Rheinfelden am 11.7. 1993 organisierte Fahrt zur Furka-Bergstrecke wurde geworben (rund 80 Teilnehmer). Allen Helfern und Leihgebern von Objekten sei an dieser Stelle für ihren Einsatz gedankt.

Hans Rudolf Haefelfinger



Regionalgruppe
Nürnberg-
Nordbayern

Liebe Mitglieder, dieser Jahresbericht 1992 ist der erste Bericht der Regionalgruppe Nürnberg-Nordbayern, die in Nürnberg am 7.7.1992, also noch vor der Aufnahme des planmässigen Zugbetriebs zwischen Realp und Tiefenbach, gegründet wurde. Der Zentralvorstand unseres Vereins hat mit einstimmigem Beschluss in seiner Sitzung in Olten am 14. November 1992 den Antrag unserer Regionalgruppe auf Anerkennung als Sektion genehmigt. Damit ist die Regionalgruppe Nürnberg-Nordbayern nun mit allen Rechten und Pflichten die jüngste Sektion des Vereins Furka-Bergstrecke.

Der Gründung der Regionalgruppe Nürnberg-Nordbayern ging eine Informationsveranstaltung des Vereins Furka-Bergstrecke am 6. Dezember 1991 in den Räumen der Fachhochschule Nürnberg voraus, bei der neben Herrn Baumann u. a. auch Herr Wolfgang Schmidt, Sigmaringen, Verwaltungsrat DFB AG, über die laufenden Arbeiten berichtete. Von etwa 160 Vereinsmitgliedern/Aktionären/Interessenten aus dem Einzugsgebiet waren ca. 40 erschienen. Herr Baumann bat um Meldung, wer in einer zu gründenden Regionalgruppe Nürnberg-Nordbayern mitarbeiten würde.

Nach einigen vorbereitenden Sitzungen wurde vereinbart, die im Bereich Nürnberg-Nordbayern ansässigen Mitglieder, Aktionäre und sonstigen Interessenten aus dem Einzugsgebiet mit den Postleitzahlen 84-87 und 880-883 zur konstituierenden Sitzung am Dienstag, 7. Juli 1992, 19.00 im Lokal «Fränkischer Hof», Nürnberg, Schwabacherstrasse 46, einzuladen.

Von den 17 Anwesenden, die alle schon Vereinsmitglieder waren oder noch während der konstituierenden Sitzung ihren Beitritt erklärten, wurde der Vorstand der Regionalgruppe

Nürnberg-Nordbayern wie folgt gewählt:

- Regionalgruppen-Vorsitzender: Norbert Baumann, Nürnberg
- Kassenwart: Manfred Strobl, Nürnberg
- Schriftführer: Karlheinz Orth, Marloffstein
- Marketing, Werbung: Helmut Augner, Erlangen
- Technik, Betrieb: Volker Kabisch, Nürnberg
- Verbindung zum DDM Neuenmarkt: Dietmar Dettelbacher, Bayreuth

Nach der Sommerpause wurden folgende Veranstaltungen durchgeführt: 22.09.92: Dia-Vortrag von Herrn Dettelbacher: Die Landschaft um die Furka-Bergstrecke

2./4.10.92: Wochenendfahrt zur Dampfbahn Furka-Bergstrecke

27.10.92: Video-Film: X-rottd der RhB
23.11.92: Treffen des Vorstandes zur Beratung über den Stand der gedachten Aufstellung der X-rottd im DDM Neuenmarkt-Wirsberg und über die sich daraus ergebenden Konsequenzen für die Regionalgruppe.

24.11.92: Dia-Vortrag von Herrn Kabisch: Schmalspurbahnen der DR im Harz

Von Herrn Kabisch wurde ein Plan ausgearbeitet, wie die X-rottd im DDM aufgestellt werden könnte. Nachdem sich weitere Mitglieder bereit erklärt hatten, bei der Aufstellung und Pflege der X-rottd aktiv mitzuarbeiten, wurde der Plan offiziell dem Zentralvorstand unterbreitet.

Weitere Aktivitäten waren die Werbung neuer Mitglieder und die Werbung für die Kapitalerhöhung 1993.

Ende 1992 zählte die Regionalgruppe 55 Mitglieder. Informationen und Einladungen gehen darüber hinaus an ca. 50 Aktionäre, ca. 70 Interessenten und ca. 20 Eisenbahn-Clubs im Bereich der Regionalgruppe.

Im Jahre 1993 sind neben regelmässigen Vortragsveranstaltungen die Teilnahme an der Übergabe der DFB-Dampflok Nr.1 im RAW Meinigen,

eine Wochenendfahrt zur Furka-Bergstrecke Ende Juli/Anfang August sowie der Aufbau einer Fronarbeitergruppe geplant. Weitere Arbeiten werden sich aus der geplanten Aufstellung der X-rotD im DDM Neuenmarkt-Wirsberg ergeben.

Regionalgruppe Nürnberg-Nordbayern
Schriftführung: Karlheinz Orth



Sektion
Nordrhein-Westfalen
(NRW)

Am 25.4.1993 fand im Gemeindehaus St. Peter und Paul in Hattingen unser diesjähriges Frühjahrestreffen statt. 77 Personen fanden sich ein, um bei Kaffee und Kuchen Neuigkeiten von der Furka-Bergstrecke zu erfahren. Ganz aktuell gab es einen Film von der Übergabe unserer «Vietnamlok» DFB 1 zu sehen. Nachträglich möchten wir uns nochmals bei allen Organisatoren der gelungenen Veranstaltung sowie bei allen Spendern bedanken. Dank ihrer und Wolfgang Schmidts Hilfe konnte wir an der Generalversammlung in Fiesch an unseren Präsidenten den stolzen Betrag von SFr. 1000.– überreichen. Das Geld wird einem guten



Zweck anlässlich der Feierlichkeiten um den 31.7. (Loktaufe DFB 2) zufließen.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich auf die neue Spendenkonto-Nummer der Sektion NRW hinweisen. Sie lautet: 111118550 bei der Kreissparkasse in Siegburg/BLZ 38650000 (Uwe Bodenstein für Verein Furka-Bergstrecke). Anlässlich unserer Einladung zum oben genannten Treffen hatten wir per Fragebogen um Mitteilung der neuen Postleitzahl und einiger Zusatzinformationen gebeten. Das Echo war sehr erfreulich. Vielen Dank allen Rücksendern. So konnten wir rechtzeitig unserem Sekretariat in Basel eine korrigierte Adressliste zusenden.

Termine

Unsere nächsten Furka-Stammtische finden wie folgt statt:

Gaststätte «Zum Sterntaler», Wiesenstrasse 27, Essen, um 19.00 Uhr am 1.10., 5.11. und 3.12.1993.

Gaststätte «Alt Köln», Trankgasse 7, Köln, um 19.30 Uhr am 15.10., 12.11. und 10.12.1993.

Wir freuen uns über Ihren Besuch! Unser Herbsttreffen findet am 17.11.1993 (Buss- und Betttag) nachmittags im Thomas Morus-Haus, Adolphstrasse, in Neuss statt. Bitte merken Sie sich diesen Termin schon einmal vor.



Regionalgruppe Rhein-Main
Dipl. Ing. Gerd Cremer
Nikolaus-Lenau-Strasse 24
D-6550 Bad Kreuznach

Neues von der Xrot!

Wie im Mitteilungsblatt «Die Furka-Bergstrecke», Ausgabe 1/91, zu lesen war, hat die DFB AG von der Rhätischen Bahn die ehemalige Berninabahn-Dampfschneeschleuder XrotD 9214 übernommen. Es handelt sich dabei, wie berichtet, um eine der beiden weltweit einzigen Dampfschneeschleudern mit Antrieb für die eigene Fortbewegung und somit um eine wertvolle Rarität.

Die DFB hatte damals langfristig beabsichtigt, die Maschine zur Frühjahrs-Schneeräumung auf der Furka-Bergstrecke einzusetzen. Inzwischen ist man jedoch zu der Überzeugung gelangt, dass ihre Anpassung an das Zahnstangengleis derart einschneidende Änderungen an der Konstruktion der Maschine erfordern würde, dass diese nicht zu rechtfertigen sind. Auch der Transport nach Realp, wo sie als Ausstellungsstück dienen könnte, scheitert an der Zahnstange. Die DFB hat also keinen unmittelbaren Nutzen von der Maschine, ist aber andererseits mit der Erwartung konfrontiert, diese zu pflegen, der Nachwelt zu erhalten und möglichst der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Verschiedene Pläne einer angemessenen Unterbringung, unter anderem im Deutschen Dampflokomotiv-Museum in Neuenmarkt-Wirsberg (bei Bayreuth), konnten bisher nicht realisiert werden.

Nun ist eine andere Lösung in Sicht: Bei den Harzer Schmalspurbahnen könnte für die Dampfschneeschleuder eine nicht nur museale Erhaltung, sondern eine Reaktivierung für den regulären Dienst möglich werden!

Die Schmalspurbahnen im Harz dürften den Lesern ein Begriff sein, in den Ausgaben 2/93 und 4/91 wurde bereits über sie berichtet. Ein Teil dieses Netzes, der 13,6 km lange Abschnitt der

Brockenbahn vom Bahnhof Schierke (687 m ü.NN) zum Bahnhof Brocken (1125 m ü.NN; der Brockengipfel liegt 1142 m ü.NN) war seit dem 13.8.61 wegen der DDR-Grenzsicherungsmaßnahmen nicht mehr für die Öffentlichkeit zugänglich. Zunächst noch für militärische Gütertransporte genutzt, wurde das Gleis seit 1986 nicht mehr befahren. Im geeinten Deutschland wurde die Brockenbahn wieder in standgesetzt und am 15.9.91 mit mehreren Sonderzügen feierlich eröffnet. Seit dem 1.7.92 verkehren wieder täglich fahrplanmäßige Züge zum Brocken.

Nach ihrer dreissigjährigen Sperrung war die Brockenbahn – besonders an Wochenenden bei gutem Wetter – dem Ansturm der «Wiederentdecker» schon oft nicht gewachsen. So entstehen auf diesem Streckenabschnitt überdurchschnittliche Einnahmen, die für die Aufrechterhaltung des aufwendigen Dampfbetriebes auf dem restlichen Netz auch dringend benötigt werden. Deshalb wurde im Winter 1992/93 erstmals versucht, die Brockenbahn im Winter durchgehend zu betreiben.

Schon seit der Eröffnung im Jahre 1899 hatte man den Betrieb jeweils Mitte bis Ende Oktober eingestellt und ihn erst wieder zum 30. April mit den traditionellen Sonderzügen zur Feier der Walpurgisnacht (Hexensabbath) eröffnet. Trotz des inzwischen wärmeren Klimas konnte mit den vorhandenen Mitteln auch 1992/93 der Winterbetrieb nicht an allen Tagen gewährleistet werden. Beim Versuch, die stellenweise mehr als meterhohen Schneeverwehungen zu durchbrechen, entgleiste der Schneepflug. Dies vorherahnend, hatte man im Winterfahrplan vermerkt: «Züge können vom 2.11. bis 30.4. witterungsbedingt ausfallen» – was manchen Fahrgast von einer längeren Anreise abgehalten haben mag.

Um diese Einnahmeausfälle zu vermeiden und einen zuverlässigen Winterbetrieb zum Brocken garantieren zu können, ist also eine leistungsfähige

Schneesleuder erforderlich. Würde man dafür die Xrotd 9214 verwenden, die u.a. durch einen weitverbreiteten Videofilm einem grossen Kreis von Eisenbahnfreunden bekannt ist, könnte man damit gleichzeitig eine zusätzliche Attraktion schaffen. Die Maschine käme in die Hände von fachkundigem Personal und würde sich gut in das Bild einer planmässig dampfbetriebenen Bahn einfügen. Sie wäre ausserdem im touristisch bedeutsamen Harz ein Werbeträger für die Furka.

Bei der Generalversammlung der DFB AG am 15. 5. 93 in Fiesch VS haben der Verwaltungsratspräsident Herr Gysin und der Ressortleiter Rollmaterial Herr Probst erklärt, dass sie bereit wären, die Schleuder an die Harzer Schmalspurbahnen zu vermieten, sofern die Kosten der Restaurierung durch Dritte getragen würden. Sie würden diese Lösung jeder anderen musealen Erhaltung vorziehen und hinsichtlich des Mietzinses weitgehendes Entgegenkommen zeigen, bzw. diesen gegen die Aufarbeitungskosten aufrechnen.

Die Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB), die am 1. 2. 93 die Betriebsführung von der Deutschen Reichsbahn übernommen hat, steht der Idee durchaus aufgeschlossen gegenüber. Als öffentliches Unternehmen (Eigentümer sind die Landkreise und Gemeinden) kann sie jedoch nicht beliebig über ihre Mittel verfügen und würde es nicht rechtfertigen können, die Aufarbeitungskosten selbst zu tragen. Wenn das Projekt gelingen soll, sind also die Eisenbahnfreunde und ihre Vereine gefordert.

Die Interessengemeinschaft Harzer Schmalspurbahnen e. V. hat erklärt, dass sie dieses Vorhaben nur mora-

lisch unterstützen könne, da sie sich finanziell entsprechend ihrer Satzung in erster Linie für harztypische Fahrzeuge einsetzen wolle. Eine ähnliche Haltung dürfte der VFB einnehmen, denn die Xrotd 9214 im Harz hätte mit dem Vereinsziel «Förderung der Furka-Bergstrecke» nur wenig zu tun.

Inzwischen hat sich eine kleine Arbeitsgruppe von Mitgliedern aus beiden Vereinen unter der Bezeichnung «Pro Dampf e. V.» als eigenständiger Verein konstituiert, um unter anderem dieses Projekt weiter zu verfolgen. Im Juni hat «Pro Dampf» den Verantwortlichen von HSB und DFB eine ausführliche Denkschrift übersandt und darin dargelegt, dass eine Finanzierung durch Spendenaufruf in der Eisenbahnfreunde-Fachpresse möglich erscheint. Am 15. Juli fand ein Gespräch zwischen «Pro Dampf» und der HSB statt. Dabei erklärte die HSB ihre Bereitschaft zur Zusammenarbeit. Über die grundsätzlichen Bedingungen konnte Einvernehmen hergestellt werden. Als nächstes wird «Pro Dampf» Kostenvoranschläge einholen und den Spendenaufruf vorbereiten, der von VFB und Interessengemeinschaft HSB mitunterzeichnet werden soll.

Die Sektion Rhein-Main setzt sich dafür ein, dass dieses Projekt, soweit möglich und erforderlich, durch den VFB unterstützt wird. Kontaktadresse zum Thema Xrotd: Ralf Kaufmann, Schwabenstrasse 5, D-63739 Aschaffenburg. Übrigens: Die Stammtischabende der Regionalgruppe finden statt: jeweils am zweiten Freitag des Monats in der Gaststätte «Vater Jahn», Nähe S-Bahn-Station Frankfurt-Höchst, Heimchenweg 29, ab 19.00 Uhr.

Ralf Kaufmann

Die Sektion Wallis trauert
um ihren verstorbenen Vizepräsidenten
Otto Imwinkelried, Münster

Bestellkatalog für Verkaufsartikel

2/93

Anz.	Bücher/Video	Anz.	
—	«Back to Switzerland» Video VHS, 60'	Fr. 98.—	— Fader: Furka-Oberalp-Bahn Fr. 68.—
—	«Ersetzt und ... vergessen Video VHS, 20'	Fr. 49.—R	— Elektro-Veteranen der SBB Fr. 39.—
—	«s Furka-Bähni!» Musikkassette Fr. 20.—	— BRB, 100 Jahre Briener-Rothorn Fr. 40.—	— Geschichte des Landes um die Furka Fr. 27.50
—	Schweizer Ferien Fr. 8.—R	— Konz.-Gesuch «Furka-Bergstrecke» Fr. 20.—R	— Beilage «Das Grosse Buch der FO» Fr. 15.—R
—	Dia-Serie 1 «DFB-Züge» auf Bergstrecke Fr. 12.—R	— Zusammenstel.-Plan «BFD 1» HG 3/4 Fr. 25.—	— «Weisshorn» HG 2/3 Fr. 35.—
—	Dia-Serie 2 «Loks in Vietnam» Fr. 12.—R	— Sammelmappe für Info Fr. 15.—R	— Pin-Set à 5 Motive Fr. 30.—R
—	Dia-Serie 3 «Bauzüge DFB» Fr. 12.—R		
—	VFB: Die Furka-Bergstrecke, 1991 Fr. 24.—		
—	Schorno: Furka Bergstrecke Fr. 78.—		
—	Hitz/Weber: Erlebnis FO Fr. 68.—		
	Postkarten-Sets		
—	Nr. 10 Furka-Bergstrecke I Fr. 10.—R	—	Leutwyler FO II Fr. 12.—
—	Nr. 11 Furka-Oberalp Fr. 10.—R	—	Leutwyler FO III Fr. 12.—
—	Nr. 12 Glacier-Express Fr. 10.—R	—	Leutwyler FO IV Fr. 12.—
—	Nr. 13 Dampfloks Fr. 10.—R	—	Doppelkarten mit Kuvert Fr. 2.50R
—	Nr. 15 Furka-Bergstrecke II Fr. 10.—R		
	Modellbaupläne		
—	45-1016 Dampfschneesleuder 1:45 Fr. 15.50	—	45-1127 Drehgestelle zu B 4273 1:45 Fr. 11.50
—	45-1111 Dampfloks HG 3/4 1:45 Fr. 11.50	—	45-1111 Dampfloks HG 3/4 1:60 Fr. 11.50
—	45-1111D Details zu 45-1111 1:45 Fr. 11.50	—	80-1142 Wagen C4 1:60 Fr. 7.50
—	45-1126 Wagen B 4273 1:45 Fr. 11.50		
	Medaillen		
—	Weisshorn (1), Vietnam (2), Steffenbach (3), Wilerbrücke (4)		
—	Silber je Fr. 50.—	—	Silber, vergoldet je Fr. 80.—
—	in Luxusetui S je Fr. 60.—	—	in Luxusetui G je Fr. 90.—
	Diverses		
—	Kleber (Signet VFB) Fr. 2.—	—	Vereinsabzeichen gestickt Fr. 5.—
—	Kugelschreiber Fr. 1.—**	—	Taschenmesser Fr. 24.—R
—	Luxus-Kugelschreiber Fr. 4.—**	—	Zapfenzieher Notbremse Fr. 10.—R
—	Faserschreiber-Set Fr. 5.—	—	Kellnermesser Fr. 5.—
—	Feuerzeug mit Schriftzug Fr. 2.—	—	Weisswein-Gläser 1 dl, im 6er-Pack Fr. 17.—R
—	Brustbeutel (für Ausweise usw.) Fr. 15.—R	—	Einzelglas Fr. 3.—**
—	Einkaufstasche Fr. 6.—R	—	Rotwein-Gläser 1,4 dl, im 6er-Pack Fr. 40.—R
—	Jutetasche Fr. 5.—R	—	Einzelglas Fr. 7.—
—	Vereinsabzeichen zum Anstecken Fr. 5.—R	—	Fendant, Karton zu 12 Flaschen 7 dl Fr. 140.—
		—	Döle, Karton zu 12 Flaschen 7 dl Fr. 150.—
—	Kravatte mit eingesticktem Signet (dunkelrot, Streifendesign) Fr. 37.—R	—	Anzug mit Stehkrägenpulli Fr. 80.—
—	Kravatte uni, rot mit Signet silber Fr. 37.—R	—	mit Reissverschlusskragenpulli Fr. 90.—
—	T-Shirt weiss, marine, gelb, rot Fr. 20.—R	—	Sonnenhüte Fr. 4.—R
—	Grössen S, M, L, XL, XXL Fr. 49.—	—	Regenschirm Fr. 28.—R**
—	Pullover m. Stehkrägen m. Signet weiss, rot, gelb, marine S, M, L, XL Fr. 49.—	—	Fahnen mit Vereinssignet Fr. 125.—R
—	mit Reissverschlusskragen weiss, rot, gelb, marine S, M, L, XL Fr. 49.—	—	Murmeltier, Plüsch Fr. 29.—R
—	Jogginghose passend 3 Taschen rot, marine S, M, L, XL Fr. 49.—	—	Regenjacke, drei Grössen M, L, XL Fr. 20.—R
		—	Furka-Herren-Armbanduhr, Gold-Plaqué schw. Band, Datum, Sekundenanzeiger Fr. 49.—
		—	Wandteller zur Wiedereröffnung auf 900 Stk. limitierte Auflage Fr. 50.—R

** diese Artikel werden nicht versandt
R im Info-Kiosk Gletsch und Real und im Info-Bus
Es kommt ein Versandkostenzuschlag für Porto und Verpackung in Anrechnung
Weinlieferung nur in der Schweiz
10% Rabatt bei Vorlage des gültigen Mitgliedaussweises
Versand nur bei einem Warenwert von mind. Fr. 10.—

Bestellung von: _____

Datum: _____ Tel.-Nr.: _____

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