



3/90



*die
furka bergstrecke*

Die Welt um die Furka-Bergstrecke auf Medaillen



Medaille «VIETNAM»

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

Lieferbar ab Dezember 1990

Medaille «WEISSHORN»

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

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

Die Auslieferung erfolgt mit Rechnung zuzüglich Porto und Verpackung.

Bestellitalon für Furka-Bergstrecke-Medaillen

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

Name: _____ Vorname: _____

Adresse: _____

PLZ/Ort: _____

Datum: _____ Unterschrift: _____

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

Mitteilungsblatt / Bulletin

Verein Furka-Bergstrecke
3999 Oberwald

Ausgabe / Edition 3/1990

DFB, Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
3999 Oberwald

Impressum

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

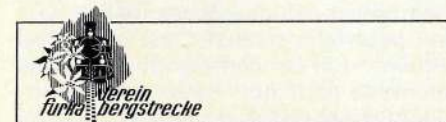
Redaktionsteam / Rédacteurs:
Hans Hofmann, Bruno Albisser,
Georg Seiler, Robert Trachsler
Redaktionsadresse / Adresse
de la rédaction: H. Hofmann
Schellenbergstrasse 5, 7000 Chur

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

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. 4/1990 /
Clôture de rédaction du n° 4/1990:
1. Oktober 1990 / 1^{er} octobre 1990
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

L'Assemblée générale «LSFG» 1990	4
Information de presse	5
Neues aus Vietnam	5
Eine weitere Drehscheibe der RhB	6
Gleisbaukurs an der Furka	9
Sektionsnachrichten	12
Statuten VFB	17
Unsere Fronarbeiter aus der DDR	25
Arbeitswoche der SBB-Lehrlinge der Hauptwerkstätte Olten	27
«info-bus» VFB	27
Die Zürcher Oberländer Dampfbahn	28
Die DFB fährt Berna	29
Andere Bahnen	30
Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn	33
Bestellitalon für Verkaufsartikel	34
Lokremise-Aufrichtefeier in Realp 13./14. Oktober 1990	35
Kalender 1991 «Furka-Bergstrecke»	36



L'Assemblée générale «LSFG» 1990

La section «LSFG» (Genève et environs) a tenu le 25 avril dernier sa 5^e Assemblée générale au Restaurant du Parc de Fossard près de Genève, et elle a eu l'honneur d'y souhaiter la bienvenue à Monsieur le président central, A. Gysin, et son épouse, au trésorier central M. E. Gfeller et son épouse ainsi qu'au vice-président M. B. Albisser qui nous ont rejoints, venus de Suisse allemande.

Après les souhaits de bienvenue, le président «LSFG», M. Erich Schneider, a invité l'assistance à lire le complément d'informations à son rapport publié dans le bulletin d'information local. Ce rapport reflète les quelques activités bien menées par la section avec le peu de collaborateurs à disposition. Le bénéfice réalisé a permis d'acheter quelques actions «DFB» et de constituer le fonds de lancement de la campagne «Pas de vapeur sans charbon». La section entend par la suite revendre ses actions acquises au prix du jour aux membres intéressés. Faut-il relever que la première série des actions «DFB» S.A. d'une valeur nominale de fr. 100.- se traitent à fr. 200.- déjà et plus? Quant aux nouveaux membres, le président souhaite un sérieux coup de pouce de recrutement de la part des membres «LSFG» dans l'espoir de trouver parmi ceux-ci les collaborateurs actifs indispensables grâce auxquels il espère réaliser le vœux des adhérents «LSFG» d'être informé de manière suivie en langue française. Par voie de conséquence la motivation générale au sein de la section devrait y gagner.

Le trésorier «LSFG» M. D. Berset a confirmé à travers son rapport les propos du président. Quant à la publication des pavés d'annonces payantes, il est persuadé qu'une participation de la

part des membres permettrait aisément de quadrupler les recettes et de réaliser un bénéfice substantiel là où les recettes ne suffisent guère actuellement à couvrir les frais du bulletin «LSFG».

Suite aux précisions données par le président central quant au libellé de la composition du comité dans les statuts «LSFG», ce paragraphe fut légèrement modifié et les statuts approuvés en bloc. Ceux-ci sont entrés en vigueur officiellement après l'assemblée et remplacent les anciens. Publication en suivra dans le bulletin «LSFG» 2/90 en début octobre. Les membres qui aimeraient les recevoir de suite sont priés d'envoyer une demande ad hoc à l'adresse de la section et d'y joindre une enveloppe-réponse affranchie.

L'assemblée fait confiance au comité «LSFG» en place pour le prochain exercice d'une année. Il faudra cependant que la formation d'un nouveau comité se dessine d'ici la fin de l'année afin que celui-ci soit prêt à assurer l'inéluctable relève dès la 6^e Assemblée générale «LSFG». La section est aussi et toujours à la recherche d'un traducteur au sein de l'Association apte à assurer aux membres francophones le droit à l'information suivie en langue française, à l'instar des informations diffusées aux adhérents d'outre Sarine. Existe-t-il ce collaborateur bénévole maîtrisant en écriture l'allemand et le français?

A la fin de l'assemblée, une collecte pour la campagne annoncée «Pas de vapeur sans charbon» a rapporté l'équivalent de 500 kg de charbon ramenant le total à disposition de la «DFB» S.A. à 4 tonnes. C'est un très beau résultat certes pour les quelques membres qui l'ont réalisés mais la section peut faire mieux! C'est tout aussi certain. «LSFG» compte donc sur les membres pour qui l'appel à la participation aurait passé inaperçue.

Du 12 au 14 octobre, «LSFG» participera à nouveau avec un stand d'information à «Rail-Expo-Nyon». L'équipe y

assurant la permanence se fera une joie de vous y rencontrer très nombreux. E.S.

Information de presse

Le contrat de rachat de 4 locomotives à vapeur et un contrat de coopération ont pu être signés mutuellement entre DFB S.A. et le gouvernement du Viêt-nam à Hanoi et à Hô Chi Minh-Ville au mois d'avril 1990.

Les deux contrats prévoient le déplacement des objets de rachat en vue du transbordement sur bateau et l'acheminement cette année encore vers la Suisse.

Alors que le transport côtier entre Thap Cham's et Hô Chi Minh-Ville ne présente guère de difficultés majeures, celui de la ville de montage de Da Lat (1500 m sur mer) vers la côte représentée une véritable aventure.

Sur des routes étroites et escarpées, dépourvues de ponts solides et stables et une rampe particulièrement raide

entre Da Lat et Song Pha, il est question d'assurer le passage du convoi.

Aucun véhicule surbaissé adéquat pour le transport exceptionnel de locomotives d'une charge de 50 tonnes brut n'a pu être trouvé dans le délai qui nous était imposé. DFB a procédé alors dans un délai de 4 semaines à la construction propre de son «carrier» pour locomotives!

Ce «carrier» est une transformation d'un vieux «Scheuerle-Tiefgänger» qui a fait ses preuves en effectuant plusieurs trajets pour déplacer notre locomotive à vapeur, la «Weisshorn».

Ce «carrier» très spécial restera probablement au Viêt-nam en échange contre du matériel ferroviaire supplémentaire.

Le président «LSFG»:
Erich F. Schneider

Neues aus Vietnam

Unser Spezialisten-Team ist seit dem 27. Juli 1990 in Saigon, wo es den Tiefganganhänger sowie die gesamte Ausrüstung in Empfang nehmen wird. Bis zum 31. Juli haben wir bereits zwei telefonische Berichterstattungen erhalten.

Erfreulich ist, dass wir berichten können, die ganze Mannschaft ist wohlauf. Über den Fortgang der Arbeiten in Vietnam werden wir laufend Meldungen erhalten und diese an die Sektionen sowie Medien weiterleiten. H. Hofmann

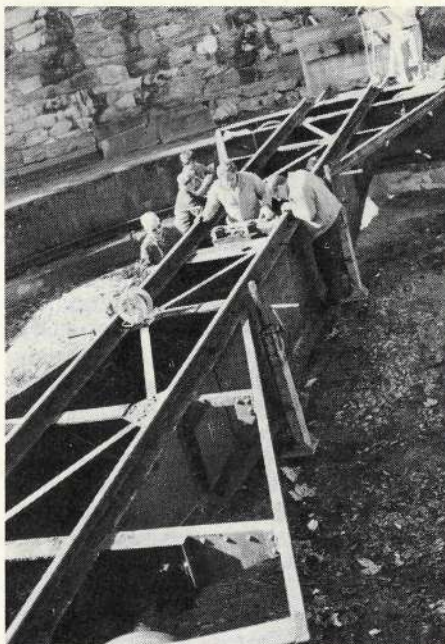
Eine weitere Drehscheibe der RhB

Mancherorts stehen Bahnhofumbauten bevor, die im Hinblick auf «Bahn 2000» realisiert werden. Dabei verschwindet alles, oft ohne Rücksichtnahme auf Wiederverwendung, und Neues gelangt im Zuge des Fortschritts zur Anwendung.

Eine weitere Drehscheibe der RhB in Chur, die einem Neubau weichen musste, konnte vor dem Schweissbrenner gerettet und unserem Unternehmen zugeführt werden. Die Sektion Graubünden begann im neuen Vereinsjahr mit organisatorischen Massnahmen, die im Hinblick auf Demontage sowie Transport erforderlich waren. Innerhalb der Sektion gelang es, in kurzer Zeit eine Arbeitsgruppe, bestehend aus 12 Personen, zu bilden.

Der Umstand, dass unsere Sektion keine Werkzeuge besass, die für eine derartige Aufgabe unabdingliche Voraussetzung sind, bewog uns, verschiedene Firmen anzuschreiben. Der Erfolg dieser Aktion zeichnete sich sehr bald ab, und dank verschiedener Sponsoren gelangten wir in den Besitz der erforderlichen Werkzeuge.

Die RhB, die uns diese Drehscheibe als Geschenk zueignete, hat uns überdies geholfen, indem sie die Fahrleitung umhängen liess, damit der Kran ungehindert arbeiten konnte. Mit einem Dieseltraktor des Fahrleitungsdienstes manövrierte man uns die beiden FO-Wagen entsprechend den Ladebedürfnissen. Unsere Gruppe begann am 31. März 1990 morgens mit der Demontage. Mit dem Entfernen von Kleinteilen kamen wir zügig voran, obwohl viele Schrauben aus den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts nur mit Gewalt zu lösen waren. Entgegen unserem Arbeitsplan, der noch eine Woche später einen zweiten Einsatz vorsah, konnten wir unser Ziel nach Beendigung des ersten Einsatzes erreichen. Grossen Wert legten wir auf das Anheben und Lagern

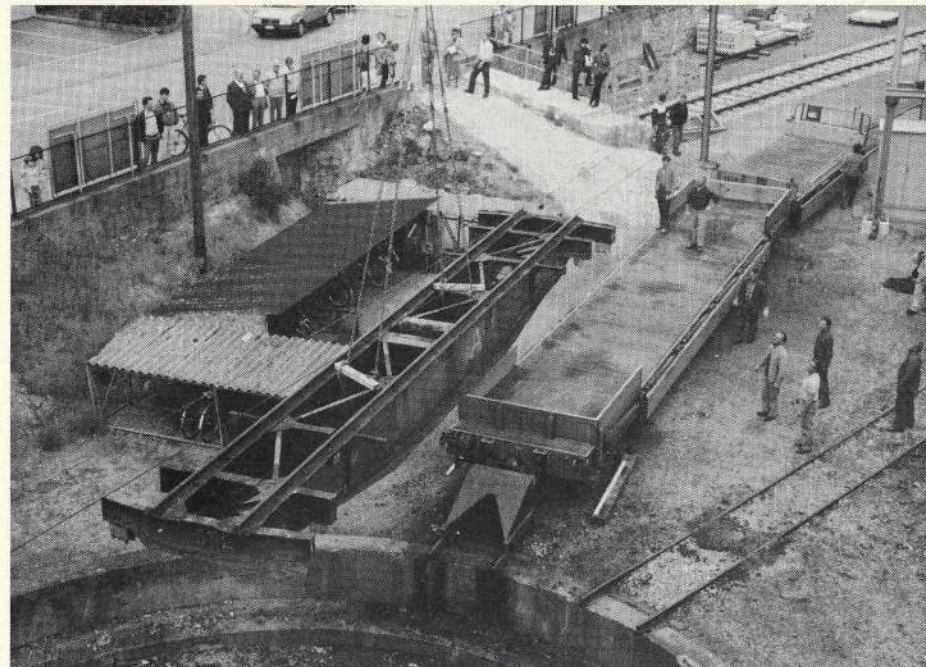


Ein gut eingespieltes Team der Sektion Graubünden sorgte für eine reibungslose Demonstration.

rund 80 cm über dem Königszapfen. Mit diesem Vorgehen wollten wir uns versichern, dass der Verlad mit dem Kran problemlos vorgenommen werden kann.

Der zweite Einsatz fand am 27. April mit 5 Sektionsmitgliedern statt. Die Stadtpolizei Chur sperrte uns unentgeltlich einen Teil der Gürtelstrasse, damit der Autokran um 13 Uhr vorfahren konnte.

Der zweite Arbeitseinsatz galt dem Verladen auf zwei FO-Wagen. Die Drehscheibe wurde unverzüglich nach Oberwald transportiert.



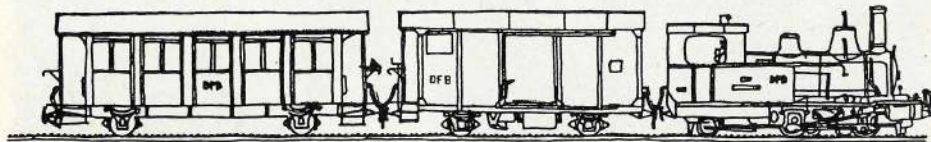
Unser eingespieltes Team leistete zusammen mit der Firma Tschudy, Chur, sowie den RhB-Mitarbeitern erneut einen gezielten Einsatz, so dass das Beladen von 2 FO-Wagen bereits nach 3 Stunden beendet war.

An sich war für uns der Auftrag erfüllt, doch es zeigte sich, dass der Ablad in Oberwald auch von uns vorgenommen werden musste. Am 11. Mai reisten erneut 5 Vereinsmitglieder ins Wallis, um

die beiden FO-Wagen zu entladen. Mit Hilfe des Kranes in Oberwald konnten wir unser 13-Tonnen-Geschenk in 1½ Stunden von den Wagen hieven.

Für den Transport von Oberwald nach Gletsch hat die Armee bereits zugesagt. Ausser der Demontage sowie dem Transport Chur-Gletsch hat die Sektion Graubünden auch eine Dokumentation für die Montage geschaffen.

H. Hofmann



Grosse Ausstellung

mit den aus Vietnam zurückgeführten Loks

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

Mitarbeiter gesucht

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

Wer sich für diese Mitarbeit an der Sonderschau im

Verkehrshaus Luzern

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

Gleisbaukurs an der Furka



Unter kundiger Leitung von SBB-Personal werden Weichen in Tiefenbach montiert.

So lautete im Mitteilungsblatt 1/90 das Angebot der Sektion Bern für ein «Aktivwochenende» in Tiefenbach.

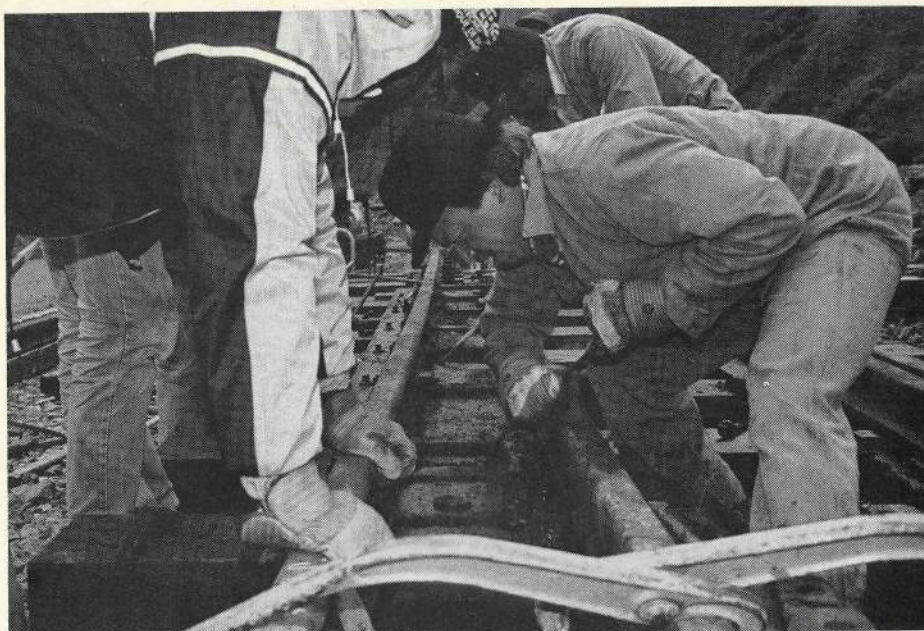
Um in dieses Spezialgebiet des Bahnwesens einen Einblick zu erhalten, kamen gut 30 Furka-Freunde am Abend des 21. Juli 1990 in Oberwald zusammen, wo Beat Scheuter die ganze Mannschaft erwartete und bei der Vesper im «Tannenhof» die Arbeit der nächsten Tage erläuterte: Der ursprünglich vorgesehene Umbau der Weichen im Bahnhof Tiefenbach liess sich leider noch nicht realisieren, da die erforderliche Baugenehmigung noch ausstünde. So wären vorbereitende Arbeiten, die im wesentlichen den Zusammenbau der Weichen beinhalteten, auszuführen.

Im Touristenlager des Hotels Furka bezogen wir für die nächsten drei Tage unser Quartier, und nach einer kurzen Nacht sassen alle am Freitag früh um sechs Uhr beim Frühstück und eine Stunde später im Autozug durch den Basistunnel.

In Realp erwarteten uns bei leichtem Nieselregen Gleisbau-«Profis» der SBB, darunter auch Lehrlinge, die auf dem besten Weg waren, ebensolche zu werden.

Am Lagerplatz beim Zahnstangeneinlauf begann eine Gruppe mit dem Auslegen und Ausrichten der Holzschwellen für den Bau der ersten Weiche. Entsprechend dem Weichenplan waren die Schwellenabstände exakt einzumessen und anschliessend die einzelnen Bauteile, Zungeneinrichtungen, Radlenker und das Herzstück zu positionieren und mittels des Kleineisens zu befestigen.

Das nötige Wissen im Umgang mit den Gleisbaumaschinen eignete man sich in der zweiten Gruppe an, wo die Handhabung der Geräte detailliert erläutert wurde. So merkte manch einer, dass es keinen Sinn hatte, einfach draufloszuwerkeln; dies spätestens dann, wenn die eben hergestellten Bohrungen für die Laschenverbindung zweier Schie-



Übung macht den Meister, auch wenn Kraft gebraucht wird.

nen partout nicht an der richtigen Stelle sitzen wollten. Es bot sich genügend Gelegenheit, unter fachkundiger Anleitung jedes der Geräte ausgiebig selbst in die Hand zu nehmen, um hinterher wenigstens die Grundkenntnisse für deren richtige Bedienung zu beherrschen.

Nach einer Mittagsvesper im Kellergeschoss des zukünftigen Lokschuppens in Realp setzten wir die Arbeiten fort; ständiges Aus- und Anziehen des Regenschutzes begleitete dabei die Arbeiten. Nach der Rückfahrt durch den Basistunnel lernten wir am Abend die wirklichen Fähigkeiten unseres Küchenteams Elisabeth und Marcel kennen, die uns mit allerlei Gaumenfreuden verwöhnten und bestimmt keinen hungrig ins Bett gehen liessen. Den beiden sei an dieser Stelle der herzliche Dank der gesamten Gleisbaupruppe gesagt!

Der Samstag begann so früh und so regnerisch wie der Tag zuvor, aber an

Frieren war nicht zu denken, galt es doch, das Gelernte heute in den Bau zweier weiterer Weichen im Gelände des Bahnhofes Tiefenbach einzubringen. Warm wurde einem spätestens beim Anheben und Transportieren der schweren Schienenteile mittels der Schienenklammern. Dies erforderte eine Koordination aller Träger, welche durch die auffordernd militärischen, aber trotzdem immer freundlichen Kommandos des Ausbilders erreicht wurde.

Ein interessanter Vorgang ist das Schmieden der Teile des Zungenspitzenverschlusses der Weichen: In einer Feldesse werden mittels Holzkohle und eines fussgetriebenen Gebläses die Verschlusssteile zur Rotglut gebracht. Ist die nötige Temperatur erreicht, werden die Teile von Hand in ihre endgültige Länge und Form geschmiedet. Beim Beobachten der «alten Hasen» bei diesen Arbeiten wurde jedem bald klar, dass hierfür wirkliche Könner ge-



Bestandteile der Weichen werden entladen.

fordert waren und die dafür notwendigen Kenntnisse natürlich nicht in zwei Tagen erlernt werden können. Trotzdem konnte am Abend jeder von sich sagen, einerseits eine Menge gelernt, andererseits auch noch wirklich produktive Arbeit für die Wiederinbetriebnahme unserer Bergstrecke geleistet zu haben.

Nach dem – wieder hervorragenden – Abendessen wurde spontan die «Eroberung» des Bahnhofes Gletsch als Abschluss unserer Aktivitäten beschlossen. Nach einer kurzen Fahrt über die Passstrasse füllte sich schlagartig das Domizil von Eugen Gfeller und seiner Maria, die sich aber nicht aus der Ruhe bringen liessen und sich sofort bereit fanden, den Bestand des Weinkellers um einige Flaschen zu reduzieren!

Bei einem kurzen Spaziergang durch das Bahnhofareal bot sich ein wüstes Bild: Eine Lawine hatte hier im Laufe des Winters ein grosses Durcheinander

verursacht und wertvolles Baumaterial wie Schienen, Schwellen und palettierte Mauersteine mit sich gerissen. Ein grosser Teil des Materials war erst am Uferbereich des Rottens zu liegen gekommen, einige Stahlschwellen lagen gar auf dem Grund des Flusses. Kurzerhand vereinbarten wir, die Heimfahrt zu verschieben und am Sonntagmorgen gemeinsam anzugreifen, diese Schäden zu beheben.

Die Arbeiten wurden bei schönstem Sonnenschein gegen Mittag beendet, und jeder konnte mit sich zufrieden sein, als im eigens hierzu aus dem Lokschuppen vor das Bahnhofgebäude geschobenen Personenwagen das letzte gemeinsame Mittagessen eingenommen wurde.

Allen Teilnehmern werden diese Tage wohl lange noch als ein schönes Erlebnis in Erinnerung bleiben.

Ulf Weidle

Sektionsnachrichten



Sektion Innerschweiz
Postfach 4922
6002 Luzern

Generalversammlung

Die diesjährige GV der Sektion fand am 4. Mai erstmals im Kanton Uri, dem Kanton des ersten Teilstückes der Bergstrecke, im gut erreichbaren Touristenort Flüelen statt. Sogar das Hotel hatte den Namen des Orts, nämlich «Flüelerhof».

Um 19 Uhr wurde als Vorprogramm eine kleine, interessante Besichtigung des im Umbau stehenden Bahnhofs angeboten. Der Bahnhofsvorstand, Herr Dähler, informierte zuerst im Baubüro über das Bauprojekt. Anschliessend konnte bei den erneuerten Gleisanlagen mit der nötigen Vorsicht vor dem regen Zugverkehr ein Augenschein genommen werden.

Um 20 Uhr begrüsst der Präsident, Georg Seiler, eine stattliche Anzahl Mitglieder sowie den Zentralpräsidenten, Alfred Gysin. Die üblichen Traktanden konnten speditiv behandelt werden. Danach folgte der Bericht der Baugruppe Goldau, und Alfred Gysin orientierte über die Jahresziele. Der abschliessende Videorückblick der Bausaison 89 zeigte, dass wir der Eröffnung des ersten Teilstückes schon näher gerückt sind.

Beat Martin



Sektion Solothurn
Postfach
2544 Bettlach

Am späteren Nachmittag des 14. Juni 1990 führte uns die Besichtigung des Hochwasser-Entlastungstollens in eine

landschaftlich reizvolle Gegend rund um Langenthal.

Zum Schutze von Hochwasserfluten baute Langenthal eigenartige, hohe Trottoirs. Bei ergiebigen Regenfällen wird Langenthal regelmässig von Wasserfluten heimgesucht.

Das letzte extreme Hochwasser vom August 1975 richtete Schäden in der Höhe von 60 Millionen Franken an. Die «Langeten» führte damals 90 m³/s Wasser.

Die betroffenen Gemeinden Roggwil, Aarwangen, Langenthal, Lotzwil, Madiswil und Leimiswil gründeten 1980 einen Hochwasserschutzverband mit dem Ziel Bau eines Entlastungstollens von Madiswil nach Bannwil und Ausschaltung von gravierenden Überschwemmungen.

Kurz vor dem Durchstich des Stollens konnten wir die Anlagen besichtigen. Herr Grütter, Präsident des Zweckverbandes, stellte das grosse Werk vor.

Besichtigt werden konnten:

- das Einlaufbauwerk mit Toskammer in Madiswil
- die Frischlufteinblasstation im Sägelweiher
- das Auslaufbauwerk in Bannwil mit Anschluss an die Aare.

Kurz einige Zahlen:

Länge des Stollens	7424 Meter
Innendurchmesser	3,30 Meter
Auslaufkapazität	58 m ³ /s

Kosten des Stollens (Preisbasis 1982) 41,25 Mio. Fr.

Herr Grütter war ein versierter Führer, und als er sich zum Abschied als Präsident des Verwaltungsrats der Jura-Bahnen bekannte, waren die Bande von Bahn zu Bahn geschlossen. Wir danken ihm für die perfekte Führung und seine Informationen.

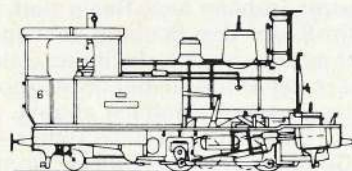
Mit einem kleinen Imbiss im Restaurant Bad Gutenberg fand die sehr interessante Exkursion ihren Abschluss. Unser Reiseführer war Ludwig Ruegger. Er hat als «Einheimischer» viele wert-

volle Informationen über das schöne Gebiet der Langeten geben können. Ihm gebührt ein Merci von allen Teilnehmern.

Nächste Veranstaltungen:

- 26. August: Vereinsausflug
Anmeldungen nimmt der Präsident gerne entgegen.
 - Sonntag, 23. September:
Picknick im Raume Langenthal
 - Freitag, 30. November:
Klausenhöck in Oensingen
- Wir zählen auf eifriges Mitmachen.

Paul Kupper, Sektion Solothurn



Sektion Zürich
Postfach
8810 Horgen

Wir suchen ...

Personen (Hausfrauen, Schüler usw.), die uns bei Standaktionen tageweise oder nach Absprache unterstützen.

Bei folgenden Anlässen sind wir dankbar für Ihre Mithilfe:

23.–25. August in Herblingen
10.–15. Sept. MM Zürich-Altstetten
30. Oktober Herbstmarkt Bülach

Ganz besonders liegt uns der Einsatz an der diesjährigen Zürcher Herbstmesse vom 20. bis 30. September am Herzen.

Bekanntlich hat diese Ausstellung sehr lange Öffnungszeiten. Wir brauchen mindestens 5–6 Personen pro Tag, die unseren Stand betreuen.

Für Ihre tatkräftige Unterstützung danken wir allen recht herzlich zum voraus. Anmeldungen bitte an unser Postfach. Danke!

U. Reimann, P. Glättli

Der freie Treff ist in Bülach im 1.-Klass-Buffer am 21. August und 13. September um 19.30 Uhr auf dem Programm. Wer möchte Dias oder Filme von anderen Bahnen zeigen? Die Organisatoren freuen sich auf neue Gäste.

P. Glättli



Regionalgruppe
Stuttgart

Gut 350 Interessenten, Vereinsmitglieder und Aktionäre sind es zwischenzeitlich geworden, die der Regionalgruppe Stuttgart zugeordnet sind und von hier aus mit Informationen versorgt werden. Unsere regelmässigen Treffen in unserem Stammlokal «Weinstube Müller» in Stuttgart-Ost, Stufenstrasse 19, werden aus diesem Kreis von jeweils rund 20 Personen besucht, wobei sich zwischenzeitlich auch ein «harter Kern» herauskristallisiert hat, der praktisch keine Gelegenheit auslässt, hier die neuesten Erfahrungen von der Furka zu erhalten oder weiterzugeben. Besonders freuen wir uns, dass wir auch regelmässig Gäste, die aus der Peripherie unseres Einzugsgebietes oder gar aus ganz anderen Regionen anreisen, bei uns begrüßen dürfen. Ein nettes Nebenzimmer, das für uns wie geschaffen ist, bietet den Rahmen für einen gemütlichen Abend, an dem sich immer der neueste Stand der Fortschritte an der Bergstrecke erfahren lässt.

In zwangloser Folge wollen wir hier auch über vergangene und aktuelle Themen des Schienenverkehrs – gelegentlich auch über den Furka-Horizont hinaus – mit Dias oder Filmen unserer Regionalgruppenmitglieder berichten. Wünsche und Angebote hierzu werden jederzeit gerne entgegengenommen. Wir würden uns freuen, wenn auch Sie uns an einem ersten Dienstag im Monat um 19 Uhr besuchen würden; Interessenten sind jederzeit herzlich willkommen!

An dieser Stelle möchten wir Ihnen die nächsten Termine der Furka-Abende

der Regionalgruppe Stuttgart bekanntgeben: 7. August

4. September

2. Oktober

6. November

4. Dezember

Das erste Treffen im nächsten Jahr wird am 5. Februar 1991 stattfinden.

Am ersten Juli-Wochenende hatte die Regionalgruppe Stuttgart zu einer Informationsfahrt an die Bergstrecke eingeladen, zu der wir 34 Teilnehmer begrüßen durften. Im folgenden möchten wir Ihnen einen kurzen Abriss über den Ablauf dieser Veranstaltung geben:

Exkursion zur Furka-Bergstrecke vom 6. bis 8. Juli 1990

Seit längerer Zeit ist es uns bereits bekannt, dass es zahlreiche Interessenten unserer Bergstrecke gibt, die seit dem Beginn der Wiederaufbauarbeiten die Gegend um die Furka und damit unsere Bahnlinie noch nicht besucht haben. Die Gründe hierfür lagen für viele besonders im langen Anfahrtsweg, der zwar für uns Süddeutsche noch in vertretbarem Rahmen liegt, aber dennoch für den einzelnen ein Hindernis bedeuten mag.

Da sich der Personenkreis, der einerseits an aktiver Mithilfe bei den Wiederaufbauarbeiten interessiert ist, andererseits aber oft kein richtiges Bild von der Fronarbeit und von der allgemeinen Atmosphäre an der Bergstrecke hat, ständig erweitert, haben wir beschlossen, all jenen die Furka etwas näherzubringen.

Der Teilnehmerkreis, der sich am Freitagnachmittag um 16 Uhr in Stuttgart am Busbahnhof einfand, war denn auch bunt gemischt: zum einen alte Hasen mit mehrjähriger Erfahrung in Sachen Bauen an der Furka, zum anderen auch Neulinge, die dieses Jahr das erste Mal an den Bauwochen teilnehmen werden und sich ihr Arbeitsfeld im voraus etwas genauer ansehen wollten. Jene, die erst für das nächste Jahr ihren Baueinsatz planen, waren ebenso dabei wie auch einige, die einfach ein-

mal sehen wollten, welche Fortschritte erzielt wurden und wie weit man noch von der Inbetriebnahme der Bergstrecke für den Personenverkehr entfernt ist.

Über Schaffhausen, Zürich und Brunnen erreichten wir die Gotthard-Nordrampe und kamen gegen 22 Uhr in unseren Hotels (Burg in Hospental und Alpina in Andermatt) an, wo uns dank des Entgegenkommens der Hoteliers noch ein etwas verspätetes Abendessen serviert wurde.

Der Samstag war für die Besichtigung der Urner Seite der Bergstrecke reserviert, und so fand nach dem Frühstück ein kurzer Transfer nach Realp statt, wo wir um 9 Uhr den Postbus bestiegen. Dieser setzte uns unterhalb des Galenstocks in der Kehre, an der der Korporationsweg nach Tiefenbach abgeht, ab, obwohl dies keine offizielle Haltestelle ist. Gemächlichen Schrittes konnte man von hier aus die auf der gegenüberliegenden Seite gut sichtbaren Alt-senntumstafel-Tunnels und die erst jüngst sanierten Stützmauerabschnitte erkennen. Grosses Hallo, Winken und Rufen begann, als einer die talwärts fahrende Draisine erkennen konnte. «Da wird ja gearbeitet», lautete ein fachmännischer Kommentar ... Nach der genauen Besichtigung der Station Tiefenbach begannen wir den Abstieg auf dem Bahnkörper, nicht ohne genaueste Inspizierung der Steffenbachbrücke und der Tunnels. Einen schönen Eindruck konnte man besonders vom Vorher und Nachher der Kunstbauten und des Oberbaus gewinnen, waren doch auf diesem Streckenabschnitt sowohl Bereiche, die bereits saniert wurden, als auch solche, die noch weitgehend den Ursprungszustand nach Übernahme der Bahnlinie von der FO zeigten. In Realp schloss sich ein Rundgang durch das Baulager an, wo neben dem Interesse an unserem Maschinenpark besonderes Augenmerk auf das neue Containerdorf gelegt wurde. Es wollten natürlich alle sehen, wie die Unterbringung während der Bauwochen aussieht.

Gegen Nachmittag unternahmen wir als Kontrast eine Fahrt mit der Schöllenenbahn und auf den Oberalppass, wobei unser Bus ausserdem die schönsten Fotostellen anfuhr und dadurch auch einige Aussenaufnahmen möglich wurden.

Nach einem gemeinsamen Abendessen in Andermatt begannen sich Wolken in das Urserental hinabzusenken, und dementsprechend regnerisch und neblig wurde der Sonntag, der uns samt unserem Bus zunächst mit dem Autozug durch den Basistunnel nach Oberwald führte. Bei der Auffahrt nach Gletsch führten wir an sämtlichen Kunstbauten einen Besichtigungshalt durch, um auch hier die Notwendigkeit der Sanierungsarbeiten zu belegen. Die bereits durchgeführten Arbeiten zeigten auch auf der Walliser Seite, mit welcher Ernsthaftigkeit die Wiederinbetriebnahme angestrebt wird. Nach einer kurzen Besichtigung der Eisgrotte im Rhonegletscher führte uns der Weg nach Gletsch, wo uns Maria und Eugen Gfeller willkommen hiessen und uns zunächst «ihren» Bahnhof zeigten. Auch die hier durchgeführten Renovierungsarbeiten hinterliessen einen besonderen Eindruck, sieht man doch dem Gebäude nicht an, was alles in ihm steckt.

Den krönenden Abschluss unserer Fahrt bildete das Mittagessen, welches uns die beiden ermöglichten: Im Lokschuppen waren die dort remisierten Personenwagen ins Freie geschoben und dafür eine Festtafel eingerichtet worden, die ihresgleichen in einem Grand-Hotel sucht! Mit einem köstlichen Mittagessen einschliesslich Kaffee und Kuchen in der Atmosphäre des Lokschuppens, der noch an die alten FO-Zeiten erinnert, ging der Besuch an der Furka zu Ende. An dieser Stelle sei nochmals der herzliche Dank an Maria und Eugen gerichtet, die diesen würdigen Abschluss unseres Besuches in Szene setzten und diese Reise für uns alle unvergesslich werden liessen!

Ulf Weidle

PS: Eine derartige Aktion sei auch anderen Regionalgruppen empfohlen, lassen sich doch so die Besichtigung der Bergstrecke und das Kennenlernen untereinander hervorragend verbinden. Besonders erwähnenswert: Der Teilnehmerkreis umfasste keineswegs den sogenannten «harten Kern», viele waren noch nie bei einem unserer regelmässigen Treffen anwesend.



Regionalgruppe
Norddeutschland

Furka in Schwerin (Mecklenburg)

Anlässlich des 7. Verbandstages des «DMV» (Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR), in Verbindung mit einem Tag der offenen Tür der «Deutschen Reichsbahn»/«Mecklenburgische Eisenbahn-Freunde», vom 6. bis 8. Juli 1990 am Schweriner Bahnhof waren wir von der Regionalgruppe Norddeutschland dort mit einem Info-Stand vertreten.

Durch unseren Freund Carsten Möller, der die gleichzeitige FREMO-Demonstration im Tagungsgebäude arrangiert hatte, bekamen wir einen Platz in einem älteren Nahverkehrs-Doppelwagen neben der Drehscheibe des Bw Schwerin, wo die diversen Dampfloks vor den zahlreichen Fotografen wie Filmdivas gedreht und hin und her bewegt wurden.

Der Publikumsandrang war recht gut. Durch den «langen Verkaufssonabend» in der BRD und die Währungs-umstellung am davorliegenden Wochenende war unser Verkauf von Werbematerial zwar beeinträchtigt, aber trotzdem zufriedenstellend.

Die zahlreich abverlangten Infos lassen auf eine grosse Resonanz – speziell im Hinblick auf Fronarbeit – hoffen.

Unsere Regionalgruppe Norddeutschland hat ihren Treffpunkt seit geraumer

Zeit in der Gaststätte «Liermann's Eck», Georgsplatz/Kurze Mähren, 2000 Hamburg 1 (Nähe Hauptbahnhof). Termine können erfragt werden bei Hans Kuke-müller, Nirrheimweg 4a, 2000 Hamburg 1, Telefon 040-553 69 36.



Regionalgruppe
Nordrhein-Westfalen
(NRW)

Vom 28. März bis 1. April 1990 fand in den Westfalenhallen in Dortmund die «Intermodellbau '90» statt. Diese Ausstellung für Flug-, Schiffs-, Automodell-sport- und Eisenbahnmodellbau ist die grösste ihrer Art in Deutschland und fand dieses Jahr bereits zum 12. Male statt.

Auf 30 000 m² Gesamtfläche waren über 7000 Modelle sowie über 30 Eisen-bahnanlagen zu sehen. Daneben prä-sentierten sich auch wieder zahlreiche Vereinigungen. Traditionsgemäss war auch die Sektion NRW des Vereins Furka-Bergstrecke mit dem bewährten Gemeinschaftsstand zusammen mit dem Verlag Schweers+Wall und der Firma BEMO vertreten.

Die Messe spricht jedesmal ein grosses Publikum an. Laut Veranstalter legten 41% der Besucher einen Anfahrtsweg von mehr als 100 km zurück. Insgesamt kamen über 90 000. Entsprechend gross war auch wieder das Interesse an unse-rem Stand. Wir konnten viel Informa-tionsmaterial an den Mann bringen, und der Souvenirverkauf brachte ein sehr erfreuliches Ergebnis. Unser Dank gilt auch den zahlreichen Spendern. In vielen Einzelgesprächen konnten wir unser Anliegen gut vermitteln. So konnten wir einige Adressen von Inter-essenten an Fronarbeitseinsätzen und Aktienzzeichnungen notieren. Die ganze Aktion kann wieder einmal als Erfolg bewertet werden.

Abschliessend möchten wir den Stand-besetzungen, die im Schichtbetrieb tä-tig waren, herzlich danken.

Martin Fränsing

Am Sonntag, dem 13. Mai 1990, fand, wie schon zur Tradition geworden, im grossen Saal des Gemeindezentrums St. Peter und Paul in Hattingen das Frühjahrstreffen der Sektion NRW statt. Trotz Muttertag und Landtagswahlen hatten sich wieder über 60 Interessenten, Mitglieder und Aktionäre dorthin auf den Weg gemacht.

In gemütlicher Runde konnten wir über das kürzlich bewilligte Konzessionsge-such sowie über die Winteraktivitäten der DFB in Goldau berichten. Auch in diesem Jahr haben wieder einige West-falen weder Mühe noch Kosten ge-scheut, um in Goldau aktiv mitzuarbei-ten. Untermalt wurden die Berichte durch zahlreiche interessante Dias. Zur bevorstehenden Bausaison an der Bergstrecke konnten wir Ratschläge und aktuelle Informationen geben.

Grossen Anklang fand wieder unser In-formation- und Souvenirstand. Post-karten, Broschüren und vielfältige Zeitungsartikel fanden reissenden Ab-satz. Auch die erweiterte Neuauflage des Buches «Die Furka-Bergstrecke» fand viel Zuspruch.

Zum guten Gelingen des Treffens tru-gen, wie immer, Kaffee und selbstge-backener Kuchen bei. Allen Spendern und Organisatoren sei an dieser Stelle noch einmal herzlich gedankt! Zum Ab-schluss der Veranstaltung sahen wir den perfekt gemachten Videofilm von Gerd Cremer über die Bausaison 1989. Als i-Tüpfelchen konnten wir dann noch einige seltene Filmaufnahmen vom Betrieb auf der Bergstrecke und von FO-Dampfzügen bewundern.

Stammtische

Die nächsten «Furka-Stammtische» fin-den wie folgt statt:

– Essen, Gaststätte «Zum Sterntaler»,
Wiesenstrasse 27, am 7. September.



Statuten

- I. Name und Sitz
- II. Zweck
- III. Tätigkeiten
- IV. Mitgliedschaft
- V. Finanzen
- VI. Vereinsorgane
 - A. Generalversammlung
 - B. Zentralvorstand
 - C. Kontrollstelle
 - D. Allgemeine Bestimmungen
- VII. Sektionen
- VIII. Statutenänderung und Auflösung
- IX. Schlussbestimmungen

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:
- a) Organisation (Rekrutieren) von freiwilligen Helfern und deren Betreuung
 - b) Unterstützung der DFB bei der Beschaffung von Roll- und Betriebsmaterial
 - c) Finanzielle Unterstützung zur Instandstellung und dem Unterhalt der Furka-Bergstrecke
 - d) Herausgabe eines Mitteilungsblattes, welches mindestens vierteljährlich erscheint
 - e) Information der Mitglieder und der Öffentlichkeit
 - f) 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 zu-gestellt.
- Art. 9 Es bestehen folgende Mitgliederkategorien:
- a) natürliche Personen
 - b) juristische Personen
 - c) Mitglieder auf Lebenszeit

- Art. 10 Der Jahresbeitrag wird von der Generalversammlung festgelegt und beträgt:
- natürliche Personen Fr. 35.- (ab 1991 Fr. 40.-)
 - juristische Personen bezahlen das 5-fache der natürlichen Personen
 - Mitglieder auf Lebenszeit bezahlen das 20-fache des Jahresbeitrages
- Art. 11 Ein Austritt aus dem VFB kann jederzeit schriftlich unter Beachtung einer Frist von 1 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 bzw. Ausschluss aus dem VFB erlischt jeder Anspruch auf das Vereinsvermögen.
- Art. 14 Gestrichen werden jene Mitglieder, die trotz Mahnung zwei Jahresbeiträge nicht bezahlt haben.
- Art. 15 Der Zentralvorstand kann Mitglieder, welche dem Verein Schaden zufügen, nach Anhörung ohne Grundangabe mit Zweidrittelsmehrheit 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 eine solche besteht.

V. Finanzen

- Art. 17 Die finanziellen Mittel des Vereins bestehen aus:
- Beiträgen der Mitglieder
 - Spenden
 - Erträge allfälliger Fonds
 - Erträge 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.

VI. 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 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, Vicepräsidenten 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 Zirkulationsbeschluss 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 Vicepräsident zusammen 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 ist 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 17.03.1990 genehmigt worden. Sie ersetzen diejenigen vom 03.12.1983, mit Änderungen vom 23.03.1985 bzw. 04.04.1987. Sie treten ab sofort in Kraft.

Biel, den 17. März 1990

Der Präsident:

Der Sekretär:

Alfred Gysin

Bruno Albisser

Treffpunkt 19 Uhr, Reisezentrum Hauptbahnhof.

- Köln, Gaststätte «Alt Köln», gegenüber Hauptbahnhof, Ausgang Innenstadt/Dom, am 12. Oktober. Treffpunkt dort um 19.30 Uhr.

Martin Fränsing



Sektion
Niederland

Am 12. Mai kamen Interessierte für den Schweizerischen Verein Furka-Bergstrecke in De Bilt/Holland zusammen. Besprochen wurde die Gründung einer Sektion Nederland.

Drei Initiativnehmer teilten mit, dass eine Sektion Nederland für jeden Interessierten in Holland nützlich ist, weil man einander in einem Verein besser kennenlernt und miteinander mehr für den schweizerischen Verein tun kann (Werbung neuer Mitglieder, Propaganda für die Namenaktien, Reklame im allgemeinen, Mitmachen bei Fronarbeiten usw.).

Damit die legendäre Bahnstrecke zwischen Oberwald, Gletsch und Realp für die Versammelten im Mittelpunkt stand, wurde eine Farbdiaserie mit Bildern bis 1982 und vom Wiederaufbau bis zur Einweihung der «Weisshorn» vorgeführt. Ein Landschaftsmodell mit der Steffenbachbrücke erweckte grosse Aufmerksamkeit, ebenso die vom Verwaltungsrat geschenkte Vereinsfahne. Die Anwesenden beschlossen, die Sektion Nederland zu gründen. Am 6. Juni 1990 wurde dieser neue Verein auf dem Notariat rechtsgültig erklärt.

Holländer, die sich für die Sektion Nederland interessieren, wenden sich bitte an:

Ruerd H. Halbertsma, Henri Polaklaan 6-R, 1018 CS Amsterdam.

Das nächste Vereinstreffen findet am 20. Oktober statt:

Wijkgebouw «De Voorhof», Burg. de Withstraat 29A, De Bilt.

An der Sektion Nederland Interessierte sind dazu herzlich um 12.30 Uhr eingeladen.

Auskünfte: Herr Ruerd H. Halbertsma, Henri Polaklaan 6-R, 1018 CS Amsterdam.

F. S. de Jong, Präsident

Wichtige Mitteilung

Nachdem nunmehr das Signet unseres Vereins im Markenregister eingetragen worden ist, darf aufgrund der rechtlichen Bestimmungen dasselbe nunmehr mit Zustimmung des Markeninhabers, d. h. des Zentralvorstandes, verwendet werden.

Mitglieder, Organisationen, Firmen und Sektionen, welche das Signet des Vereins Furka-Bergstrecke in irgendeinem Zusammenhang verwenden möchten, sind gebeten, vorher die Zustimmung des Zentralvorstandes einzuholen.

Diese Gesuche sind unter Angabe des Verwendungszweckes und der vorgesehenen Gestaltung an die Werbemittelzentrale, derzeit Zürcherstrasse 209, CH-8500 Frauenfeld, zuhanden des Zentralvorstandes zu richten.



Sektion Nordwestschweiz
Postfach 3468
4002 Basel

«Roll-Out» in der Wagenwerkstatt Liestal

Seit einiger Zeit war in der Wagenwerkstatt der Sektion Nordwestschweiz einige Hektik zu verspüren. Der Grund dazu war der 9. August. An diesem Tag sollten die beiden Panorama-Wagenkasten in die RhB-Werkstätten nach Landquart transportiert werden.

Einige Arbeiten waren aber noch nicht fertiggestellt und der Termin also fraglich. Mit Telefon-Aktionen wurden alle verfügbaren Kräfte aufgeboten, um das beinahe Unmögliche möglich zu machen. So war in den letzten Wochen von Montag bis Samstag immer jemand in der Werkstatt anzutreffen, der

sich mit den letzten Schweiss-, Montage- und Malerarbeiten beschäftigte. Am 9. August war es dann soweit. Die beiden Wagenkasten, noch nicht ganz fertig, wurden auf einen Strassentransport verladen. Dieser Anlass wurde von den Anwesenden mit einem wohlverdienten Aperitif gefeiert.

Für vier Mann der Werkstatt-Mannschaft war am 10. August um 4 Uhr morgens Tagwache. Sie begaben sich in die RhB-Werkstätten in Landquart, um die Wagenkasten auf die Untergerüste zu montieren und die letzten Fertigstellungsarbeiten auszuführen.

Dank der vorzüglichen Zusammenarbeit mit der HW-Landquart klappte alles reibungslos. Mit der Unterstützung von RhB-Mitarbeitern, die uns alles Notwendige zur Verfügung stellten, konnten die beiden Wagen fertiggestellt werden.

Allen Beteiligten, besonders den Mitarbeitern der RhB, danken wir herzlich für ihren Einsatz.

Hans Maurer



Handelsunternehmen

Unsere Auftraggeberin, ein kleines, führendes Handelsunternehmen für Eisenbahnmaterial mit Domizil am linken Zürichseeufer, vertritt in der Schweiz massgebende europäische Hersteller von Eisenbahnradern, Bremsen, Schienen, Weichen und Puffern. Wir suchen im Rahmen einer Pensionierung einen unternehmerisch interessierten Maschineningenieur als Nachfolger des Abteilungsleiters.

ABTEILUNGSLEITER

Der neue Mitarbeiter wird sorgfältig an der Seite des heutigen Stelleninhabers on the job eingeführt. Nach der Produkteschulung in den Lieferwerken übernimmt er schrittweise die Verantwortung für ein wachsendes Produktesegment. Er ist beratend tätig, pflegt die Kontakte mit den Kunden und betreut die Vertretungen. Seine Ansprechpartner sind hauptsächlich die Verwaltungen **öffentlicher Verkehrsmittel** sowie die Waggonbau- und Lokomotivbau-Industrien.

Masch.-Ing. HTL

Dieses vielseitige, mit Führungsaufgaben verbundene Tätigkeitsfeld ist zugeschnitten auf einen jüngeren, initiativen Maschineningenieur, welcher seine **Vorliebe für Eisenbahnen** mit seinem Beruf verbinden und sich eine solide Zukunft aufbauen will. Erwünscht sind Konstruktions- und/oder Projektierungserfahrung sowie unternehmerisches Flair. Sprachen: D/F mündlich. Alter: 30 bis 40 Jahre.

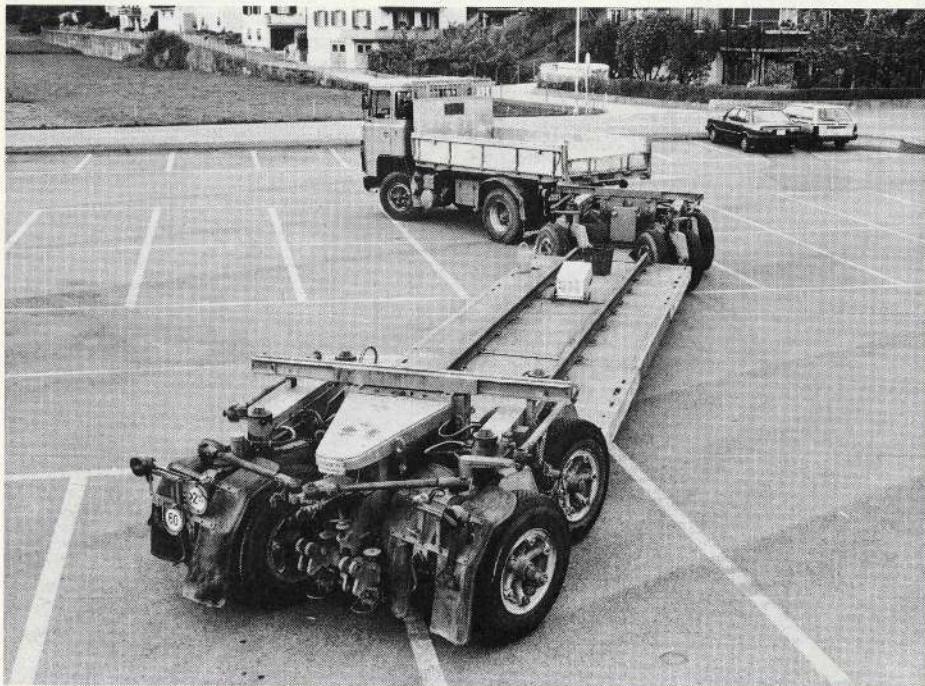
Wir bitten Sie um schriftliche oder telefonische Kontaktnahme mit Frau C. Staeger, **PI, AG für Personalberatung**, Freiestrasse 196, 8032 Zürich, Telefon 01/55 83 80 oder 382 06 82 Direktwahl, Telefax 01/382 06 84 (Ref.-Nr. 9022).



AG für Personalberatung. Rekrutierung, Beratung und Vermittlung von **ETH- und HTL-Ingenieuren**, Fachspezialisten und Kadermitarbeitern. **8032 Zürich**



Seit der 1981 erfolgten Stilllegung der Furka-Bergstrecke ist ein grosses Unternehmen im Gange, diese Teilstrecke wieder zu reaktivieren. Bereits ist die eidgenössische Konzession erteilt, und jetzt sollen einige ehemalige Furka-Oberalp-Dampflokomotiven aus Vietnam zurückgeholt werden, die dort ausfindig gemacht werden konnten. Am Dienstag ist nun die Crew, die für den Rücktransport zuständig ist, nach Vietnam aufgebrochen. Bild: Die Spezialisten-Gruppe vor dem Abflug am Flughafen Kloten.



Unsere Fronarbeiter aus der DDR



Unsere Fronarbeiter aus Apolda in der DDR in der Bauwoche 21.

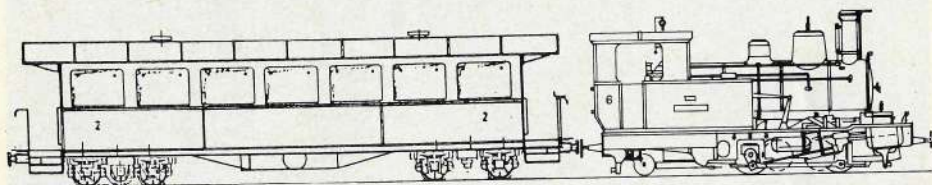
Rund 200 Eisenbahnfreunde aus der DDR – darunter zahlreiche Mitarbeiter der Deutschen Reichsbahn (DR) – wollen uns heuer beim Wiederaufbau der Furka-Bergstrecke helfen. Am Samstag, dem 19. Mai, konnten wir bei strahlendem Sonnenschein eine erste Gruppe von 10 Eisenbahnfreunden aus Thüringen nach 17stündiger Bahnfahrt in Empfang nehmen. Mit viel Staunen hatten sie kurz zuvor die Strecke ab Göschenen erlebt, ohne zu wissen, dass sie in einem der ersten Züge nach Beendigung der Bauarbeiten auf diesem Streckenabschnitt gefahren waren. Für eine lange Begrüssung blieb keine Zeit, denn vom Oberalppass kam der planmässige «Glacier-Express» die Serpentinien herunter, und keiner wollte sich das reizvolle Fotomotiv entgehen lassen. Und vor dessen moderner E-Lok

gab es dann das erste Familienfoto. Nach einem Imbiss im «Posthotel» dann die erste Ortsbesichtigung mit kleinem «Schaufeleinsatz». Ein Gruppenmitglied schreibt uns am 26. Juli: «Nun liegt unser Frondienstesatz auch schon wieder fast 4 Wochen hinter uns. Wir beide haben es gut überstanden, und uns bleibt halt nur noch die Erinnerung an diese schöne Zeit beim Gedankenaustausch und beim Anschauen unserer gefertigten Fotos. Kennen- und liebengelernt haben wir nicht nur ein Stück der DFB sowie die Schweiz überhaupt, auch die vielen netten Kollegen aus Ihrer Heimat und der Schweiz haben uns das «Eingewöhnen» doch recht leicht gemacht. Sollten in den Anfangstagen des Septembers nochmals Freunde für einen Frondienstesatz benötigt werden,

würden wir nochmals diese «Strapaze» auf uns nehmen.» Die Freunde aus Thüringen waren an der Erstellung der Warnblinkanlage, der Aufstellung der Wohncontainer und den Arbeiten an der Erweiterung der Lokremise beteiligt. Ihr Kommentar: «In den Arbeitsgruppen war ein gutes Arbeitsklima, und es ging locker, kameradschaftlich und lustig zu. Wir haben viel gesehen. Auch die Fahrt durch den Gotthardtunnel war eine grossartige Sache, von der wir bisher keine Vorstellung hatten. Deshalb nochmals vielen, vielen Dank für alles, was wir in der 21. Bauwoche alles gesehen und erlebt haben. Die 10 Eisenbahnfreunde aus Apolda in der DDR.»

An dieser Stelle auch ein herzliches «Dankeschön» an die Spender für das Taschengeld an die Eisenbahnfreunde aus der DDR (siehe auch Mitteilungsblatt 1/90). Wir haben bisher rund 8000 DM erhalten. Eine kräftige Aufstockung dieses Betrages könnten wir allerdings noch gut gebrauchen, da sich sehr viele Eisenbahnfreunde aus der DDR als Fronarbeiter gemeldet haben. Dazu nochmals unser Konto:
Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Konto 847 830
Hohenzollerische Landesbank
Sigmaringen (BLZ 653 510 50)

Wolfgang Schmidt



Letzte Meldungen aus Vietnam

Im Rahmen der teils schwierigen und aufwendigen Instandstellungsarbeiten für die Furka-Bergstrecke werden zurzeit verschiedene alte Dampflokomotiven aus Vietnam zurückgeschafft. Diese nicht leichte Aufgabe ist einem Spezialteam übertragen, welches momentan diese heikle Operation im fernen Vietnam durchführt.

Im Anschluss an die positiv verlaufenen, aber schwierigen Verhandlungen wurden alle Vorkehrungen für die Rückschaffung getroffen. Für den Strassentransport wurde eigens ein Spezial-Tiefgangwagen mit einer Tragkraft von 50 Tonnen gebaut. Zusammen mit einem Container voll Spezialwerkzeug und Material ist dieser auf dem Schiffsweg Ende Juli in Saigon

eingetroffen, von wo aus der Weitertransport nach Đà Lạt erfolgte.

Letzte direkte telefonische Mitteilungen bestätigen, dass auch die aus der Schweiz angereiste Spezialistengruppe (13 Mann) gut angekommen ist und alle Teilnehmer wohlauf sind. Dank der sorgfältig geplanten Disposition konnte am Wochenanfang bereits die erste Lokomotive bis Thập Chàm an die Küste verschoben und weitere Transporte aus dem schwierigen Gelände durchgeführt werden. Am 24. August wird das Schweizer Team voraussichtlich aus Saigon zurückkehren, während das Bahnmaterial auf dem Schiffsweg Mitte November in der Schweiz eintreffen wird.

Arbeitswoche der SBB-Lehrlinge der Hauptwerkstätte Olten

vom 8. bis 13. Juli 1990 in Gletsch

Am 8. Juli trafen die SBB-Lehrlinge der Hauptwerkstätte von Olten per Zug in Oberwald ein. Sie wurden noch am selben Abend mit einem Bus ins Depot der Furka-Bergstrecke nach Gletsch gebracht.

Am Montag hiess es die Arbeiten zu verteilen. Die vorgesehenen Arbeiten an der Notbrücke konnten nicht vorgenommen werden, da verschiedene Maschinen und Werkzeuge nicht zur Verfügung standen. Doch es gab auch so einiges zu erledigen. So wurde an den beiden Depottoren ein Vordach montiert, damit bei Regen das Wasser nicht mehr über die Holzture hinunterrinnt. Gleichzeitig wurden neue Betonschwellen und Türhalterungen erstellt, so dass die Tore auch wieder gut geschlossen werden können.

Die Winkeleisen zur Befestigung der Schwellen auf der Notbrücke wurden noch mit Anti-Rost-Farbe bemalt.

Es wurden auch einige Aufräumarbeiten im und ums Depot erledigt. Am Dienstag und am Mittwoch konnte je die Hälfte der Gruppe den Weg zur Gletschergrotte unter die Füsse nehmen. Einige fanden dabei sogar kleine Kristalle.

So verging die Woche bei meist sonnigem aber zum Teil auch kaltem Wetter recht schnell. Bald hiess es wieder zusammenpacken und die Heimreise antreten.

Diese Woche wird uns sicher noch lange in Erinnerung bleiben. Danken möchten wir noch allen Sponsoren, welche mit ihren Spenden auch zum guten Gelingen dieser Woche beigetragen haben.

Ein Lagermitglied

«info-bus» VFB

Trotz gewisser Startschwierigkeiten konnten mit dem Info-Bus u.a. folgende Anlässe besucht werden:

17. März, Biel, GV VFB

8.–10. Mai, Zürich, Int. Geleisebauausstellung

19.–20. Mai, S-Bahn-Fest, Effretikon

27. Mai, Bremgarten-West, S-Bahn-Fest

20.–25. August, Neunicornzenter

28.–29. August, Andermatt/Realp

22.–23. September, Extranaganra, Zürich-Tiefenbrunnen

27.–29. September, MAG, Aarau

7. Oktober, DVZO, Bauma

12.–14. Oktober, Einweihung Lokremise, Realp

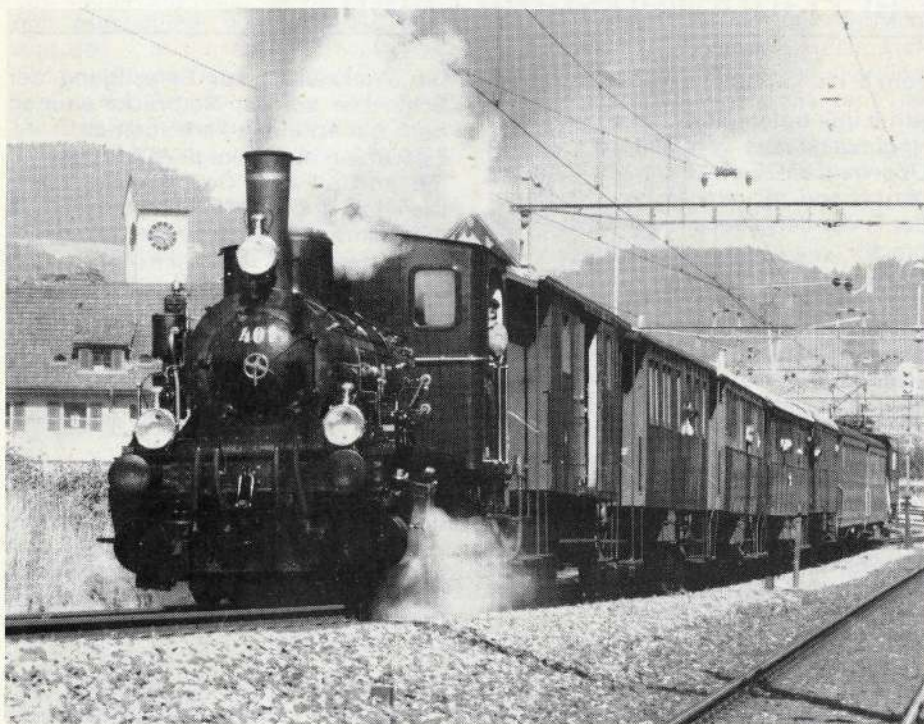
30. Oktober, Herbstmarkt, Bülach
Ein ausführlicherer Bericht darüber folgt im Mitteilungsheft 4/90.

An dieser Stelle möchte sich das Bussteam bei all den Personen, die ihm in irgendeiner Art geholfen haben, herzlich bedanken.

Zur Unterstützung suchen wir vor allem noch Busbetreuer(innen).

Bei Interesse melden Sie sich über Telefon 062/35 18 03 (H. Surber).

Die Zürcher Oberländer Dampfbahn



Ein gut besetzter Dampfzug mit der Lok Ed 3/3 Nr. 401 (früher Uerikon–Bauma-Bahn) nimmt mit Hilfe der vereinseigenen elektrischen Schiebelok Be 4/4 Nr. 15 die Steigung von Bauma nach Neuthal in Angriff.

Rund 230 Aktivmitglieder helfen beim Dampfbahn-Verein Zürich Oberland mit, dass jährlich über 20 000 Passagiere eine unvergessliche Fahrt in historischem Eisenbahnmaterial und mit viel Dampf erleben können. Seit Anfang Mai 1978 dampfen die Züge des DVZO durch das Zürcher Oberland; anfänglich allerdings nur von Bauma nach Bäretswil. Doch bereits 1979 erhielten die Hobby-Eisenbahner von den Schweizerischen Bundesbahnen die Bewilligung, ihren Zug bis nach Hinwil rollen zu lassen. So verkehren die Dampfzüge jeweils jeden ersten und dritten Sonn-

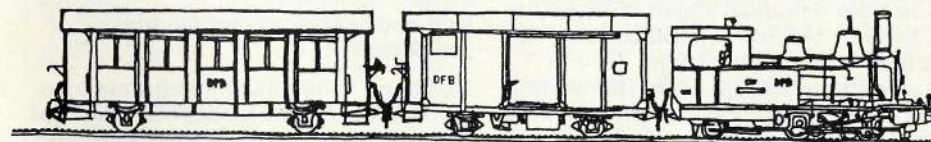
tag in den Monaten Mai bis Oktober fahrplanmässig – der Fahrplan ist im offiziellen Kursbuch abgedruckt – über die rostigen Schienen der geschichtlich interessanten Bahnlinie Bauma–Bäretswil–Hinwil.

Die heute vom DVZO befahrene Strecke war einst Bestandteil der oft verspotzten und mitleidig belächelten Uerikon–Bauma-Bahn (UeBB), die 1948 von den SBB übernommen wurde. Noch bis 1969 verkehrten zwischen Bauma und Hinwil fahrplanmässige Personen- und Güterzüge. Am 1. Juni 1969 wurde versuchsweise ein Busbetrieb aufgenom-

men, der schliesslich auch beibehalten wurde. Seither rumpeln nur noch Güterzüge über die Gleise zwischen Hinwil und Bäretswil. Der Streckenabschnitt Bäretswil–Bauma blieb stillgelegt, und das Unkraut wuchs zwischen den Schienen und Schwellen. Den initiativen Gründungsmitgliedern des DVZO ist es zu verdanken, dass im Zeitraum zwischen 1969 und 1978 die Idee einer Museumsbahn reifte und verwirklicht wurde. Geeignetes Rollmaterial wurde angeschafft und mit viel Liebe und Ausdauer restauriert. Die Dampfbahn mit einer Streckenlänge von 12 Kilometern und einer grössten Steigung von 29,2‰ fährt während 40 Minuten durch ein herrliches Wandergebiet (Guyer-Zeller-Wanderwege, Industrielehrpfad Zürich Oberland) und ist zu einem beliebten

Ausflugsziel für jung und alt geworden. Die Lokomotiven und Wagen werden von Mitgliedern des DVZO in unzähligen Freizeitstunden restauriert und unterhalten. Dies bildet die Voraussetzung, damit die Museumszüge überhaupt zum Einsatz zugelassen werden. Der DVZO betreibt den Bahnbetrieb unter Aufsicht und nach den Vorschriften der Schweizerischen Bundesbahnen in eigener Regie, das heisst seine Mitglieder amten an den Fahrtagen als Lokführer, Heizer, Zugbegleiter, Rangierarbeiter, Souvenirverkäufer usw. Dies wiederum setzt eine sorgfältige Ausbildung der Freizeitbähnler voraus. Die DVZO-Vereinsmitglieder betreiben demnach ein richtiges kleines Bahnunternehmen.

Hugo Wenger



Die DFB fährt Berna

Auf Anfang Juli 1990 konnte die DFB den ersten eigenen Lastwagen in Betrieb nehmen. Der Lastwagen ist ein Geschenk der Firma Meyer-Spinnler AG in 4132 Muttenz BL, die ein grosses Kieswerk mit Kiesgrube, Betonmischanlage usw. und einige eigene Spezialfahrzeuge betreibt.

Ein Berna 5U, Jahrgang 1960, in bestem Zustand und durch die Experten der Motorfahrzeugprüfstation bei der Basel abgenommen, verkehrt also auf dem Schweizerischen Strassennetz. Zu Diensten ist der Berna-Dreiseiten-

kipper der Wagenwerkstatt der Sektion Nordwestschweiz einerseits und andererseits all jenen Arbeitsgruppen, die kurzfristig einen Transport ausführen sollten, einen Lastwagenchauffeur haben, aber kein Fahrzeug zum Nulltarif vermitteln können.

Der Berna-Kipper ist in Liestal stationiert, wo er sukzessive aufgemöbelt wird. Zu gegebener Stunde soll er in den Rollmaterialbestand der DFB eingereiht und mit einem eidgenössischen Nummernschild versehen werden.

Andere Bahnen

Monte-Generoso-Bahn wohin?

bhs. – Laut einer ap-Meldung und Insidermeldungen, die bereits vor einem Jahr kursierten, ist die Zukunft der Bergbahn Capolago–Monte-Generoso ungewiss. Die Migros als Besitzerin der Ferrovie Monte Generoso SA will die Schuldenlast reduzieren. Laut Jules Kyburz, Verwaltungsratspräsident der Bahn und Migros-Chef, könnte die bisherige Zahnrad durch eine Seilbahn (womit wohl eine Schwebebahn gemeint sein dürfte) ersetzt werden. Damit würde die Fahrt von 45 auf etwa 8 Minuten verkürzt und die Zahl der beförderten Passagiere von jetzt 80 000 erhöht. (?) Als weitere Alternativen nannte Kyburz in Capolago die Stilllegung der Bahn oder die Übernahme durch den Kanton, wobei die Migros vorher die Schulden tilgen würde. Die Bahn fährt jährlich ein Defizit von 1,5 bis 2 Millionen Franken ein.

Dazu wäre grundsätzlich zu bemerken, dass die Migros-Tochter Hotelplan keinen Deut zur Steigerung der Frequenzahlen auch in Randzeiten tut, ja dort bei Anfrage das Angebot Monte Generoso gänzlich unbekannt ist. Weiter ist die Diversifikation der Bahngesellschaft, beispielsweise in Abendfahrten oder anderen speziellen Angeboten, auch in Zusammenarbeit mit Carunternehmen, gleich Null. Weiter ist, wenigstens in telefonischen Kontakten mit der Bahnleitung, kein Einsatz in irgendeiner Richtung zur Ankurbelung des Geschäftes zu verspüren. Den Eindruck, dass das Bahnpersonal einfach seinen Dienst schiebt und auf Feierabend wartet, wird man bei einem Besuch der Bahn nicht los. Die Fahrplangestaltung lässt zu wünschen übrig, besonders die frühe letzte Talfahrt im Hochsommer. Zu bemängeln ist auch, dass die zu gut ausgebaute Strasse auf den Aussichtsberg für reine touristische

Fahrten nicht endlich geschlossen wird.

Dass die Bestätigung der bisherigen unbestätigten Meldungen und Gerüchte ausgerechnet am Tag der Feier zum 100jährigen Bestehen der MG erfolgt, lässt die Stossrichtung des Vorgehens der Muttergesellschaft erahnen.

Beispiele zur Existenzsicherung von gleich oder ähnlich gelagerten Touristenbahnen in der Schweiz gibt es genug, sei dies die Montreux–Glion–Rochers de Naye oder die Brienz–Rothorn-Bahn. Schade, dass hier eine erst vor wenigen Jahren modern aufgerüstete Bahn dem Unvermögen (oder ist es nur Desinteresse) eines Managements weichen soll.

Una nuova stazione ferroviaria per Lucerna

Nell'anno 1859 venne inaugurata a Lucerna la prima stazione ferroviaria. Nel 1895 gli impianti vennero rimodernati e ampliati, per poter accogliere l'aumentato numero di viaggiatori. Quando il 5 febbraio 1971 la torre ovest del grande complesso prese fuoco, l'impianti tecnici della stazione non furono però toccati dall'incendio, e il traffico su rotaia non fu perturbato. Il 5 febbraio 1991 verrà inaugurata ufficialmente la nuova stazione ferroviaria. L'associazione della Linea superiore della Furka è presente con il nuovo bus d'informazione.

Une nouvelle gare pour Lucerne

En 1859, Lucerne fut la première à construire une gare et dans la première à se décider pour un chemin de fer central. En 1895, les installations de la gare de Lucerne furent modernisées pour faire face au trafic croissant. Puis ce fut l'incendie de 1971, qui fit rage pendant trois heures, un vlai cauchemar pour

les Lucernois! Les installations techniques furent heureusement épargnées. En 1991, le 5 février, aura lieu l'inauguration officielle de la nouvelle gare. Ce sera pour Lucerne l'aube d'une nouvelle époque. L'association Ligne sommitale de la Furka, elle est présente naturellement au lieu avec le nouveau bus d'information.

Neuer Bahnhof für Luzern

Im Jahre 1859 erhielt Luzern den ersten Bahnhof und damit auch den ersten Anschluss an die Centralbahn. 1895 wurden die Bahnhofanlagen neu gegliedert und gestaltet, um dem zuneh-

menden Verkehr gerecht zu werden. Als am 5. Februar 1971 im Westturm des grossen Gebäudekomplexes Feuer ausbrach, wurde die grosse, imposante Bahnhofskuppel zerstört. Vom Luzerner Bahnhof blieb nach drei Stunden ein rauchendes Trümmerfeld übrig. Die bahntechnischen Anlagen wurden praktisch nicht in Mitleidenschaft gezogen, und der Bahnverkehr konnte aufrecht erhalten werden. Am 5. Februar 1991 wird nun der neue Bahnhof offiziell eingeweiht. Damit wird für Luzern eine neue Ära beginnen. Selbstverständlich ist der Verein Furka-Bergstrecke an diesem Anlass mit dem neuen Info-Bus dabei!



Regionalgruppe
Rhein-Neckar

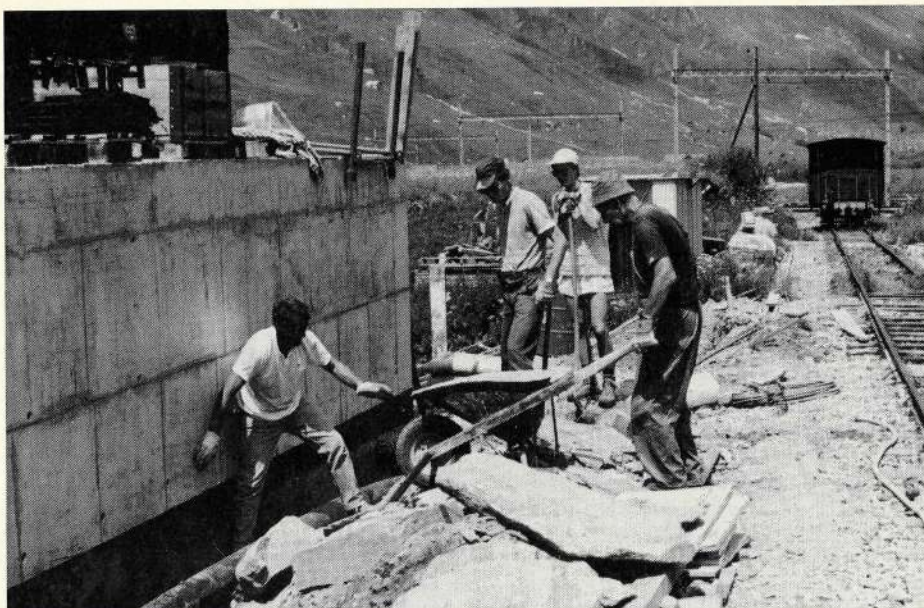
Am 5. Mai 1990 fand in den Clubräumen der Eisenbahnfreunde Kraichgau e.V. in Sinsheim das erste diesjährige Regionaltreffen der Regionalgruppe Rhein-Neckar statt. Erschienen waren 45 Furka-Begeisterte sowie einige Mitglieder des gastgebenden Eisenbahnclubs. Auf dem Programm standen neben einem Rückblick auf die vergangene Bausaison 89, der anhand des Jahresberichtes des Vereinspräsidenten sowie unter Verwendung einiger Dias erfolgte, ein Ausblick auf die bevorstehende Bausaison 90 sowie die Planung der Aktivitäten der Regionalgruppe Rhein-Neckar für das Jahr 1990.

Als Ergänzung des Jahresrückblickes wurde im Anschluss an diesen Tagesordnungspunkt der Videofilm von Gerd Cremer über die Bausaison 89 gezeigt, welcher allen Anwesenden sehr gut gefiel, wie der anschliessende Applaus zeigte.

Nachdem die verschiedenen Aktivitäten für 1990, wie Infostandaktionen und Fronarbeitswoche, besprochen waren, hielt Bernd Karl, der aktiv bei der Wiederaufarbeitung der «Weisshorn» in Samstagern mitgearbeitet hatte, als krönenden Abschluss dieses Tages einen Diavortrag über die Aufarbeitung der «Weisshorn» sowie die Überführungsfahrt von Landquart nach Realp. Aufgrund der fachlichen Kompetenz des Vortragenden wurde dieser Vortrag von allen Anwesenden aufmerksam verfolgt und mit Applaus bedacht. Im Anschluss an den offiziellen Teil endete das Regionaltreffen mit einem geselligen Zusammensein.

Das nächste Regionaltreffen unserer Regionalgruppe findet nach Abschluss der diesjährigen Bausaison voraussichtlich im Oktober/November statt. Bis dahin trifft sich die Regionalgruppe Rhein-Neckar an jedem ersten Freitag eines Monats um 20 Uhr im «Eichbaumbräuhaus», Käfertalerstrasse 168, in Mannheim.

Alexander Ehrhard



Ein gutes Team legt Kunststoffrohre.

Arbeitstag vom 30. Juni

Am Samstag, 30. Juni, traf eine kleine Gruppe, eine Handvoll arbeitswilliger Sektionsmitglieder und ein aussenstehender interessierter Lehrling, um 9 Uhr in Realp ein, um mit dem Sektionsarbeitstag als sinnvollem Kurzeinsatz die Lücken der zurückreisenden Baulager-Teilnehmer zu schliessen. Bauchef Walter Willi hatte für unsere Gruppe eine passende Arbeit bereit. Längs des Depots musste je ein Kunststoffrohr für Stark- und Schwachstromleitungen zur Speisung der Blinklichtanlage beim Strassenübergang gelegt werden. Zuerst galt es, einen 70 cm tiefen Graben auszuheben. Dabei kamen grosse Steinbrocken zum Vorschein, die unmöglich von Hand rausgehoben werden konnten. Die Baulokomotive HGm 2/2 war ein ideales Hilfsmittel.

Um den Brocken wurde jeweils ein Seil geschlungen. Ein weiteres Seil mit einer Rolle befestigten wir an der äusseren Schiene und das Seil des Steins an der Lokomotive die Brocken heraus. Bald war es schon wieder Mittag, und mancher nahm sein Picknick an der rauschenden Furkareuss ein. Am Nachmittag konnte ein Teil der Gruppe für Materialtransporte eingesetzt werden, und der Rest der Gruppe arbeitete beim Depot weiter. Um etwa 16 Uhr waren die Rohre sauber gelegt und mit den angefangenen Rohrleitungen verbunden. Schnell wurde der Graben wieder zugeeckt, und bald war das Material aufgeräumt. Nach einem warmen, aber effizienten Arbeitstag traten wir die Heimfahrt an. Den Helfern sei an dieser Stelle nochmals für ihren tatkräftigen Einsatz gedankt.

Beat Martin, Luzern

Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn



Der Verein «Dampffreunde der Rhätischen Bahn» wurde 1978 gegründet. Männer und Frauen wollten die RhB in ihren Bemühungen, den Dampfbetrieb weiter zu erhalten, unterstützen. Wer hat nicht die wunderschönen Bilder vor Augen, wo im Film «Der Zauberberg» nach dem Roman von Thomas Mann die Dampflokomotive und ihre heimeligen Zacher die erholungssuchenden Menschen nach Davos bringt. Und bildeten die 29 G-4/5-Dampflokomotiven nicht die grösste Serie, welche je auf dem Netz der RhB verkehrten? Von der Anzahl her wurde sie nicht einmal durch die Ge 4/4" erreicht!

Der Verein «Dampffreunde der RhB» möchte im Rahmen seiner Möglichkeiten die RhB unterstützen, den Dampfbetrieb aufrecht zu erhalten. Er tut dies u. a. indem er seine Mitglieder (zur Zeit etwa 90) in der ganzen Schweiz und im Ausland über die Dampfaktivitäten der RhB informiert. Im weiteren will er mit

dem Verkauf von schönen Souvenirartikel (Kleber, Postkarten, Gläser, T-Shirts, Bierhumpen, Uhren usw.) mit-helfen, dass die Besucher der Dampfzüge in diesem Jahr diese eindrücklichen Erlebnisse nicht so schnell wieder vergessen und sogar – wenn immer möglich – wieder einen Dampfzug besteigen. Durch den Verkauf der Artikel mit Gewinn ist es unserem Verein auch möglich, Geld auf die Seite zu legen, damit er in finanziellen Engpässen, welche mit dem Dampfbetrieb zusammenhängen, einspringen oder zumindest einen Beitrag leisten kann.

Ein weiteres Ziel des Vereins ist die Pflege der Kameradschaft. Zu diesem Zwecke führt er jährlich eine Vereinsreise mit einem bahntechnischen Höhepunkt durch. So führten diese Reisen ins Appenzellerland (Dieseltriebwagen der AB), ins Emmental (Dampffahrt auf der EBT), auf die MOB (Fahrt mit ehemaligen Triebwagen des Goldenpass-

Express) oder mit der RhB ins Puschlav. Wir freuen uns, wenn der nostalgische Dampfzug, sei es mit der G 4/5 oder mit der «Rätia» durch die schönen Gegenden Graubündens führt. Wir freuen uns auch, wenn neue Mitglieder aus den Reihen der Leser unserem Verein beitreten. Die Jahresbeiträge betragen für Aktivmitglieder Fr. 60.–, für Junior- und

Seniormitglieder Fr. 30.–, auch Gönner sind herzlich willkommen (auch kleinste Spenden helfen uns). Auskünfte erteilt gerne: Marcel Haudenschild, Aktuar, Chur. Die Adresse des Vereins lautet: Postfach 189, 7007 Chur.

Chur, im Dezember 1989

Bestellalon für Verkaufsartikel

Verein Furka-Bergstrecke, Materialstelle, Zürcherstrasse 209, CH-8500 Frauenfeld
Lieferung mit Rechnung, Mindestbestellwert Fr. 10.–, zuzüglich Versandkosten

Bücher/Video

.... «Glacier-Express», H. Schweers	deutsch	Fr. 23.—	_____
.... «Glacier-Express», H. Schweers	englisch	Fr. 23.—	_____
.... «Glacier-Express», Video VHS		Fr. 99.—	_____
.... «Geschichte des Landes um die Furka», H. Kreuzer		Fr. 27.50	_____
.... «Furka-Oberalp», Schweers + Wall 1989		Fr. 62.50	_____
.... «Die Furka-Bergstrecke», Schweers + Wall, Ausgabe 1990		Fr. 24.—	_____
.... Faltbeilage zu «Das Grosse Buch der FO»		Fr. 15.—	_____
.... Stimmungsbilder «Eisenbahnen I»		Fr. 27.—	_____
.... Atmosphères «Ferroviaires I»		Fr. 27.—	_____
.... «Schweizer Ferien 90 mit Dampf»		Fr. 5.—	_____
.... Sammelmappe für Mitteilungsblätter		Fr. 15.—	_____

Postkarten-Sets

.... Nr. 10 Furka-Bergstrecke I	Fr. 10.—	_____
.... Nr. 11 Furka-Oberalp	Fr. 10.—	_____
.... Nr. 12 Glacier-Express	Fr. 10.—	_____
.... Nr. 13 Dampflokotativen	Fr. 10.—	_____
.... Nr. 15 Furka-Bergstrecke II	Fr. 10.—	_____
.... Leutwyler FO II	Fr. 11.—	_____
.... Leutwyler FO III	Fr. 11.—	_____
.... Leutwyler FO IV	Fr. 11.—	_____

Diverses

.... Medaille «Weisshorn», Silber	Fr. 50.—	_____
.... Silber, vergoldet	Fr. 80.—	_____
.... Luxusetui für Medaillen	Fr. 10.—	_____
.... Kleber (Signet VFB)	Fr. 2.—	_____
.... Faserschreiber-Set (4 Farben)	Fr. 5.—	_____
.... Feuerzeug mit Signet	Fr. 2.—	_____
.... Brustbeutel (für Ausweise usw.)	Fr. 12.—	_____
.... Einkaufstasche	Fr. 6.—	_____
.... Jutetasche	Fr. 5.—	_____
.... Vereinsabzeichen zum Anstecken	Fr. 5.—	_____
.... Stickabzeichen zum Aufnähen, 6x10 cm	Fr. 6.—	_____
.... Flaschenöffner (Kellnermesser)	Fr. 5.—	_____
.... Notbremse (Zapfenzieher)	Fr. 10.—	_____
.... Weisswein-Gläser 1 dl, im 6er-Pack	Fr. 15.—	_____
.... Rotwein-Gläser 1,4 dl, im 6er-Pack	Fr. 37.—	_____

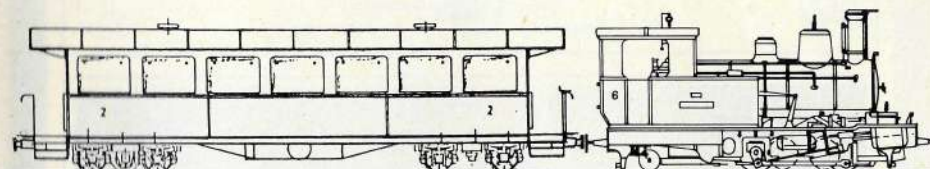
Wein in 7-dl-Flaschen, Versand nur in der Schweiz:

.... Fendant Karton zu 12 Flaschen	Fr. 130.—	_____
.... Dôle Karton zu 12 Flaschen	Fr. 140.—	_____
bei Abnahme von mind. 2 Kartons Fr. 10.– Rabatt pro Karton		
.... T-Shirt weiss, Grössen S, M, L, XL	Fr. 15.—	_____
.... Grösse XXL	Fr. 18.—	_____
.... T-Shirt gelb, Grössen S, M, L, XL	Fr. 17.—	_____
.... Grösse XXL	Fr. 20.—	_____
.... Pullover weiss, Grössen S, M, L, XL, XXL	Fr. 29.—	_____
.... gelb, türkis, marine, grau, rot	Fr. 32.—	_____
.... Regenjacke, nur eine Grösse	Fr. 20.—	_____
.... Mütze	Fr. 3.—	_____
.... Fahne mit Vereinssignet	Fr. 125.—	_____
.... Murmeli	Fr. 25.—	_____

Name: _____ Vorname: _____

Adresse: _____ PLZ/Ort: _____

Datum: _____ Unterschrift: _____



Lokremise-Aufrichtefeier in Realp 20./21. Oktober 1990

Den sehr gut gelungenen Bau wollen wir mit den an diesem Werk beteiligten Mitarbeitern, Fachleuten, Helfern und allen Mitgliedern unserer Organisationen feiern. Dafür organisieren wir einen

Tag der offenen Tür

Es wird diverse Ausstellungen, Dia- oder Filmvorträge, Besichtigungen usw. geben. In der zum «Festsaal» umfunktionierten Lokremise gibt es diverse Aktivitäten und natürlich auch ein Festessen.

Am Sonntag wird für das allgemeine Publikum und die «Unersättlichen» im kleinerem Rahmen ein **Nachfest** abgehalten.

Nähere Details werden rechtzeitig über die Sektionen und Regionalgruppen bekanntgegeben.

Bitte reserviert Euch schon jetzt die obgenannten Daten. Wir freuen uns!

Das OK (Sektion Aargau)