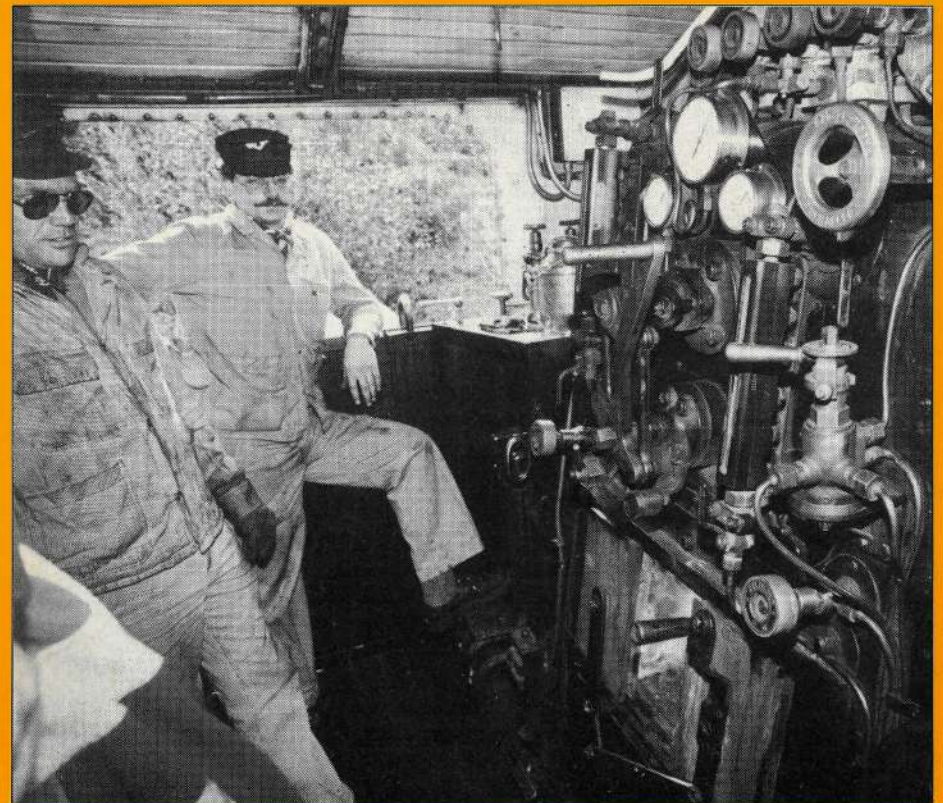




Verein Furka-Bergstrecke

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG



Wichtige Adressen

Sekretariat VFB	Postfach 20	CH-3428 Wiler	065 / 45 11 24 Fax 065 / 45 11 24
Sekretariat DFB	Postfach 3468	CH-4002 Basel	061 / 332 18 18 Fax 061 / 332 16 00
Realp DFB	Bahnhof/Depot	CH-6491 Realp	044 / 6 70 42
Gletsch DFB	Bahnhof/Station	CH-3999 Gletsch	028 / 73 22 33

Adressliste Zentralvorstand

Funktion	Name	Adresse	Telefon / Fax
Präsident	Albisser Bruno	Fritz-Buser-Strasse 9 CH-3428 Wiler	P 065 / 45 11 24 Fax 065 / 45 11 24
Vizepräsident	Grünig Peter	Eggweg 20 CH-3065 Bolligen	P 031 / 921 19 42 G 031 / 338 29 64 Fax 031 / 338 39 99
Sekretär / Kassier	Joder Urs	Hofacherstrasse 3 CH-3428 Wiler	P 065 / 45 12 39
Werbung	Abegg Alice	Krummfeld 11 CH-6423 Seewen	P 043 / 21 22 93
Neumitglieder	Weber Hans	Birkenweg 12 CH-5603 Staufien	P 064 / 51 15 38
Info CH	Hofmann Hans	Schellenbergstrasse 5 CH-7000 Chur	P 081 / 27 42 68 Fax 081 / 27 42 68
Info D / NL	Hoenig Isolde	Winfriedstrasse 14 D-80639 München	P 0049 / 89 178 31 51
Info D / NL	Maier Kurt	Bahnhofstrasse 9 D-71397 Leutenbach	P 0049 / 71 956 68 46
Vertreter DFB AG	Gobet Hans	Hintere Höhenstrasse 53 CH-5430 Wettingen	P 056 / 26 77 76

Mitteilungsblatt / Bulletin
VFB, Verein Furka-Bergstrecke
3999 Oberwald

Ausgabe / Edition 1/95
DFB, Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
3999 Oberwald

Impressum:

12. Jahrgang Auflage 10 000 Ex.
12. année Tirage 10 000 ex.
4 Ausgaben jährlich / 4 édition par an

Redaktionsteam / Rédacteurs:
Hans Hofmann, Bruno Albisser,
Alfred Heinimann
Redaktionsadresse / Adresse de la
rédaction: H. Hofmann
Schellenbergstrasse 5, 7000 Chur

Übersetzungen / Traductions:
Paul Braissant, Hiltystrasse, 3000 Bern

Druck / Imprimé par:
Keller Druck AG, 5004 Aarau

Redaktionsschluss für Nr. 2/95
Clôture de rédaction du no. 2/95:
10. April 1995 / 10. avril 1995
Erscheinungsdatum: Woche 21
Date de parution: semaine 21

Unsere Konten: / Nos comptes:

CH: Verein Furka-Bergstrecke
Postkonto 19-11643-1, Sion

BRD: Verein Furka-Bergstrecke
Genossenschaftsbank Weil im Schönbuch
(Konto Nr. 63 277 000, BLZ 600 692 24)
Hauptstrasse 38
D-71093 Weil im Schönbuch

DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Postkonto 19-5011-3, Sion

Verein Furka-Bergstrecke
Sekretariat, Postfach 20
3428 Wiler b. U.

Inhalt / Sommaire

Mitgliederbeitrag 1995	5
Mitteilungen des DFB-Sekretariates	7
Informationen der Geschäftsleitung DFB	9
Einladung zur 11. ordentlichen Generalversammlung VFB	12
Viele Wege führen an die Furka	15
Sektionsmitteilungen	17
Furka-Agenda	23
Dampflokführer-Ausbildungsfahrten in Griechenland	25
Souvenir-Shop	31

Zum Titelbild:
Lokführer und Heizer zur Abfahrt bereit.

Dampfbahn Furka-Bergstrecke
Sekretariat, Postfach 3468
4002 Basel

Mitgliederbeitrag / Rechnung 1995

Wir bitten alle Vereinsmitglieder mit der Zahlung
des Beitrages 1995 zu warten, bis Sie von Ihrem Kassier
den entsprechenden Einzahlungsschein erhalten.

Sie ersparen uns so unnötigen Aufwand.

Furka-Fotos für unseren Reisedienst



Wir suchen laufend Fotos von unserer Bergstrecke mit touristischen Motiven für die Arbeit unseres Reisedienstes im In- und Ausland. Gefragt sind diese von 1993 und insbesondere von 1994.

Wer uns solches Fotomaterial - bitte kostenlos - zur Verfügung stellen kann, gebe dazu bitte eine Nachricht an unseren DFB-Verwaltungsrat Wolfgang Schmidt, Sonnenhalde 22, D-72488 Sigmaringen, Tel. 0049/7571/52030, Fax 0049/7571/50604.

Anmerkung:

Wir müssen diese Bitte aus unserem Mitteilungsblatt 3/94 wiederholen, da es hierzu leider nur eine Reaktion gab. Unser Reisedienst bittet dringend um Hilfe, denn er kann neben der täglichen Arbeit nicht auch noch die für Reiseveranstalter benötigten Fotos selber machen.

Mitgliederbeitrag 1995 / Mitgliederausweis 1995

Die Mitgliedsbeiträge sind in den vergangenen Jahren überwiegend dezentral durch die Sektionen kassiert worden. Die Mitglieder bezahlten ihren Beitrag, nachdem sie eine Rechnung erhalten hatten. In der Schweiz wurden diese generell durch die Sektionen verschickt; bezahlt wurde auf die Sektionskonten. In Holland und Deutschland wurde die Rechnung zentral verschickt – bezahlt wurde auf ein Landeskonto. Beide Lösungen haben sich im allgemeinen bewährt. Gleichwohl haben sie aber auch beide einige gravierende Nachteile.

Der Arbeitsaufwand bei der Beitragsverwaltung war erheblich. Doppelarbeit beim Zentralkassier und den Sektionskassierern war üblich. Zuerst waren gültige und aktuelle Mitgliederverzeichnisse für die Sektionskassierer zu erstellen und zu verschicken. Diese verschickten ihrerseits die Beitragsrechnungen an die Mitglieder. Die Zahlungen gingen dann entweder an die Sektionskasse oder an den Zentralverein. Hin- und herrechnen und überwachen war für Sektion und Zentralverein normal. Darüberhinaus wusste der Zentralkassier nie, wann, wieviel Geld tatsächlich verfügbar war. Das Wissen über das Geld auf den Sektionskonten fehlte. Ein Zugriff auf dieses Geld - Geld des Zentralvereins - war nicht möglich. Auch die Auslandskonten waren umständlich zu überwachen.

Im vergangenen und im laufenden Jahr ist die Vereinsführung von einschneidenden Änderungen betroffen. Das Sekretariat wurde von Basel nach Wiler verlegt. Die Aufgabenverteilung wurde geändert und gestrafft. Vieles wurde delegiert. Bei so vielen Veränderungen kam es auch zu Pannen. Die angestrebten Verbesserungen sind noch nicht so spürbar, wie wir uns dies im Zentralvorstand vorgestellt hatten. Im neuen Jahr wollen wir die Verwaltung effektiver und kostengünstiger gestalten.

Hierzu gehört auch das zukünftige, neue Inkassoverfahren bei den Mitgliedsbeiträgen. Die Serviceleistungen der verschiedenen Geldinstitute in Europa unterscheiden sich nach der Art und in den Kosten deutlich. Wir müssen daher verschiedene Wege gehen.

Schweiz:

Die PTT bietet Einzahlscheine an, die alle notwendigen Daten einer Mitgliedschaft enthalten. Der entsprechend gestaltete Abschnitt des blauen Zahlscheines ist für das Mitglied gleichzeitig Quittung und Ausweis. Die Verarbeitung des blauen Zahlscheines durch die PTT mit EDV, ermöglicht uns eine automatische Datenverarbeitung in der Beitragsverwaltung. Dadurch werden zusätzliche Porto- und Verarbeitungskosten sowie Doppelarbeit vermieden.

Deutschland:

Die Preise der deutschen Geldinstitute und deren Formulargestaltung verbieten eine solche einfache, praktische und preiswerte Lösung wie in der Schweiz. Eine automatische Beitragsverwaltung der deutschen Mitglieder ist nur beim Beitragseinzug im Lastschriftverfahren möglich. Dabei müssen wir Ihre Bankdaten (Kontonummer, Bankleitzahl und Name des Geldinstitutes) kennen. In den vergangenen Wochen wurden daher die deutschen Mitglieder angeschrieben. In dem Schreiben baten wir Sie, uns die Einzugsermächtigung für Ihren Jahresbeitrag zu erteilen. Wenn uns Ihre Genehmigung vorliegt, ziehen wir den Beitrag Anfang Februar eines jeden Jahres ein. Der Mitgliedsausweis wird Ihnen vor der Generalversammlung zugeschickt.

Hinweis:

Es ist selbstverständlich, dass Sie diese Vollmacht jederzeit schriftlich widerrufen



Eine fröhliche Fronarbeitergruppe ...

können. Einen Widerruf bitten wir jedoch rechtzeitig bekanntzugeben. Die Geldinstitute verrechnen erhebliche Kosten, wenn die Einzugsermächtigung ohne unser Wissen zurückgezogen wurde, oder eine Belastung nicht ausführbar ist.

Die Resonanz zugunsten des Lastschriftverfahrens ist erfreulich. Lediglich 10% der deutschen Mitglieder lehnen das Einzugsverfahren ab. Möchten Sie es sich nicht vielleicht doch noch überlegen und auch noch mitmachen?

Bedenken Sie bitte, daß wir alle unentgeltlich in unserer Freizeit diese Arbeiten ausführen. Entlasten Sie das Sekretariat, den Zentral- und Sektionskassier. Helfen Sie, Zeit und Kosten zu sparen. Nehmen auch Sie am Lastschriftverfahren teil! Danke. Wenn Sie zu keiner Sektion / Regionalgruppe gehören und / oder das obengenannte Schreiben nicht kennen, so können Sie unter Angabe Ihrer Bankdaten formlos Ihr Einverständnis zum Lastschriftverfahren erklären.

Andere Nationen:

Die Mitglieder anderer Nationen erhalten

Einzelrechnungen. Die Mitgliedsausweise werden bei rechtzeitigem Zahlungseingang zur Generalversammlung bereitgehalten bzw. vor der Fahrsaison verschickt. Ein Hinweis für die Niederlande: Wir prüfen vor Zeit, ob eines der obengenannten Verfahren in den Niederlanden möglich ist.

Kurt Maier Zentralvorstand

CH und Generell (ausser BRD / NL)
Änderungen / Changements
Sekretariat VFB, Postfach 20, CH-3428 Wiler

BRD / NL Einzugsermächtigungen und
Adressenänderungen:
Kurt Maier, Bahnhofstrasse 9,
D-71397 Leutenbach

BRD Neue Bankverbindung:
Verein Furka-Bergstrecke
Konto Nr. 63 277 000
Genossenschaftsbank Weil im Schönbuch,
BLZ 600 692 24
Hauptstrasse 38
D-71093 Weil im Schönbuch

Mitteilungen des DFB-Sekretariats

«Ohne Kohle kein Dampf!» hiess einer der ersten Spendenaufrufe des Vereins vor etlichen Jahren. Leicht abgewandelt könnten wir jetzt sagen: «Bitte mehr Kohle für mehr Dampf», womit die neue Aktienkapitalerhöhung der DFB angesprochen ist, die seit kurzem läuft. Und zwar handelt es sich um **neue 100 und 250 Fr. -Aktien!** Damit soll das Kapital der Gesellschaft von 9,25 auf 10,25 Mio. Franken aufgestockt werden. Eine **erstklassige Gelegenheit**, dank der Neuausgabe zu den selten gewordenen 100er Aktien zu kommen!

Zeichnungsprospekte sind beim DFB-Sekretariat, Postfach 3468, CH-4002 Basel, erhältlich. Tel. (061) 332 18 18, Fax (061) 332 16 00. Wir hoffen, dass ein Grossteil der Vereinsmitglieder wieder an der Kapitalerhöhung mitmacht. Das finanzielle Ergebnis ist entscheidend für den Baufortschritt Richtung Gletsch! «**Je mehr Kohle, desto mehr Bahn(kilo)meter im Wallis!**»

Reorganisation von Reisedienst und Souvenirwesen:

– Der **Reisedienst** ist neuerdings in professionellen Händen, bei Frau Riesen. Schriftliche Anfragen und Reservationen bitte an: Reisedienst Furka-Dampfbahn, Postfach 3468, CH-4002 Basel. Tel. und Fax (061) 971 95 95.

– Der **Souvenirverkauf** hat ebenfalls eine neue Anschrift: DFB Souvenir-Shop, Postfach 3468, CH-4002, Basel, Tel. (061) 332 18 18, Fax (061) 332 16 00.

– Das Sekretariat DFB ist im weiteren zuständig für die **Kioske in Realp und Gletsch** sowie für den **Bezug von Souvenirs** durch Sektionen des VFB.

– Für unsere deutschen Kunden hat die DFB seit kurzem ein deutsches **Postbank-Giro-Konto** mit der Nummer 3354 76-758, Bankleitzahl (BLZ) 660 100 75, Postbank-Niederlassung in D-76119 Karlsruhe. Dies

wird die Abwicklung der Zahlungen sicher stark erleichtern.

Der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung der DFB wünscht den Freunden unserer Bahn und den vielen hundert aktiven Mitarbeitern ein erfolgreiches und unfallfreies neues Jahr, auf dass wir bald Gletsch erreichen mögen!

Bezug von älteren Mitteilungsblättern:

85/1 ...	85/2 ...	85/3 ...	85/4 ...
86/1 ...	86/2 ...	86/3 ...	
	87/2 ...	87/3 ...	
88/1 ...	88/2 ...	88/3 ...	88/4 ...
89/1 ...	89/2 ...	89/3 ...	89/4 ...
90/1 ...	90/2 ...	90/3 ...	90/4 ...
91/1 ...	91/2 ...	91/3 ...	91/4 ...
92/1 ...	92/2 ...	92/3 ...	92/4 ...
93/1 ...	93/2 ...	93/3 ...	93/4 ...
94/1 ...	94/2 ...	94/3 ...	94/4 ...

Die Mitteilungsblätter 84/1 und 84/2 sind nicht mehr lieferbar.

VFB Sektion Nordwestschweiz
Archiv: Karlheinz Wirz
Industriestrasse 15
CH-4410 Liestal

Mit grosser Trauer haben wir vom unerwarteten Tod von

Walter Probst-Zadnikar

28. September 1926 bis 19. Dezember 1995

Kenntnis genommen.

Walter Probst hat seit vier Jahren unser Projekt und unsere Bahn ganz allgemein, stark mitgeprägt. Er hat sich in dieser Zeit als Verwaltungsrat und Rollmaterialchef unserem Unternehmen zur Verfügung gestellt.

Durch grosse Fachkompetenz hat Walter wesentlich zum Erfolg der letzten Jahre beigetragen und schlussendlich zum Wiederbeginn des Bahnbetriebes verholfen. Er hat es verstanden, die schrottreifen Vietnamloks wieder zum Leben zu erwecken. Diese Aufgabe war für ihn eine grosse Herausforderung, mit viel Arbeit und Engagement verbunden. Bei der Wiederaufarbeitung dieser interessanten Maschinen hat er sein Wissen und seine Fähigkeiten eingebracht. Ganz besonders stolz war er auf die problemlose Abnahme der Loks.

Wir haben oftmals gestaunt, wie er trotz seiner nicht mehr so guten Gesundheit diese Arbeit mit grosser Selbstverständlichkeit und grosser Hingabe geleistet hat. Seine grosse Stärke war aber auch, ein kollegiales Klima unter den vielen freiwilligen Mitarbeitern in seinem Team zu schaffen. Bei zwischenmenschlichen Problemen hat er nichts unversucht gelassen, das Gespräch zu suchen und die Konflikte wieder beizulegen.

Die Art, wie er seine grossen Erfahrungen an seine Kollegen auf dem Führerstand weitergab, war sehr geschätzt. Er hat auch seinen Untergebenen grosses Vertrauen entgegengebracht. Wir durften von seiner grossen Berufserfahrung bei der Bundesbahn profitieren.

Anlässlich mancher gemütlicher Stunden hat uns Walter auch viele interessante Anekdoten aus seiner langjährigen Eisenbahnerlaufbahn erzählt.

Wir werden Walter Probst sehr vermissen, als hervorragenden Fachmann, aber auch als guten Kollegen. Den Angehörigen wünschen wir viel Kraft den grossen Verlust von Walter fertig zu werden.

Informationen der Geschäftsleitung DFB

1. Allgemeines

Die DFB hat auch 1994 ein sehr erfolgreiches und vor allem unfallfreies Jahr hinter sich. Eine grosse Anzahl motivierter Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben für einen reibungslosen Betrieb und ein erfolgreiches Bauprogramm 94 gesorgt.

Die Geschäftsleitung dankt an dieser Stelle allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für den grossen Einsatz für unsere Furka-Bergstrecke.

Die grossen Erfolge sind aber nur möglich geworden, weil zahlreiche Gönner und Sponsoren uns tatkräftig unterstützt haben. Ohne diese wertvolle Hilfe wären viele Teilprojekte noch nicht so weit gediehen.

Allen Gönnern und Sponsoren danken wir für die grosse Hilfe und die Unterstützung unseres Projektes. Wir hoffen, dass wir auch in Zukunft bei vielen Gönnern und Sponsoren anklopfen dürfen.

2. Betriebsabteilung

Die Betriebsabteilung hat eine weitere Bewährungsprobe mit der Saison 94 bestanden. Durch das schöne Sommerwetter unterstützt haben wir einen neuen Besucherrekord erreicht, und zwar dürfen wir eine erstaunliche Steigerung um rund 90% gegenüber 1993 verzeichnen. Diese Steigerung ist absolut nicht selbstverständlich, umso mehr andere Touristikbahnen mit stagnierenden Zahlen konfrontiert sind. Nachfolgend einige interessante Zahlen zum Zugbetrieb 1994:

Betriebstage	63
Personenzüge	211
Gefahrenre km	1477
Fahrgäste bergwärts	16012
Fahrgäste talwärts	13912
Durchschnitt pro Zug	71

Leider hat sich unser Betriebsleiter Jörg Kreuzmann nach dreijähriger Tätigkeit entschlossen, seine Stellung bei uns aufzugeben. Wir danken Herrn Jörg Kreuzmann für seine grossen Leistungen beim Aufbau unserer Betriebsabteilung. Durch seine kompetente Arbeit und sein kollegiales Verhältnis hat er zum Erfolg beigetragen. Wir wünschen Jörg Kreuzmann auf seinem weiteren Berufsweg alles Gute und viel Erfolg.

In den vergangenen Wochen wurde die Stelle als Betriebsleiter in verschiedenen Fachblättern ausgeschrieben. Demnächst kann der Verwaltungsrat die Wahl eines neuen Betriebsleiters vornehmen.

Im Rahmen einer Reorganisation der DFB-Strukturen ist der Reisedienst in die Stabsabteilung eingegliedert worden. Die Kontaktstelle ist somit das Sekretariat DFB in Münchenstein. Die Strukturierung, beziehungsweise die Verantwortlichkeiten in der Betriebsabteilung sind wie folgt geregelt:

Planung / Organisation:

Jürg Baltensberger, Erwin Gyr,
Georg Seiler

Dispositionen:

Thomas Maurer

Einsatzpläne Personal:

Beat Jost

3. Zugförderung und Werkstätten

Mit grosser Trauer mussten wir am 19. Dezember 1994 vom Hinschied von Walter Probst Kenntnis nehmen. Die DFB verliert in ihm einen ausgezeichneten Fachmann und wertvollen Kollegen. Walter Probst hat seine Dienste seit 1990 der DFB zur Verfügung gestellt. Beachten Sie bitte die Würdigung in diesem Mitteilungsblatt.

Anlässlich der Verwaltungsratsitzung vom August 1994 konnte die DFB in der Person von Herrn Metzger einen Nachfolger für Walter Probst wählen. Herr Metzger war bis zu seiner Pensionierung bei der SBB/GD in Bern tätig. Wir freuen uns, Herrn Metzger begrüßen zu dürfen, und freuen uns auf eine gute Zusammenarbeit.

Die verantwortlichen und alle Mitarbeiter im ZfW haben auch 1994 eine sehr kompetente und grosse Leistung erbracht. Mit den erfolgreichen Verbesserungen an den Dampflok haben sie für einen praktisch störungsfreien Betrieb gesorgt. Unsere Dampfloks haben sich glänzend bewährt, obwohl von ihnen eine grosse und harte Arbeitsleistung abverlangt wurde. Nebst der grossen Arbeit im Lokbereich sind auch die Inbetriebsetzung von insgesamt sechs neuen Wagen im Jahre 94 zu nennen. In einem kurzen und strengen Pensum sind die genannten Wagen innert weniger Monate durch die DFB geplant und erbaut worden. Durch das grosse Passagieraufkommen hat sich diese Anstrengung gelohnt.

Die Abteilung ZfW hat sich für 1994 in verschiedene Unterressorts organisiert, den einzelnen Diensten stehen folgende Leute vor:

Chef ZfW:	Otto Metzger
Unterhalt Dampflok:	Jakob Knöpfel
Unterhalt / Bau Wagen:	Armin Brüngger
Personalplanung/ Dienstpläne / Ausbild.:	Max Zwald
Werkstättendienst:	Hansjörg Bertschi

Die Mitarbeiter ZfW nutzen die Winterpause bereits wieder für die sorgfältige Wartung des Rollmaterials und die Planung der Fahrsaison 1995.

Innerhalb der DFB muss die künftige Strategie und Aufgabenteilung der Werkstättendienste ausserhalb der Bergstrecke neu überlegt werden. Dabei sind vor allem auch finanzielle und personelle Überlegungen anzustellen. Die DFB muss für die Zukunft eine Kosten-Nutzenrechnung in verschiedenen Bereichen anstellen.

4. Finanzen und Controlling

Die notwendigen und grossen Investitionen im Bereich Rollmaterial (Wagenbeschaffung) und die zusätzlichen Kosten für Unwetterschädenbehebungen (Unwetter vom 24.9.93) haben eine angespannte Finanzlage geschaffen. Dank der guten Frequenzen und Zukunftsaussichten dürfen wir aber doch optimistisch sein.

5. Ingenieurbau

Die Gruppe Ingenieurbau hat sich 1994 mit bedeutenden Planungen an verschiedenen Objekten beschäftigt. Zur Behebung verschiedener Unwetterschäden mussten zusätzliche Planungs- und Verhandlungsarbeiten an die Hand genommen werden. Als grosser Erfolg kann die Realisierung der Reussverbauung in Realp im Bereich der Depotanlage gewertet werden. Diese Verbauung schützt uns weitgehend vor neuen Unwetterschäden in diesem Abschnitt. Dieses Bauwerk konnte dank der guten Zusammenarbeit mit Behörden und Nachbarn realisiert werden. Insgesamt wurden in diese rund 200 m lange Verbauung über 4000 Tonnen Granitsteine eingebracht.

Als weitere Projekte sind die Neutrassierung Muttbach-Gletsch und die Stationsanlage Realp DFB in Bearbeitung. Zur Realisierung sind umfangreiche Planungen, Verhandlungen und schliesslich ein umfassendes Plangenehmigungsverfahren zuhanden des Bundesamtes für Verkehr (BAV) notwendig.

Bereits sind jedoch auch die generellen Planungen und internen Abklärungen für die Sanierung der Stationsanlage Gletsch abgeschlossen.

Für 1995 liegen die Schwerpunkte in der Überwachung und Detailprojektierung der grossen Bauvorhaben Realp, Scheiteltunnel und Muttbach.

6. Bauabteilung

Das Bauprogramm 94 bedeutete für die Bauabteilung ein intensives und arbeitsreiches Jahr. Nebst einem grossen Engagement der Mitarbeiter Bau im Werkstättendienst in den Monaten November 93 bis

Mai 94 konnten die Arbeiten in Realp bereits Mitte April beginnen.

Nach einem verhältnismässig milden Winter konnte die Schneeräumung bereits Mitte Mai beginnen. Die Lawinen im Abschnitt Altsentum waren seit Jahren nicht mehr so gering. Überraschenderweise waren jedoch die Schneemassen und Lawinen oberhalb Tiefenbach bis Furka enorm. An der Furka haben wir im Stationsbereich Schneehöhen über 7m weggeräumt. Die Steffenbachbrücke wurde bereits am 27. Mai wieder montiert. Gleichzeitig mit der Schneeräumung sind auch Vorbereitungen für den rund 800 m langen Umbau des Streckengleises von km 56.900 (Tunnel III) bis km 57.730 (Wilerbrücke) angelaufen. Insgesamt mussten über 160 Tonnen Oberbaumaterial bereitgestellt und antransportiert werden. Die eigentlichen Umbauarbeiten (Abbruch und Neubau des Gleises mit Zahnstange) wurden durch die Truppen der Eisenbahn Sappeur Kp II/21 ausgeführt. In einem zweiwöchigen Einsatz mit Arbeitsschichten bis 16 Stunden wurde diese gewaltige Arbeit geleistet. Der Truppe und den Kommandostellen danken wir an dieser Stelle für den grossen Einsatz. Nebst den Sanierungsarbeiten der Unwetter-Schadstellen konnte eine Vielzahl von Unterhalts- und Ausbauarbeiten vorgenommen werden.

Der Schwerpunkt der Bauarbeiten lag jedoch im Ausbau der Stationsanlage Furka. Im Rahmen dieses Projektes konnten Gleisanlagen, Betriebsgebäude und Teile der Sicherungsanlage Scheiteltunnel gebaut werden. Die Bauarbeiten weitab vom Stützpunkt Realp und ohne Strassenerschliessung sind schwierig und setzen hohe Ansprüche an Planung und Koordination der Arbeit voraus. Die Bauarbeiten sind auch während der täglichen Betriebszeit weitergeführt worden, obwohl der Bauzugtransport dadurch beeinträchtigt wurde. Selbstverständlich ist jedoch den Bauleuten bewusst, dass der Zugsbetrieb für unsere Fahrgäste erste Priorität hat.

In einer rund zweiwöchigen und intensiven Einwinterungsarbeit konnten alle Anlagen und das gesamte Rollmaterial winterfest

gemacht werden. Diese Arbeiten haben ein grosses und nicht zu unterschätzendes Ausmass angenommen. Die Steffenbachbrücke wurde plangemäss am 14. Oktober demontiert.

Die Mitarbeiter Bau beschäftigen sich bereits seit November wieder mit Werkstättarbeiten in Realp und Goldau. Das Ziel für den Winter 94/95 ist vor allem, sämtliche Geräte, Maschinen und Werkzeuge für unser Bauprogramm 95 zu überholen und einsatzbereit zu machen.

Im Verlauf des Monats Februar beginnen im Depot Realp die Arbeiten für die Vorheizanlage. Diese sehr teure und komplizierte Anlage hilft uns, die Kessel der Dampflok zu schonen, aber auch die Emissionen an die Umwelt bedeutend einzuschränken. Diese Anlage wird den Betrieb rechtzeitig auf die Saison 95 aufnehmen können. Die vielen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die während rund 30 Wochen an der Furka-Bergstrecke tätig sind, müssen auch betreut und gepflegt werden. Die Gruppe Logistik hat auch in diesem Jahr sehr, „m grosse und sehr gute Arbeit geleistet. Die freiwilligen Logistikleute sind oft über 12 Stunden in der Kantinenküche im Einsatz gestanden und haben für das Wohl gesorgt. An dieser Stelle einen speziellen Dank an diese Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

7. Ausblick

Die Geschäftsleitung ist bemüht, die Saison 95 in allen Bereichen gut vorzubereiten. Nebst diesen anspruchsvollen und umfangreichen Arbeiten haben wir die Festigung und ständige Anpassung unserer Organisationsstruktur vor Augen.

Für den künftigen Fahrgast, aber auch für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter soll eine Steigerung der Qualität und der Professionalität auch 1995 sichtbar werden. Der Geschäftsleitung bleibt zu hoffen, dass auch in diesem Jahr viele Leute motiviert und begeistert an unserem Furka-Projekt weiterarbeiten. Mit viel Elan und hoher Motivation kann unser nächstes Etappenziel «Gletsch» in Griffnähe rücken.

DFB / Geschäftsleitung: W. Willi, Vorsitz

Einladung zur 11. ordentlichen Generalversammlung

Samstag, 18. März 1995

Programm

Empfang im Stockalperschloss in Brig 14.15 Uhr

Begrüssung durch Herrn Rolf Escher, Präsident
der Stadtgemeinde Brig-Glis

Ehrenwein offeriert von der Stadtgemeinde Brig-Glis

Generalvers. im Pfarreizentrum in Brig, 15.00 Uhr

Musikalische Einstimmung

- | | | |
|------------|-----|--|
| Traktanden | 1. | Begrüssung |
| | 2. | Wahl der Stimmenzähler |
| | 3. | Genehmigung der Traktandenliste |
| | 4. | Genehmigung des Protokolls der 1. ausserordentlichen
Generalversammlung vom 18. Juni 1994 in Wiler b.U. |
| | 5. | Genehmigung des Jahresberichtes des Zentralpräsidenten |
| | 6. | Genehmigung der Jahresrechnung 1994 und des
Revisorenberichtes |
| | 7. | Entlastung an den Zentralvorstand |
| | 8. | Genehmigung des Budgets 1995 |
| | 9. | Festlegung des Mitgliederbeitrages 1996 |
| | 10. | Ergänzungswahlen in den Zentralvorstand |
| | 11. | Verabschiedungen und Ehrungen |
| | 12. | Vergabe der 12. Generalversammlung 1996 |
| | 13. | Varia |

Die Unterlagen zu 4,5,6, und 8 werden an der GV aufgelegt.

14. Januar 1995
Verein Furka-Bergstrecke

Mit freundlichen Grüssen

Für den Zentralvorstand:

B. Albisser
Präsident

Urs Joder
Sekretär

Ankunft der Züge aus Richtung:

Basel, Zürich, Bern

12.59 h, 13.59 h

Invitation à la 11^e assemblée générale ordinaire

Samedi, le 18, mars 1995

Programme

réception au Stockalperschloss Brig, 14.15 h

salutation par M. Rolf Escher, président
e la ville de Brig-Glis

Vin de honneur, offert par la ville de Brig-Glis

assemblée au Pfarreizentrum à Brig 15.00 h

musique

- | | | |
|---------------|-----|---|
| ordre du jour | 1. | Salutations |
| | 2. | Elections des scrutateurs |
| | 3. | Orde du jour |
| | 4. | Approbation du procès-verbal de la première assemblée
extraordinaire du 18.6.1994 à Wiler b.U. |
| | 5. | Rapport annuel 1994 du président central |
| | 6. | Approbation des comptes et du rapport des controlleurs |
| | 7. | Décharge au comité central |
| | 8. | Approbation du budget 1995 |
| | 9. | Détermination des cotisations pour 1996 |
| | 10. | Elections complémentaires |
| | 11. | Attribution de la 12 ^{ième} assemblée générale 1996 |
| | 12. | Mise au retraites/honneurs |
| | 13. | Divers |

Les documents pour 4,5,6 et 8 sont à votre disposition lors de l'assemblée.

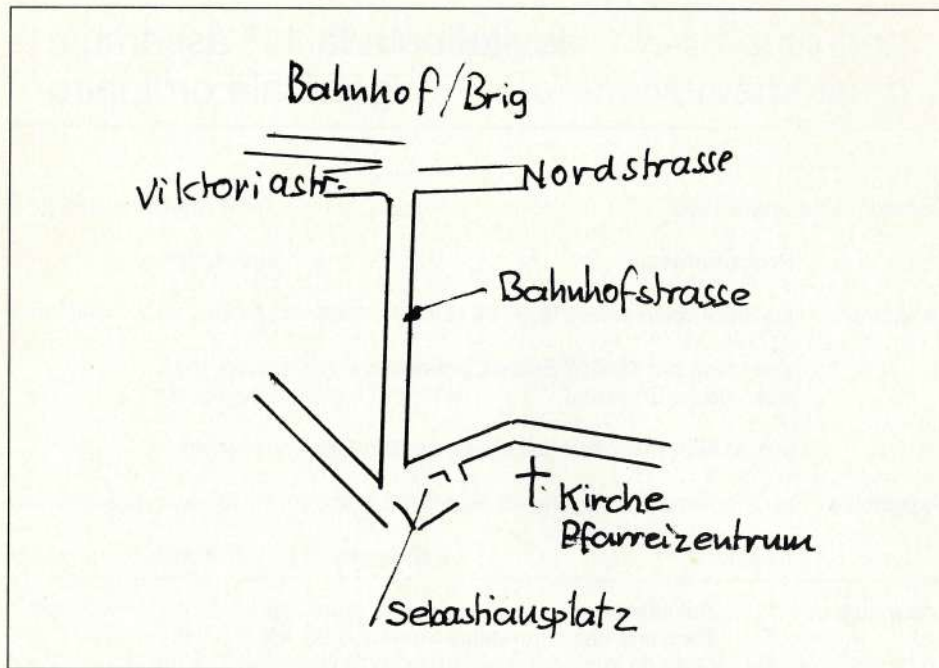
14, janvier 1995

Avec nos meilleures salutations
Association ligne sommitale de la Furka

Pour le comité centrale:

B. Albisser
Président

U. Joder
Secrétaire



Fr. 24.-
Bei der Materialstelle erhältlich

Viele Wege führen an die Furka

Um möglichst vielen Vereinsmitgliedern, sowie deren Freunden oder Interessenten auch von weiter her die Gelegenheit zu geben uns zu besuchen, nachfolgend eine Liste der Reiseveranstalter, die uns 1995 im Programm haben (Stand 10.1.95). Jedermann der davon Gebrauch macht, sollte sich bei der Anmeldung als Vereinsmitglied oder Aktionär zu erkennen geben. Die genannten Preise verstehen sich laut vorliegenden Angaben pro Person auf Basis Halbpension und Unterbringung in Doppelzimmern. Wir selber zu uns reisen will, kann jederzeit von unserem Reisedienst Hilfe verlangen. Für Gruppen sind Sonderhalte des «Glacier-Express» in Realp möglich.

Eine Reihe von Freunden haben zum Aufbau der Kontakte mit verschiedenen Reiseunternehmungen beigetragen. Dafür sei an dieser Stelle herzlich gedankt. Aus Platzgründen können wir aber nur eine Auswahl bekannt machen.

Verein Furka-Bergstrecke,
Sektion Nürnberg, Norbert Baumann,
Untersbergstr. 16, D-90471 Nürnberg
Tel. 0911/868726

Dieses Programm ist garantiert mit diversen zusätzlichen Bahnfahrten fast eine Eisenbahnsafari.

Reisetermine (nur mit Bahn) ab Nürnberg
14. bis 17.7.95 DM 855.--
mit Sonderspeisewagen
Nürnberg bis Brig DM 995.--
4. bis 7.8.95
Ermässigung für Vereinsmitglieder DM 60.-
Anmeldeschluss: 31.3.95

Verein Furka-Bergstrecke,
Sektion Rhein/Main, in Zusammenarbeit
mit DER/Deutsches Reisebüro GmbH,
Frankfurt/M.
Joachim Ziegler, Siegfriedstrasse 69
D-61389 Schmitten

Reisetermine:

14. bis 16.7.95 mit Bus ab Frankfurt HB
DM 360.--
17. bis 20.8.95 im Salonwagen
der HEF (Historischen Eisenbahn Ffm.)
ab Wiesbaden mit Ausflug Centovalli
DM 720.--
6. bis 8.10.95 ab Frankfurt DM 490.--

Verein Furka-Bergstrecke,
Sektion Stuttgart, Ulf Weidle,
Herdweg 80, D-70174 Stuttgart
Reisedatum 7. bis 10.95: Busreise in Zusammenarbeit mit den Verkehrsfreunden Stuttgart. Auskünfte bei U. Weidle

Ameropa: Diese Reisen können bei jedem DB-Bahnhof mit Touristikschalter oder Reisebüro Ameropa-Vertretung gebucht werden. Details: Katalog «Erlebnis Bahn».
7 Tage-Rundreise einschliesslich Bernina und Glacier-Express mit Bahnreise.
Jeden Freitag:
vom 23.6. bis 6.10.95 DM 1'315.--

Arnold-Reisen, Bahnhofstrasse 8,
D-87463 Dietmannsried/Kempton
Reisedatum: 2. bis 3.9.95 DM 199.--

Bella-Tourist-Reisen GmbH, Finkenwerder
Norddeich 93, D-21129 Hamburg
8 Tage-Reise einschliesslich Glacier-Express mit Bus ab Hamburg
Reisetermine: 15. bis 22.7.95 und
19. bis 26.8.95 DM 1'399.--

Reisebüro Frank und Stöckle, Bahnhofstrasse 7, D-73033 Göppingen
3 Tage-Reise ab Göppingen
Reisedaten: 14. bis 16.7.95 und
8. bis 10.9.95 DM 337.--

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!



16.90
FUJICOLOR-FILM
mit 36 Bildern
200 ISO Art. 001083



12.90
INTERCOLOR-FILM
mit 24 Bildern
100 ISO Art. 00805
200 ISO Art. 00815



19.90
AGFA-FILM
mit 36 Bildern
200 ISO Art. 00960



16.90
INTERCOLOR-FILM
mit 36 Bildern
100 ISO Art. 00820
200 ISO Art. 00824



19.90
KODACOLOR-FILM
mit 36 Bildern
100 ISO Art. 01260
200 ISO Art. 01270

BESTELLUNG: INTERDISCOUNT VERSAND AG, 3303 JEGENSTORF

Sektionsmitteilungen

Sektion Aargau
Hans Weber
Birkenweg 12
5603 Staufen

Beim Erhalt dieses Heftes werden Sie feststellen, dass wir uns bereits im zweiten Monat des neuen Jahres befinden. In dieser Nummer ist die Einladung für die GV in Brig abgedruckt. Mit dem Zentralpräsidenten und den übrigen Zentralvorstandsmitgliedern hoffe ich, dass im Wallis eine stattliche Anzahl Vereinsmitglieder begrüsst werden können.

Das erste Jahr meiner Tätigkeit als Betreuer der Mitglieder und speziell der Neumitglieder ist bereits vorbei. Ich durfte in dieser Zeit immerhin 52 verschiedenste Fragen, Telefonauskünfte, Info-Materialanforderungen usw. erledigen. Vielleicht deutet die nicht allzu grosse Anzahl der an mich gerichteten Fragen darauf hin, dass in unserer Organisation doch recht viel in Ordnung befunden wird. Falls diese Annahme doch nicht ganz stimmen sollte, erwarte ich sehr gerne vermehrte Rückfragen und Verbesserungsvorschläge. In der Hoffnung, die Auskunftstätigkeit in den 52 Fällen einigermaßen zur Zufriedenheit ausgeführt zu haben, mache ich natürlich auch in diesem Jahr im gleichen Sinne weiter. Eine Bitte habe ich noch an alle bisherigen Fragesteller: Falls meine Antworten oder Reaktionen nicht zur vollen Zufriedenheit ausgefallen sind, möchte ich dies nachträglich gerne in Erfahrung bringen. So wird es möglich werden, Verbesserungen für die Zukunft anzubringen.

Mitgliederbeiträge für 1995: In diesem Jahr wird diese Angelegenheit aus verschiedenen Gründen auf verschiedene Arten gelöst werden. Es geht um eine administrative Vereinfachung, verbunden mit geringen

Kosten. Je nach Sektion oder Regionalgruppe werden so doch einige Beträge frei, die andernorts zu Gunsten unserer Bahn eingesetzt werden können. In dieser Ausgabe finden sich an anderer Stelle nähere Erläuterungen über dieses Organisationsproblem.

Liebe Furka-Fans: haben Sie mit Angehörigen, Bekannten, Freunden oder in anderen Vereinen schon die Furka-Fahrten für 1995 besprochen? In Anbetracht des hoffentlich massiven ansturms von Passagieren auf unsere Züge während der Ferienzeit wären Platzreservierungen vermutlich empfehlenswert. Wir haben zwar auch dieses Jahr keine sensationelle Betriebserweiterung vorzuweisen. Trotzdem ist unsere Dampfbahn eine tolle Sache, was hoffen lässt, dass sich viele Fahrkarten verkaufen lassen.

Im Hintergrund laufen die Arbeiten für die Sanierung des Scheiteltunnels wie auch für weitere dringende Aufgaben um nach Gletsch fahren zu können. Daher ist auch 1995 ein Betrieb mit möglichst vollen Zügen eine Notwendigkeit.

Nach wie vor benötigen wir Hilfe aller Art, um die anstehenden Aufgaben lösen zu können. Wir hoffen, dass sich neue Mitglieder, Aktionäre oder Fronarbeiter finden lassen. Besten Dank.

Informationen können jederzeit bei mir bestellt werden, und auch telefonische Anfragen werden gerne beantwortet:

Hans Weber 064 / 51 15 38.

Unter dem Motto «Weiter nach Gletsch» arbeiten wir in der gewohnten Weise weiter, damit eine neue Etappe für Publizität sorgen wird.

Hans Weber, Staufen

Sektion Bern
P. Bollinger
Blumenweg 18
3315 Bätterkinden

Die Hauptversammlung der Sektion Bern findet am Samstag 8. April 95 um 20.00 Uhr im Restaurant Tiefenau (3048 Worblaufen, grosser Saal 1. Stock) statt.

Traktanden: siehe Seite 30.

Im Klubraum (Deisswil Werkstatt) findet jeweils am ersten Donnerstag des Monats ab 18.00 Uhr der Höck statt. Der Raum ist beheizt. Warme Getränke werden serviert. Neuigkeiten aus der DFB und über Rollmaterialprojekte werden besprochen. Fotos und Dia sind auch zu sehen. Ideen und Realisierungsmöglichkeiten für einen Tunnelbauwagen für die DFB liegen vor.

Das Untergestell von ex RhB D 4063, lagert z.Z. noch in Oesingen. Dieses soll repariert und mit einer Brücke und Podest versehen werden. Detailabklärungen laufen. Die Arbeiten müssen in Zusammenarbeit mit den angrenzenden Sektionen ausgeführt werden.

Im Stützpunkt Oesingen sind alle wichtigen Materialien und Teile auf ihre Verwendbarkeit geprüft und markiert worden. Viele Teile müssen sofort entsorgt und die Verbleibenden Objekte inventarisiert werden. Der freiwerdende Raum wird eventuell für die Unterbringung der Speisewagen oder weiterer in Aussicht stehende Wagenteile genutzt.

Unterhaltsarbeiten in Realp für Rollmaterialgruppen

In Realp wird in der Zeit von Ende März bis zu Beginn der Fahrsaison am Rollmaterial gearbeitet. Leute mit Erfahrung zur Wartung und dem Unterhalt von Rollmaterial werden gebeten, sich für Einsätze in den Wochen 13 bis 24 (ohne W 15, Ostern) beim Chef Wagenbau, A. Brüngger sofort zu melden. Die Einsätze können in Gruppen von max. 4 Personen geleistet werden. Voranmeldung ist obligatorisch, damit ein leistungsgerechtes Arbeitsprogramm sowie Unterkunft / Verpflegung gewährleistet

werden kann. Die Einsätze sollten sich über mehrere Tage erstrecken, damit die zugewiesenen Arbeiten vollständig abgearbeitet werden können. An den verfügbaren Wagen ist der jährliche, vor der Saison erforderliche Unterhalt auszuführen. Gleichzeitig sind verschiedene Verbesserungen und Ergänzungen an den Wagen zu realisieren. Die Wagen sind zu Saisonbeginn für die Abnahme durch das BAV bereit zu halten. Interessierte bitte sofort melden. gp

Sektion Graubünden
H. Hofmann
Schellenbergstrasse 5
7000 Chur

Die Sektionsversammlung findet am Freitag 31. März 95 um 20.00 Uhr im Restaurant Feldschlösschen, Saluferstr. 41 in Chur statt.

Im Anschluss an die Versammlung, Lichtbilder zum Bau der Vereinalinie im Raum Klosters.

Sektion Innerschweiz
Postfach
6002 Luzern

Vorankündigung:
Samstag, 11. März 95, 14.00 Uhr
10. ordentliche Generalversammlung der Sektion Innerschweiz mit Besichtigung von Depot und Werkstätte der Vitznau-Rigi-Bahn
Nähere Angaben folgen mit der persönlichen Einladung.

Sektion Ostschweiz
Postfach
8500 Frauenfeld

Die Hauptversammlung der Sektion Ostschweiz findet am 4. März, im Stadthof Rorschach um 14.15 Uhr statt.
Ausflug zur Dampfbahn Zürcher Oberland

(DVZO) am 7. Mai 95
Aktionärsversammlung der DFB AG am Samstag 20. Mai 95 (siehe Agenda)
Sektionsreise zur Furka am 19. August 95.
Weitere Details erhalten Sie anlässlich der Hauptversammlung in Rorschach und im Mitteilungsblatt 2/95.

Sektion Wallis
R. Schläpfer
Dammweg 11E
3904 Naters

Bisher konnte man von der Sektion Wallis an dieser Stelle nicht viel lesen. Dies soll nun ändern. Die Tätigkeiten der Sektion beschränkten sich bisher auf die statutarischen Geschäfte wie die Durchführung von Vorstandssitzungen und ordentlichen Generalversammlungen. Nun wird schon die 5. GV 1995 durchgeführt. Das hatte bisher auch seinen Grund.

1. Es geschah oder geschieht auf der Walliser Seite nur sehr wenig. Dies wird von den Oberwallisern sehr bemängelt.

2. War der Informationsfluss von Seiten des VFB und der DFB ennet dem Lötschberg und der Furka steckengeblieben. Es gilt aber, nicht dauernd Kritik zu üben. Die Walliser müssen sich selber auch öffnen und Verhandlungsbereitschaft zeigen. Sie müssen auch bereit sein, selber Hand anzulegen, indem man mitmacht, die DFB nach Oberwald zu bringen. Unser Sektionsmitglied Karl Hischer aus Oberwald, ein Beispiel, hat gezeigt, dass man etwas bewegen kann, wenn man will. Natürlich sollten auch wieder Walliser in den Verwaltungsrat der DFB aufgenommen werden, und zwar solche, die nicht scharf auf ein Mandat sind, sondern sich für die Sache einsetzen. Es geht aber aufwärts. Dank Initiative des Sekretärs der Sektion Wallis findet die 11. ordentliche GV des Verein Furka-Bergstrecke in Brig statt. Und das nach 10 Jahren VFB. Die Mitglieder der Sektion Wallis sind hiermit aufgerufen, sich zahlreich am 18. März 1995 im Pfarreizentrum in Brig einzufinden!

René Schläpfer, Sekretär Sektion Wallis

Section Vaudoise
case postale 5

1146 Mollens

Le vendredi 22 juillet dernier, Robin Perry, Jaques Fornachon et Pierre-Yves Pièce se sont retrouvés à l' Hôtel Glacier du Rhône de Gletsch pour débiter le week-end de travail organisé sur la ligne.

La faible participation et les prestations minimalistes du personnel de l' Hôtel susmentionné n'ont pas entamé la bonne humeur des participants!

A pied d'oeuvre dès le samedi à l' aube les trois ouvriers se retrouvèrent du côté de la station de la Furka, aucun chantier n'étant en cours à Gletsch même! Là une équipe dirigée, parfois en français, parfois en allemand, per Manfred Willi, s' est consacrée aux préparatifs de l' alimentation en électricité de la station de la Furka. Ce travail consistant en fait à hisser des rouleaux de tuyau en plastique entre la station et le col routier pour y être enterrés la semaine suivante. Un repas bien vendu dans le wagon carnotzet allait redonner de la force aux volontaires pour la fin de la journée.

Le dimanche l' équipe a profité du temps radieux pour parcourir la ligne à toute vapeur et s' offrir un traditionnel Rippli sur la terrasse du nouveau buffet de gare, à 2163 mètres d' altitude ... en montagnes de la Furka.

Malgré quelques aléas cette première sortie vaudoise, appréciée par nos collègues d' Ooutre-Sarine, fut un succès et les participants se réjouissent d' ores et déjà de remettre ca pour l' année prochaine, mais en compagnie de plusieurs d' entre vous!

P.Y. Pièce, Août 1994

Regionalgruppe Berlin
Axel Schiele
Trumstrasse 18
10559 Berlin

Modelleisenbahnausstellung am Alex
28.10.- 6.11.1994

Auch in diesem Jahr konnte die Regionalgruppe Berlin-Brandenburg mit einem Informationsstand an der Modelleisenbahnausstellung unter dem Fernsehturm am Alexanderplatz teilnehmen. Auf der Ausstellung wurden verschiedene Modulanlagen gezeigt. Die Deutsche Bahn war mit Informationen über die Stadtbahnsanierung vertreten. Grösstes Ding war eine 30 Meter Anlage in Spur I!

Wir waren mit unserem Stand im Untergeschoss vertreten und konnten ein Modell der DFB 1 «Furkahorn» in HOm (gebaut von Lothar Müller) und ein Modell der Steffenbachbrücke in Spur II (gebaut von Walter Art) zeigen, dazu auf 4 Metern Informationstafeln mit schönen Bildern.

Das Modell der Steffenbachbrücke, immerhin 2,5 Meter lang, war der Anziehungspunkt, darüber waren Bilder des Originals, eines Dampzuges der DFB und von der Loktaufe 1993 in Realp angebracht. Deswegen war die Lok (eine umgespritzte LGB-Lok) auch mit Blumen geschmückt - dies fiel den Frauen sofort auf. Ein Spendenwagen am Schluss des Zuges brachte ganz schön Geld für die Regionalgruppe Berlin-Brandenburg ein.

Der Stand konnte an allen Tagen besetzt werden. Am Wochenende waren meistens zwei Furka-Aktivistinnen anwesend. Die angesprochenen Leute wurden über die Modelle, den Verein und die AG informiert. Das Schweizer Verkehrsbüro hat uns mit Werbe- und Informationsmaterial sehr gut und unbürokratisch unterstützt, wofür ihm an dieser Stelle nochmals gedankt werden soll. Von der Furka waren natürlich Vereins- und DFB-Prospekte aufgelegt, Zeichnungsscheine und Postkarten. Schienenstücke, die 1993 aus Realp mitgebracht wurden, konnten scheinbarweise verkauft werden.

Die Ausstellung hat sich für die Regionalgruppe Berlin-Brandenburg sehr gut gerechnet und versetzt uns in die Lage, 1995 weiter von hier aus die Sache der Furka voranzutreiben.

Vielleicht hat sich auch der eine oder andere Aktionär bzw. Fronarbeiter auf dieser Ausstellung gefunden.

Hier unsere Kontakt-Adressen:

Dieter Frisch	Axel Schiele
Konrad Wolf Str. 66b	Turmstr. 18
13055 Berlin	10559 Berlin
030 - 979 32 70	030 - 394 21 20

Hannelore Rosinski	Volkmar Wagner
Blankenfelder Str. 80	Moosglöckchenweg
13158 Berlin	14478 Potsdam

Unsere Termine für 1995:

jeweils am Freitag treffen wir uns in der 6. Grundschule Hellersdorf in der Katani- enallee 118, Berlin Hellersdorf. Sie ist zu erreichen mit dem Tram 6 oder vom U-Bahnhof Hellersdorf zu Fuss in ca. 10 Minuten.

10. März	12. Mai
8. September	10. November

Ein etwas zentralerer Veranstaltungsort wird gesucht, Ideen sind willkommen.

Regionalgruppe
München / Oberbayern

München

Rückblick 1994: Wie in den vergangenen Jahren wurde auch 1994 an jedem 1. Mittwoch ein Stammtisch im Löwenbräukeller durchgeführt. Dank der Mithilfe von zahlreichen Freunden unserer Furka-Bergstrecke konnte wieder ein interessantes Vortragsprogramm angeboten werden, das Eisenbahn-Themen von Bolivien über Europa bis Indien zum Inhalt hatte.

Am 6. April fand ausserdem die ausserordentliche Generalversammlung der Regionalgruppe statt, an der 16 Vereinsmitglieder anwesend waren. Nach dem Jahresbericht des Präsidenten, wurde die Jahresrechnung 1993 und die Entlastung des Vorstandes ohne Gegenstimmen genehmigt. Anschliessend wurde der Vorstand neu gewählt. Dabei wurden Peter-Michael Hübner als Obmann und Horst Hoenigk als Schriftführer bestätigt, als Kassier wurde neu Manfred Luckmann gewählt. Dem bisherigen Kassier Andi Willich wurde Dank für seine geleistete Arbeit gesagt.

Am 27. Mai 1994 wurde in der Bahnhofsgaststätte Rosenheim ein Informationsabend durchgeführt. Dabei konnten zahlreiche alte und neue Freunde der Furka-Bergstrecke begrüsst werden.

Vorschau 1995:

Die nächsten Stammtische finden wie immer am 1. Mittwoch jeden Monats ab 18.30 Uhr im Löwenbräukeller, Jägerstüberl, am Stiglmaierplatz in München statt.

1. März	Fischessen am Ascher- mittwoch mit Damen
5. April	Bernina Express (Video)
3. Mai	USA, Pacific-Plandampf (Dias)
7. Juni	neue Videos der DFB
5. Juli	Herbststimmung in der Schweiz (Dias)
2. August	Dampf in der Türkei (Dias)
6. September	Südafrika (Dias)
4. Oktober	RhB, Chur-Arosa (Dias)
1. November	Stammtisch entfällt
6. Dezember	Jahresrückblick DFB 1995

Für die noch offenen Termine ohne Programm werden gerne noch Angebote für Vorträge entgegengenommen.

Manfred Luckmann

Sektion NRW
Martin Fränsing
Gothelfstrasse 100
44229 Dortmund

Herbsttreffen in Neuss: Am 16.11.1994 fand im Thomas Morus-Haus traditionell unsere zweite letztjährige Informationsveranstaltung statt.

Zu Kaffee und Kuchen hatten sich 105 Interessenten, Aktionäre und Mitglieder eingefunden, um Neuigkeiten von der Furka-Bergstrecke zu erfahren und sich an aktuellen Filmen und Dias zu erfreuen. Bei allen Spendern und Organisatoren möchten wir uns hiermit nochmals herzlich für Ihre Unterstützung bedanken. Besonders gefreut hat uns der Besuch der Herren Wolfgang Schmidt und Robert A. Braun, Verlagsleiter des Alba-Verlages in Düsseldorf, in deren Beisein wir das neueste Video dieser Firma über die Dampfbahn Furka-Bergstrecke ansehen konnten.

Unser nächstes öffentliches Auftreten wird voraussichtlich auf der Ausstellung INTER-MODELLBAU 95 vom 29.3. - 2.4. in der Westfalenhalle Dortmund sein, wo wir wieder hoffen, mit einem Stand vertreten zu sein.

Martin Fränsing

Furka Stammtische

Köln: Gaststätte «Alt Köln»
Trankgasse 7, Köln, um 19.30 Uhr
10.3., 21.4., 12.5., 9.6., 8.9., 13.10.,
10.11., 8.12.



NEU: Poster DFB «Steinstafel», Format A2, Fr. 15.– plus Versand

Schriftliche oder telefonische Bestellungen an das Sekretariat DFB/VFB,
Postfach 3468, 4002 Basel, Telefon 061 411 91 91

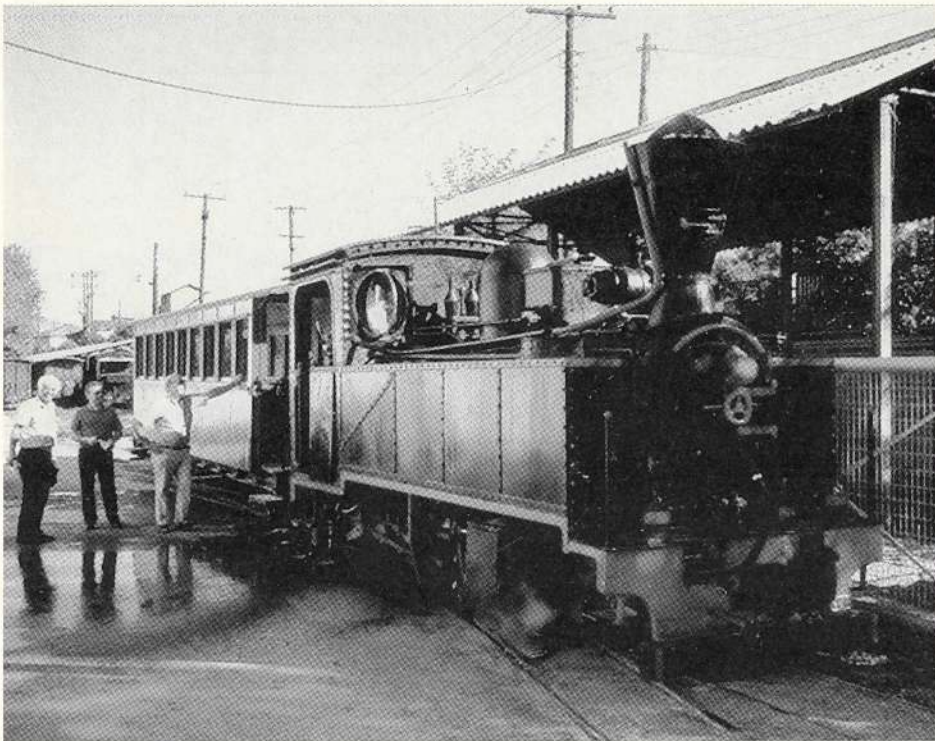
Furka-Agenda

Wann	Zeit	Wer	Was	Wo
Sa 04.03.	14.15	Sektion Ostschweiz	GV	Rorschach, Stadthof
Sa 11.03.	14.00	Sektion Innerschweiz	GV	Vitznau
Di 14.03.		Sektion Zürich	GV	–
Sa 18.03.	14.15	Zentralverein VFB	GV	Brig, Pfarreizentrum
Fr 24.03.	19.30	Sektion Aargau	GV	Aarau
Do 30.03.		Section Vaudoise	AG	–
Fr 31.03.	20.00	Sektion Graubünden	HV	Chur, Rest. Feldschlösschen
Sa 08.04.	20.00	Sektion Bern	HV	Worblaufen, Rest. Tiefenau
Sa 20.05.		DFB AG	GV	oberer Zürichsee



Ein Blick auf das Depot Realp und seine Umgebung.

Wie schon im Mitteilungsblatt 4/94 angekündigt, hat die deutsche Illustrierte «STERN» im Sommer letzten Jahres einen Bildbericht über unsere Furka-Bergstrecke vorbereitet. Er soll in der Ausgabe Nr. 19, die am 4. Mai 1995 erscheint, veröffentlicht werden. Diesen Bildbericht werden wir auch zum Anlass für eine Werbeaktion bei rund 900 deutschen Reiseveranstaltern nehmen, die sich mit Schweizer-Programmen befassen.



Dampflok «Pilion» mit Personenwagen 1106 neben der «Remise»; im Hintergrund stehen Dampflok «Mileai» und weitere Personen- und Güterwagen; das Lokpersonal wartet auf das Eintreffen der Polizei (Volos, 13.9.93)

Dampflokführer-Ausbildungsfahrten in Griechenland

Es ist kaum zu glauben, aber doch wahr, dass es in Griechenland Eisenbahnstrecken mit vier verschiedenen Spurbreiten gibt: 1579 km Normalspur (Piräus - Athen - Thessaloniki (teilweise Doppelspur) und weiter Richtung Jugoslawisch- Makedonien, Bulgarien, Türkei), 891 km Meterspur (Thessalien 161 km, Peloponnes 730 km), 23 km Schmalspur (750 mm, teilweise mit Zahnstange nach dem System Abt), 28 km Schmalspur (600 mm). Und was noch unglaublicher erscheint: In drei Spurbreiten werden Dampflokomotiven für Sonderfahrten bereitgehalten, wobei jedoch die normal- und meterspurigen Maschinen zur Zeit reparaturbedürftig abgestellt sind:

den - wie man lesen konnte - malerisch schönen Endpunkt in Milies kennen lernen und - wenn möglich ein Stück der Strecke ablaufen. Als ich der Concierge im Hotel von meinem Vorhaben erzählte, riet sie mir, doch nicht bis zum Busbahnhof zu laufen, sondern auf den KTEL-Bus nach Milies an der Ecke beim Hotel zu warten. Da auch im Herbst ein 20 minütiger Fussmarsch durch den «dicksten» Verkehr keine reine Freude ist, folgte ich dem Rat und wartete brav auf den Bus. Als nach einer halben Stunde immer noch kein Bus nach Milies vorbeigekommen war, regte sich bei mir der trübe Verdacht, dass bei einem der Busse das Richtungsschild nicht gewendet wor-

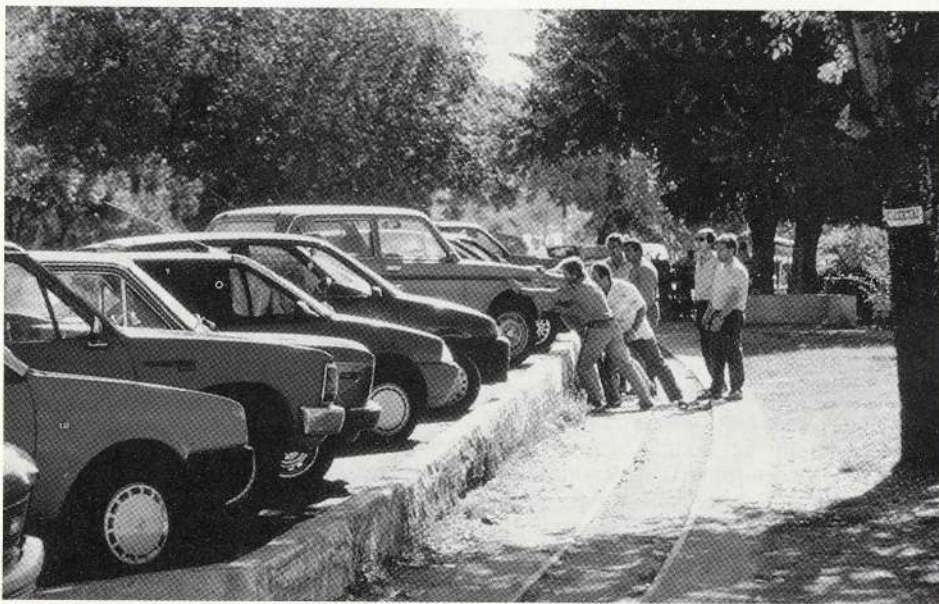
Θ ^r 525	1'D	Typ S 160, USTC, 1943	Museum Thessaloniki	(1345 mm)
Λ ^β 964	1'E	Typ WD 51, NBL, 1942	Depot Thessaloniki	(1345 mm)
M ^r 1002	1'E1'	Breda, 1953	Bhf. Acharni b. Athen	(1345 mm)
Δ ^α 7.108	1'D1'	Vulcan / USA, 1947	Depot Piräus	(1000 mm)
E ^s 7.721	1'D	Linke-Hofmann, 1926	Depot Patras	(1000 mm)
«MHAEAI»	1'Ct	Tubice, 1903	Volos, betriebsbereit	(600 mm)
«ΠΗΛΙΟΝ»	1'Ct	Haine St. Pierre, 1912	Volos, betriebsbereit	(600 mm)

Im Augenblick gibt es aber nur noch einen Lokführer in Griechenland, der Dampflokomotiven fahren kann, weil die übrigen Dampflok-Lokomotivführer in den letzten Jahren pensioniert wurden. Da die Strecke Volos - Milies (600 mm Spurbreite) wieder als Museumsbahn in Betrieb genommen werden soll, reicht ein Lokführer nicht aus, und so fanden im Sommer und Herbst 1993 auf einem Teilstück dieser Strecke Instruktionfahrten für Dampflokführer statt. Durch einen erfreulichen Zufall konnte ich an einer dieser Fahrten teilnehmen. Nachdem ich den Anfang der Schmalspurstrecke Volos - Milies vor dem Meter- bzw. Normalspurbahnhof in Volos, der drittgrössten Hafenstadt in Griechenland, gefunden hatte und nachdem ich die Strecke im Stadtgebiet verfolgt hatte, wollte ich auch

den war, so dass ich noch lange auf meinen Bus warten konnte. Also marschierte ich - nicht gerade fröhlich - zur Busstation. Dort musste ich feststellen, dass der nächste Bus nach Milies erst mittags fährt, was eine Wartezeit von mehr als 2 Stunden bedeutete und meine Stimmung auf den «Nullpunkt» sinken liess. Was unternimmt man als Eisenbahnfan in einer solchen Situationna klar, man geht zum nahegelegenen Bahnhof, um die Normal- und Meterspurzüge anzuschauen und evtl. noch einen verstohlenen (weil unerwünschten) Blick ins Depot zu werfen. Als ich dort ankam, stand ein moderner schmalspuriger Diesel-Doppeltriebwagen (MAN, Nürnberg, 1991) auf Gleis 2, ein anderer zog gerade aus dem Depot in den Bahnhofsbereich vor; das sah schon recht



1. Zwischenhalt: denn einige Autos standen auf den Schienen (Volos, 13.09.93)



(Fast) alle Zugspassagiere müssen mit anpacken, um dem Zug einen Weg zu bahnen (Volos, 13.09.93)

interessant aus, zumal auch ein aus Ungarn stammender Normalspur-Güterzug rangierte. Aber auf einmal hörte ich einen eigenartigen, mir unbekanntem Quietschton, und so ging ich vor den Bahnhof, von wo der Quietschton kam, und sah, dass eine der beiden einsatzbereiten 600 mm-Dampfloks rangierte. Es standen einige Mitarbeiter der Griechischen Eisenbahn OSE dort und schauten zu, also baute ich mich ebenfalls dort auf, holte meinen Fotoapparat aus dem Rucksack und fing an, zu fotografieren.

Nach einiger Zeit fragte ich einen der dort stehende OSE-Beamten, ob denn heute ein Zug führe, und er erklärte mir auf Deutsch, dass sie (von montags bis donnerstags) Fahrten unternähmen, um Dampflokführer auszubilden. Denn die alten Dampflokführer seien pensioniert, und jetzt brauchten sie neue. Auf meine erstaunte Frage, ob denn an einen regelmässigeren Betrieb gedacht sei, meinte er, dass nur noch eine Brücke bei Lechonia repariert werden müsse, was zur Zeit geschehe, und dass dann die ganze Strecke bis Milies wieder befahrbar sei. Der OSE sei zwar nicht bereit, die defizitäre Strecke wieder aufzunehmen. Das Ministerium für Tourismus aber habe Interesse bekundet, sowie die Stadt Volos und die Region. So werden wohl die interessierten Kreise das Defizit übernehmen und der OSE nur für die Fahrzeuge und deren Reparaturen aufkommen müssen. Auf meine Frage, ob ich mitfahren könne, meinte er, dass das eigentlich nicht erlaubt sei. Weil es sich eben um eine Ausbildungsfahrt handele. Er wolle aber die Verantwortung übernehmen, da ich ja alleine sei. Ich dürfe aber keinesfalls den Kopf zum Fenster hinausrecken, weil das wegen der Verkehrsschilder und anderen Hindernissen zu gefährlich sei.

Gesagt, getan. Mittlerweile war auch ein vierachsiger Personenwagen angehängt worden. Wir mussten aber noch eine Zeitlang warten, weil wir Polizeibegleitung benötigten, um den Leoforos Dimitriadis, eine der Hauptstrassen in Volos, gegen die Fahrtrichtung zu befahren. Die Polizei

war an diesen Tag allerorten beschäftigt, denn die Schule hatte wieder begonnen. Gegen 10 Uhr ging es dann los: Dampfloks «Pilion» und ein Personenwagen mit etlichen OSE-Mitarbeitern, auch eine Spitzhacke und eine Schaufel wurden eingeladen. Zunächst ging die Fahrt durch einen kleinen Park, und am Odos Lambraki Grig wartete die Polizei auf uns, um die Strasse zu sperren, damit wir auf den mit Spalierbäumen gesäumten Fahrweg einbiegen konnten. Über den folgenden verkehrsreichen Platz half uns wieder die Polizei, und anschliessend auf dem Leoforos Dimitriadis fuhr sie mit Blaulicht voraus; ausserdem hatte sich ein Polizei-Motorradfahrer hinzugesellt, der ebenfalls mithalf. Die Lok folgte mit lauten Quietschönen, und die Fahrt verlief relativ problemlos. Wir fuhren wieder durch einen kleinen Park, an der Aghios-Konstantinos-Kirche vorbei und quer durch Restaurants hindurch, wo die Lok schon einmal einen Stuhl «anrempelte», der immer noch zu nahe am Trasse stand; weiter ging es am (zur Zeit geschlossenen) Xenia-Hotel und einer Mini-Golf-Anlage vorbei durch den nächsten kleinen Park. Dort gab es den ersten längeren Halt, denn ein Auto stand auf den Schienen, das mit vereinten Kräften der mitfahrenden OSE-Beamten weggehoben wurde. Die Weiterfahrt dauerte nicht sehr lange, denn nun standen Müllcontainer im Wege, die man rasch wegräumte. Es folgte kurz darauf der dritte Halt: jetzt hatten parkierte Autos ihre «Nase» zu weit auf das Trasse gestreckt, aber die geübte OSE-Mannschaft eilte voraus und schob sie ein wenig zurück. Beim Odos Avakasaki gibt es eine kleine Ausweichstelle, und anschliessend verlässt die Strecke das Stadtgebiet von Volos.

Die Strecke verläuft nun am Meer entlang, und es gab bei unserer Fahrt zunächst keine Probleme mehr, ausser dass die Zweige von Büschen durch die offenen Fenster des Wagens hineinkamen und den Fahrgästen eine «Ohrfeige» gaben, aber das kommt ja auch auf den regelmässig bedienten Strecken vor. Die Ausfallstrasse Richtung Agria gesellt sich dazu, und so hat

die Bahn zur Linken die Strasse und zur Rechten das Meer. Die nächsten Schwierigkeiten ergaben sich beim Herakles-Zement-Werk, weil dort ein Auto auf den Schienen parkiert war; als sich auf die Pfeiftöne der Lok niemand zuständig zeigte und sich das Auto auch nicht öffnen liess, wurde es zunächst auf die Strasse geschoben und nach Durchfahrt des Zuges wieder auf Trasse gestellt. Die Zementfabrik verfügt übrigens über eine Schiffsanlegestelle, wo die Schiffe «Theseus» und «Perseus» sowie der Schlepper «Phaethon» lagen, alle mit dem Herakles-Zeichen am Schornstein. Die Fahrt bis Agria - immer noch am Meer entlang, denn die Strecke biegt erst im Ort selber ab und überquert die Strasse - verlief ausgesprochen gut. In Agria wurde die Lok über ein Gleisdreieck gewendet, anschliessend gab es für die Lok frisches Wasser, das mit Hilfe eines Gartenschlauches abgezapft wurde, und Kohle, die im Führerhaus mitgeführt wurde; denn der Kohlekasten war für Werkzeug und Spezialhandschuhe reserviert. Einige Stellen wurden liebevoll geölt, denn ein Mechaniker befand sich ebenfalls an Bord. Die Hinfahrt für die rund 10 km lange Strecke hatte zwei Stunden gedauert, wobei viel Zeit für die «Nebenarbeiten» verstrich.

Gegen 12 Uhr begann - frisch gestärkt mit Obst, das jetzt die im Bahnhof wohnende Familie spendiert hatte - die Rückfahrt, die bis zum Zementwerk problemlos verlief, dort aber standen zunächst ein weiteres Auto, das aber - nach einem Strafmandat der Polizei, die nun auf dem Plan war - abfuhr, sowie das bereits bekannte Auto, das auch wieder in der bekannten Art und Weise behandelt wurde. Ein paar Meter weiter war zusätzlich ein funknagelneuer Ford so parkiert, dass man ihn nicht ohne grössere Probleme wegheben konnte. Also versuchte die OSE-Mannschaft, den Besitzer ausfindig zu machen, weil es die Polizei mit einem Stafmandat bewenden liess und die «Abschlepphilfe» der ELPA, die auch anwesend war, nicht in Anspruch nehmen wollte. Als die Suche recht lange dauerte, versuchte die OSE-Mannschaft die bewährte Methode, aber recht schnell versammel-

ten sich einige Leute, die lauthals reklamierten, dass man das Auto doch nicht so behandeln könne. Die Entgegnungen der OSE-Beamten, dass man auf dem Trasse nicht parkieren dürfe, blieben ungehört. Also übte man sich im Warten und Suchen. Schliesslich kam ein «Jung-Manager» oder wahrscheinlich einer der sich dafür hielt, gemächlich daher und fing an zu lamentieren, was man mit seinem schönen Auto gemacht habe, als er aber die nicht mehr sehr freundlichen Gesichter der OSE-Leute sah, fuhr er das Auto relativ schnell weg. Die weitere Fahrt verlief gut und schön bis kurz vor der Einfahrt in den Leoforos Dimitriadis. Denn dort war ein Range-Rover so parkiert, dass der Zug nicht weiterkam. Auch hier war die Polizei recht schnell zur Stelle, und als alle Versuche, die Türen zu öffnen, wobei die Polizisten mithalfen, wurde mit Bewilligung und Unterstützung der Polizisten die bewährte «Hau-Ruck-Methode» angewendet, wobei der eine Polizist das Kommando gab.

Die Fahrt über die Strasse verlief ohne Probleme, beim Abbiegen in Richtung Bahnhof half die Polizei, und so kehrten wir um 14.15 Uhr an den Ausgangspunkt zurück. Die Stimmung war gut, auch wenn die parkierten Autos die Nerven sichtlich strapazierten, denn mein Gesprächspartner erklärte mir, dass sowohl in den Zeitungen als auch im Radio und sogar im Fernsehen darauf hingewiesen würde, dass der Zug wieder führe.

Interessant waren auch die Reaktionen der Zuschauer: Bei vielen sah man auf den Gesichtern zunächst Erstaunen, vor allem als der Zug entgegen der Fahrtrichtung fuhr, dann folgte meistens freudige Begeisterung. Bei älteren Leuten sah man richtig, wie sie sich an die Zeiten erinnerten, als der Zug noch regelmässig verkehrte. Es wurden viele Fotoapparate gezückt, es gab viele zustimmende «Hup-Antworten» auf das Pfeiffen der Lok. Nur wenige reklamierten, so ein Taxifahrer, der darauf hinwies, was für ein Quäl aus der Lok käme, worauf die OSE-Beamten konterten, er solle doch einmal schauen, was aus seinem Auspuff käme. Einige Busfahrer schauten

recht kritisch - fürchteten sie etwa um ihren Job? - andere hupten fröhlich. Viele Leute winkten, die Kinder staunten zunächst, kamen aber dann näher und winkten oder klatschten; in Agria wurde sogar ein Basketballmatch unterbrochen, weil die Mannschaften lieber die Lok ansehen wollten.

Die jugendlichen schienen eher desinteressiert oder versuchten, ob man nicht schnell heimlich irgendwo gegentreten könnte. Eine ganz alte Frau - etwa so alt wie die Lok - klatschte in Agria begeistert Beifall, weil sich für sie wahrscheinlich der «neumodische Kram» - sprich Auto - überlebt hatte. Der Bau der 28 km langen Strecke wurde 1892 vertraglich vereinbart, und 1896 nahm man auf dem Streckenabschnitt Volos - Ano Lechonia den Verkehr auf; der Weiterbau der Strecke bis Milies stellte an die Ingenieure erhebliche Anforderungen, denn auf 15 km musste ein Höhenunterschied von 228 m überwunden werden, was gelegentlich zu einer maximalen Steigung von 30% führte. 7 Bruchsteinviadukte, 1 Eisengitterbrücke, 2 Tunnel und 5 steinerne Wegüberquerungen waren ausser zahlreichen Einschnitten, Hangbefestigungen und Böschungen nötig; am Sylvestertag 1903 konnte der zweite Streckenabschnitt schliesslich in Betrieb genommen werden. Da die Bahn auch den Strassenbahnverkehr in Volos übernahm, weist der Fahrplan aus dem Jahre 1920 sechzehn innerstädtische Zugspaare auf, aber nur zwei bis Milies. In den 50er Jahren liess der immer stärker zunehmende Autoverkehr der Bahn kaum mehr Raum, so dass nur noch am frühen Morgen und späten Abend ein durchgehender Zug von Volos nach Milies bzw. umgekehrt fuhr, die übrigen Züge begannen bzw. endeten an der Stadtgrenze von Volos. 1971 kam dann schliesslich das Aus für die Bahn, doch erlebte sie am 30. August 1987 eine erste Wiederbelebung, da an diesem Tage unter grosser Anteilnahme der Bevölkerung Züge zwischen dem Bahnhof in Volos und der Stadtgrenze verkehrten. Leider erfuhren die intensiven «Wiederbelebungsversuche» im Sommer und Herbst 1993 wenig später ein abruptes Ende, weil

der Bürgermeister von Volos wegen einiger Motorradunfälle die Strecke im Stadtgebiet zuteeren liess. Eins bleibt zu hoffen, dass es sich nur um einen vorläufigen Unterbruch handelt, da das Interesse an der landschaftlich interessanten Bahn gross ist.

Während hinter der Lokremise in Volos und im Bahnhof Milies kleine Drehscheiben existieren, um die Dampfloks zu wenden, gibt es in Agria und Ano Lechonia Gleisdreiecke für diesen Zweck.

Übrigens stehen auf einem Abstellgleis in Volos noch drei Schweizer Dampf-Lokomotiven, leider in einem relativ schlechten Zustand: ehemalige Tallok Nr. 203 der SBB-Brünigbahn (l'Cn2t, SLM Winterthur, 1912), «entzahnte» ehemalige Berglok Nr. 1058 der SBB-Brünigbahn (Cn2t, SLM Winterthur, 1908), ehemalige Lok 4, «Alienor», der Yverdon-St.-Croix-Bahn (Dn2t, SLM Winterthur, 1911; in Griechenland als Lok 54 eingereiht) - doch dazu an anderer Stelle mehr.

Dr. Hans-Bernhard Schönborn, Sempach.



Zwischenhalt beim Herakles-Zementwerk: Auf den Schienen stand wieder einmal ein Auto (bei Volos, 13.09.93)

Traktanden Sektion Bern

1. Begrüssung
 - Entschuldigungen
 - Wahl der Stimmzähler
 - Genehmigung der Traktandenliste
2. Protokoll der letzten Hauptversammlung vom 4. 3. 1994
3. Jahresberichte:
 - des Präsidenten
 - Rollmaterial-Gruppe
 - Werbung/Information
 - Werkstatt-Gruppe
 - Mitglieder-Werbung und -Betreuung
4. Geschäfts-, Rechnungs- und Revisorenbericht (Genehmigung)
 - Budget 95
5. Dechargeerteilung an den Vorstand und an die Revisoren

P A U S E

6. Wahlen
7. Anträge
8. Jahresprogramm 1995/96
9. Verschiedenes

Anträge z.H. der Hauptversammlung 95 müssen bis spätestens Montag, 20. 3. 95 an den Präsidenten (Peter Bollinger, Blumenweg 18, 3315 Bätterkinden Tel. 065/45 23 25) schriftlich eingereicht werden.

Wir bitten um zahlreiches und pünktliches Erscheinen.

Mit freundlichen Grüßen
der Vorstand Sektion Bern

Das Vereinsorgan ist zugleich Stimmausweis. **Bitte mitbringen!**

Neu: Video «Dampfbahn Furka-Bergstrecke»

Spieldauer ca. 45 Minuten, Fr. 69.- zuzüglich Versandkosten.

DFB-Sekretariat, Souvenir-Shop, Postfach 3468, 4002 Basel

Bestellformular für Souvenirs

Bestellformular einsenden an Souvenir-Shop DFB, Postfach 3468, 4002 Basel

Anzahl

Videos

___ Video 1: Back to Switzerland	Fr. 68.–
___ Video 2: Ersetzt und vergessen	Fr. 49.–
___ Video 3: Führerstandfahrt z.Z. nicht lieferbar	
___ Video 4: Mit Dampf ab Realp	Fr. 40.–
___ Video 5: Eigentlich war's nur Schrott	Fr. 49.–
___ Abeteuer Glacier-Express (alba)	Fr. 108.–
___ Glacier-Express (ofa)	Fr. 99.–

Broschüren und Bücher / Kalender

___ Die Furka-Bergstrecke (Ausgabe 94)	Fr. 24.–
___ Schweizer Ferien mit Dampf '95	Fr. 8.–
___ Geschichte des Landes an der Furka	Fr. 27.50
___ Pässefahrt Furka-Rhonegletscher	Fr. 8.50
___ Die Loks HG 3/4 der DFB, Bildband	Fr. 56.–
___ Eisenbahn-J. 5/94 Der Glacier-Express	Fr. 19.80
___ Furka-Oberalp-Bahn (Fader)	Fr. 68.–
___ Führer durch die Alpen (Berther)	Fr. 10.–
___ HG 3/4 (Hofmann)	Fr. 20.–
___ Eisenbahnjahrbuch 1992	Fr. 24.–
___ Eisenbahnjahrbuch 1993	Fr. 24.–
___ DFB-Kalender 1995	Fr. 10.–

Bekleidung und Accessoires

___ Regenschirm	Fr. 18.–
___ Sonnenhut	Fr. 4.–
___ Jutetasche	Fr. 4.–
___ Krawatte blau, gestreift, mit Signet	Fr. 22.–
___ Krawatte weinrot, gestreift, mit Signet	Fr. 22.–
___ Krawatte weinrot, Signet silber	Fr. 22.–

Anzahl

Artikel mit VFB-Signet

___ Vereinsabzeichen gestickt	Fr. 5.–
___ Herren-Armbanduhr	Fr. 49.–
___ Sammelmappe für VFB-Info	Fr. 15.–

Pins

___ «Furkahorn» DFB Nr. 1	Fr. 15.–
___ «Gletschhorn» DFB Nr. 2	Fr. 15.–
___ Serie Nr. 1 (DFB 1,2,6)	Fr. 40.–
___ «Blonay-Chamby» Nr. 105	Fr. 15.–
___ «La Traction» Nr. E 208	Fr. 15.–
___ «Rhätia» RhB Nr. 1	Fr. 15.–
___ Serie Nr. 2 (RhB, 105, E 208)	Fr. 40.–
___ «Waldenburgerbahn»	Fr. 15.–
___ «Wengeneralpbahn»	Fr. 15.–
___ «Centovallibahn»	Fr. 15.–
___ Serie Nr. 3 (WB, WAB, FART)	Fr. 40.–

Diverses

___ Plüsch-Murmeli 30 cm	Fr. 29.–
___ Ersttags-Kuvert, 1 Marke	Fr. 2.50
___ Ersttags-Kuvert, 4 Marken	Fr. 5.–
___ Fahne mit DFB-Signet	Fr. 125.–
___ Musikkassette / Michel Villa	Fr. 12.–
___ Taschenmesser (neue Ausgabe)	Fr. 27.–

Verkaufs- und Lieferbedingungen:

Alle Preise inkl. 6,5 % MWSt. Mindest-Bestellbetrag Fr. 15.–. Die Auslieferung erfolgt mit Post-Einzahlungsschein. Porto- und Verpackungskosten werden verrechnet. Alle Artikel solange Vorrat. Ausgabe 1/95, alle vorhergehenden Listen verlieren ihre Gültigkeit.

Bestellung:

Name: Vorname:

Adresse: Tel. Nr.:

PLZ/Ort:

Datum: Unterschrift: