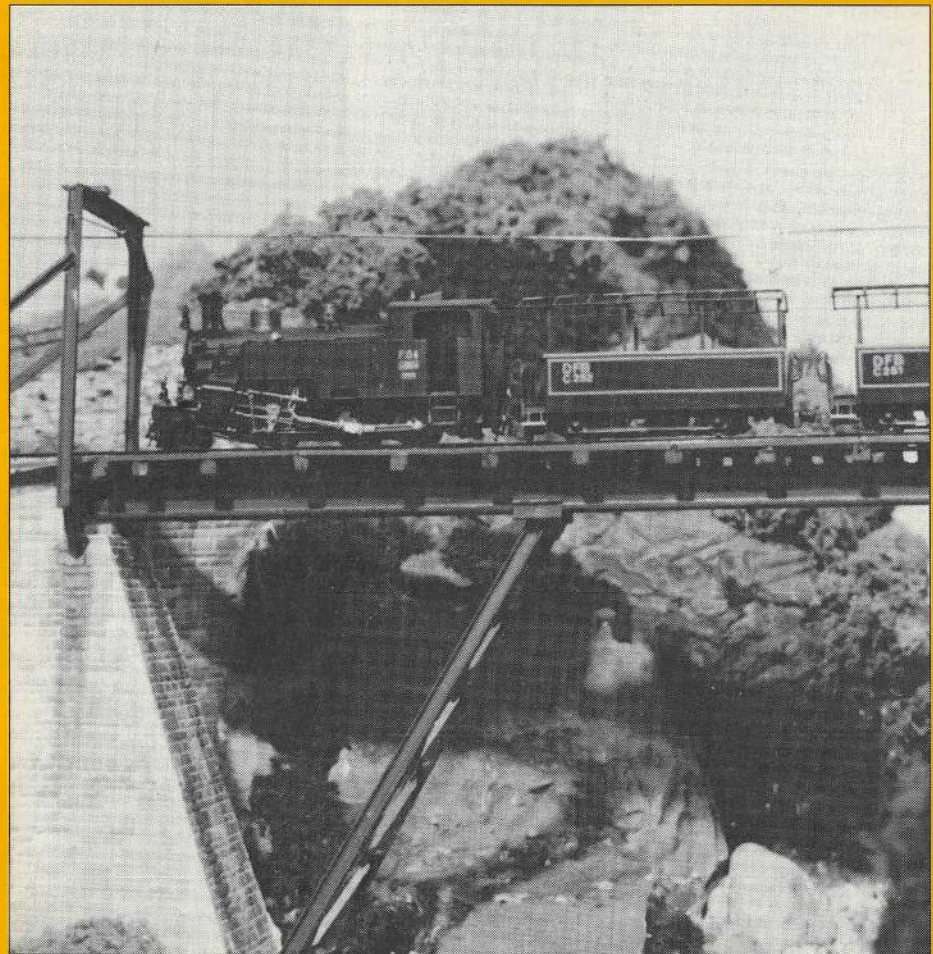




Verein Furka-Bergstrecke

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG



# Furka-Markt

01/91

## Verkaufe

demontierte Modelleisenbahnen: Märklin, Bemo, Fleischmann, Fulgurex, Hag, Roco, Liliput usw. Bitte Liste verlangen bei

Stefan Wagner  
Galmerstrasse 16  
D-W-6250 Limburg 1  
Tel. (0049) (0) 6431-45782

02/91

## Suche

den Kalender «Die Furka-Bergstrecke 1990». Angebote an Stefan Wagner, Galmerstrasse 16, D-W-6250 Limburg 1, Telefon (0049) (0) 6431-45782

03/91

## Verkaufe

einige Jahrgänge Eisenbahn-Amateur, Schweizer Eisenbahn-Revue, Märklin-Magazin, Die Modell-Eisenbahn und Modelleisenbahn-Prospekte. Bitte Liste verlangen:

Stefan Wagner  
Galmerstrasse 16  
D-W-6250 Limburg 1  
Tel. (0049) (0) 6431-45782

04/91

## Suche historische Postkarten

Broschüren, Fahrpläne, hist. Bücher, Prospekte, Stiche usw. zum Thema **Furka**, Oberwald, Realp, Tiefenbach, Hotel Furka und Furkablick, Hotel Glacier du Rhône, Furka-Oberalp-Bahn, B.F.D., Hotel Belvédère usw. **Tausch, Verkauf und Informationen** mit,

von und an  
Stefan Wagner  
Galmerstrasse 16  
D-W-6250 Limburg 1  
Tel. (0049) (0) 6431-45782

05/91

## Suche

die Nr. 1/1985 der Vereinszeitschrift «die furka-bergstrecke» oder gut gemachte Kopie. Angebote an Stefan Wagner, Galmerstrasse 16, D-W-6250 Limburg 1  
Tel. (0049) (0) 6431-45782

06/91

## Machen Ihnen Kleininserate auch viel Spass?

... und wollen Sie das nächste Mal nicht nur Inserate von mir lesen? Dann setzen Sie sich doch einfach mit mir in Verbindung! Ich freue mich darauf!

Ihr Stefan Wagner

07/91

## Suche,

am liebsten in sehr gutem Zustand, das Heft/Buch von Rosemarie und Marco Seiler «De Fonte Rhodani». Hotels Seiler, Gletsch, 32 Seiten, 1980. → Siehe Buch von Ferdinand Kreuzer, Geschichte des Landes um die Furka, Seite 210, links oben.

**Ebenso:** Ammann Fred «Familie Seiler Zermatt», Schweizer Gastgeber-Familien, Folgeheft 14, Eigenverlag, Biel, 1980, 32 Seiten (Buch Kreuzer, Seite 208, Pos. 3 von u.).

**Auch gute Kopien sind willkommen!**

Angebote an  
Stefan Wagner  
Galmerstrasse 16  
D-W-6250 Limburg 1  
Telefon  
(0049) (0) 6431-45782

Mitteilungsblatt/Bulletin

Verein Furka-Bergstrecke  
3999 Oberwald

Ausgabe/Edition 2/1991

DFB, Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG  
3999 Oberwald

## Impressum

8. Jahrgang Auflage 8000 Ex.  
8<sup>e</sup> 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

Druck / Imprimé par:  
Keller-Druck AG, 5004 Aarau

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

Redaktionsschluss für Nr. 3/1991 /  
Clôture de rédaction du n° 3/1991:  
14. Juli 1991 / 14 juillet 1991

Erscheinungsdatum: Woche 34  
Date de parution: semaine 34

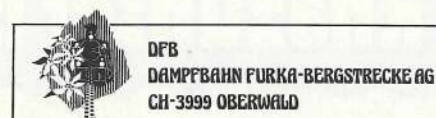
Unsere Konten / Nos comptes:  
Verein Furka-Bergstrecke  
Postcheckkonto 19-11643-1, Sion  
Schweiz. Bankgesellschaft, Frauenfeld,  
Konto 403.435 MI  
Deutsche Bank, Filiale Konstanz (BRD),  
Konto 0448 076 BLZ 690 700 32  
DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG  
Postcheckkonto 19-5011-3, Sion



## Inhalt/Sommaire

Zum Titel	4
Jahresbericht 1990 des Präsidenten	5
7. ordentliche Generalversammlung 1991	8
Notizen	9
Les deux wagons-restaurants MITROPA WR 3813/3814	10
Des nouvelles du Conseil d'Administration de la DFB	11
Bericht des «info-bus» VFB	13
Neue Verkaufsartikel bei der Materialzentrale	17
Andere Bahnen: RhB-Vereinalinie	18
Sektionsnachrichten	19
Intermodellbau '91	27
Berlin war wieder eine Reise wert	29
Bestelltalon für Verkaufsartikel	30
Adressverzeichnis Zentralvorstand	31

Zum Titelbild: Diorama Steffenbach-  
brücke (kompletter Eigenbau) von Gerd  
Starzmann, Castrop Rauxel.  
DFB-Fahrzeuge Leihgabe von Horst  
Hoenigk, München



## Zum Titel

ho. Soweit es den Titel betrifft, wird das Mitteilungsblatt inskünftig in neuer Erscheinung vorliegen. Ohne Rücksicht auf ein Jubiläum oder einen speziellen Anlass scheint es angebracht, dass unser Signet zugunsten eines aktuellen Titelbildes in den Hintergrund treten muss. Der Beachtungsgrad unseres Blattes wird zweifellos eine Steigerung erfahren.

ho. Sous le rapport de son titre, la feuille d'information se présentera dorénavant sous un nouvel aspect. Sans qu'un jubilé ou quelqu'un événement spécial soient en cause, il semble inévitable que notre signet doive céder la place à un titre d'un graphisme actualisé. Certainement que l'attention portée à notre feuille s'en trouvera accrue.



**Rhäzünser isch g'sünser.**

## Jahresbericht 1990 des Präsidenten

Liebe Mitglieder

Für die Öffentlichkeit wird das Jahr 1990 als einer der Höhepunkte in die Geschichte des Furka-Projektes eingehen. Für diejenigen, die aktiv an der Realisierung des Vorhabens mitarbeiten, ist das Vereinsjahr eher unbefriedigend verlaufen. Zu viele Geschäfte mussten unter höchstem Zeitdruck und mit dem Einsatz grosser finanzieller Mittel realisiert werden. Die grossen Belastungen, denen die Mitglieder der Entscheidungsgremien, die Ressort- und Arbeitsgruppenleiter das ganze Jahr über ausgesetzt sind, führen zunehmend zu Reibereien und Streitigkeiten. Dazu kommt, dass immer mehr Mitglieder und gar Aussenstehende uns mündlich und schriftlich, und dies teilweise in recht anmassender Weise, ihre Anregungen, Kritiken und Meinungen aufzuzwingen versuchen. Nicht immer geschieht dies in so selbstloser Weise, wie es gerne dargestellt wird. Nur zu oft zieht offensichtlich der Erfolg einer Sache auch diejenigen an, die noch schnell auf den «fahrenden Zug» aufspringen wollen, um damit sich selbst, ihre eigenen Ziele und Geschäfte zu fördern. Immer mehr greift auch die Unsitte um sich, die von den zuständigen Stellen gefällten Entschiede systematisch zu kritisieren, durch die Weiterverbreitung von Gerüchten ein wachsendes Misstrauen untereinander zu schüren, unbequeme Kollegen zu Fall zu bringen, um der eigenen Meinung mit allen Mitteln (auf Kosten und zum Schaden des Vorhabens) zum Durchbruch zu verhelfen. Dadurch wird unser Vorhaben ernstlich gefährdet! Wenn das Unternehmen «Furka-Bergstrecke» nicht an endlosen Diskussionen über den jeweils «richtigen Weg» scheitern soll, ist ein rasches Umdenken notwendig. Nur miteinander sind wir in der Lage, unsere hoch-

gesteckten Ziele zu erreichen. Ich rufe daher alle Vereinsmitglieder dazu auf, das eigene Verhalten kritisch zu überprüfen und sich loyal hinter unsere gemeinsame Sache zu stellen. Allen, die 1990 einen positiven Beitrag zugunsten der Furka-Bergstrecke geleistet haben (finanziell, ideell oder durch Arbeit), möchte ich an dieser Stelle ganz herzlich danken.

Nach diesen grundsätzlichen Überlegungen, die mir nach sieben Jahren des stürmischen und fast ungezähmten Wachstums unserer Idee notwendig schienen, möchte ich Ihnen in den nachfolgenden Kapiteln wiederum einen Überblick über die erzielten Fortschritte und den Stand der Geschäfte in den einzelnen Ressorts geben. Da unser vierteljährlich erscheinendes Mitteilungsblatt auch 1990 über alle wichtigen Ereignisse rund um die Furka berichtet hat, halte ich meine Ausführungen kurz.

**Zentralvorstand:** An fünf Sitzungen befasste sich der Zentralvorstand mit den im Verein anfallenden Arbeiten. Das Remisenfest, die Beschaffung finanzieller Mittel, der Werbebus, Werbeprospektiven, Werbematerial und unsere Spezialausstellung im Verkehrshaus waren die Hauptthemen, die im Berichtsjahr eine intensive Mitarbeit erforderten. Die starke zeitliche Belastung der Zentralvorstandsmitglieder ist allerdings weniger eine Frage der Sitzungen, sondern wird zur Hauptsache durch die Arbeiten innerhalb der einzelnen Ressorts verursacht.

**Fronarbeit:** Unser bis jetzt praktiziertes System der Fronarbeit muss grundsätzlich überprüft werden. Wie die Bausaison 1990 ganz klar gezeigt hat, bedeutet eine grössere Zahl von Fronarbeitern nicht automatisch eine grössere Effizienz und ein Mehr an geleisteter Arbeit. Den relativ hohen Kosten für Unterkunft und Verpflegung dieser Hel-

fer steht nicht immer eine entsprechende Gegenleistung gegenüber. Mehr als heute muss selektiv auf diejenigen Kräfte zurückgegriffen werden, die arbeiten wollen und können und nicht primär einen gemütlichen und angenehmen Ferienaufenthalt an der Furka auf unsere Kosten suchen.

**Bau:** Die Bausaison 1990 war einmal mehr geprägt von der Vielzahl der Arbeiten, die ausgeführt werden müssen, um die Strecke in einen technisch guten Zustand zu bringen. Für unsere Mitglieder und andere Zuschauer interessant waren aber vor allem die spektakulären Baustellen an der Strecke zwischen Realp und Tiefenbach. Dazu gehören im Jahre 1990 sicher die umfangreichen Gleisbauarbeiten, die Vormauerungen bei den Portalen der drei Senntum-Staffel-Tunnels, die Sanierung des Gewölbes von Tunnel I im Tagbau, die Fertigstellung von Drehscheibe und Blinklichtanlage beim Stützpunkt Realp sowie die Errichtung einer dreigleisigen Remise.

Letzteres wurde vom 19. bis 21. Oktober in einem dreitägigen Aufrichte-Fest, das von der Sektion Aargau im Auftrag des Zentralvorstandes organisiert wurde, mit unseren Sponsoren, vielen Vereinsmitgliedern und Aktionären würdig gefeiert.

**Rollmaterial:** Der Bauzug erfüllte auch 1990 seinen Zweck. Umfangreiche Transporte von Beton, Schotter, von Schienen, von vielem anderem Baumaterial, von Maschinen und Werkzeugen mussten ausgeführt werden. Nebst unserer Diesellok wurde auch die Dampflok «Weisshorn» in Bauzug-Einsätzen weiter erprobt. Für neugierige Besucher besonders attraktiv waren aber die ab Ende August an den Wochenenden stattfindenden Test- und Probefahrten mit dem ersten Personenzug der DFB. Ende August begeisterten sich daran auch die Mitglieder der nationalrätlichen Verkehrskommission, Mitte Oktober die Besucher des Remisenfestes.

Neu beschafft wurden 1990 von der RhB die zwei Mitropa-Speisewagen WR 3813 und 3814, ein Güterwagen so-

wie die Dampfschneeschleuder Xrot 9214. In den Rollmaterialwerkstätten wurde vor allem in den Wintermonaten intensiv gearbeitet. Während sich die Baugruppe Goldau auch 1990 auf den Weiterausbau und den Unterhalt des Bauzuges und der Maschinen und Geräte der DFB konzentrierte, stellte die Rollmaterialgruppe der Sektion Bern im Stützpunkt in der Papierfabrik Deisswil den ersten geschlossenen Personenwagen der DFB weitgehend fertig. Der Rollmaterialwerkstätte der Sektion Nordwestschweiz gelang es, auf der Basis von Güterwagen der Appenzeller Bahnen zwei originelle offene Aussichtswagen zu bauen.

**Vietnam:** Wie im letzten Jahr erhofft, konnte das «Vietnam»-Geschäft zu einem glücklichen Ende gebracht werden. Nach Abschluss des Vertrages im Frühjahr 1990 wurde in kürzester Zeit eine umfangreiche Spezialausrüstung bereitgestellt und nach Vietnam verschifft, darunter ein von der DFB umgebauter Tiefganganhänger. Die Mannschaft folgte Mitte Juli. Der Rücktransport von über 240 Tonnen Eisenbahnmateriale, darunter 3 komplette Dampflokomotiven, 3 Lok-Baugruppen, Ersatzteile, 1 Güterwagen und 4 Flachwagen vom Typ RW, aus dem vietnamesischen Hochland von Da Lat über Thap Cham, Saigon, Hamburg nach Luzern war für alle Beteiligten eine mehr als harte Arbeit, natürlich aber auch ein einzigartiges Abenteuer. Unzählige Presseberichte, ein spannender Videofilm und die Sonderausstellung im Verkehrshaus in Luzern sind Zeugen dieses eisenbahngeschichtlich bedeutsamen Ereignisses. Verständlicherweise führte die kurzfristige Absage der geplanten Werbefahrt durch Deutschland am Ende der langen Reise der Original-SLM-Dampflokomotiven zu grosser Enttäuschung bei den Organisatoren und bei den anderen begeisterten Bahnfreunden in Deutschland.

**Konzessionsverfahren:** Mit der Konzessionserteilung am 22. März 1990 ist die DFB die jüngste schweizerische Privatbahngesellschaft geworden. Damit

sind aber noch längst nicht alle Hürden auf dem Weg zur Betriebseröffnung überwunden. Noch stehen uns die Kollaudationsverfahren zur technischen Abnahme von Rollmaterial und Strecke bevor.

**PR/Werbung:** Auch 1990 waren die Medien unserem Unternehmen sehr wohlgesinnt. Ausführliche Berichte über den Fortgang unserer Arbeiten waren wiederum in sehr vielen Zeitungen und Zeitschriften des In- und Auslandes zu lesen. Der Rücktransport der Dampfloks aus Vietnam und die Eröffnung der Sonderausstellung im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern führte dank der organisatorischen Unterstützung mehrerer VFB-Sektionen zu einer verstärkten Berichterstattung in den Lokalradios. Ein starker Werbeeffekt ging im Berichtsjahr auch wieder von den vier informativen Ausgaben unseres Mitteilungsblattes aus, das mittlerweile auch bei den anderen schweizerischen Bahngesellschaften eine interessierte Leserschaft gefunden hat.

**Standaktionen/Werbebus:** Grossen Erfolg verzeichneten auch unsere vielen Standaktionen, die nun nach einigen Jahren Anlaufzeit von den Sektionen weitgehend selbständig durchgeführt werden: Frauenfelder Frühjahrsmesse, Winterthurer Messe, Int. Gleisbauausstellung Zürich, Shoppyländ Schönbühl/Bern, Züspa, Gehla Chur, OGA Brig und Mobautech St. Gallen usw. Der Bahnhof Gletsch wurde vom Verein auf der Basis eines Mietvertrages in Obhut genommen. Im total renovierten Anbau konnte rechtzeitig auf Ferienbeginn der neu konzipierte Info- und Werbepavillon eröffnet werden. Gleichzeitig wurde – ohne Belastung der Zentral-

kasse – in einem zeitaufwendigen Projekt der günstig erworbene VBZ-Bus zu einem fahrenden Info- und Werbepavillon ausgebaut. Eine neu zusammengestellte Busbetreuer-Equipe sorgte dafür, dass der Bus bereits im ersten Betriebsjahr bei Anlässen und Ausstellungen in der ganzen Schweiz für unser Vorhaben werben konnte.

**Kasse:** Die Finanzsituation des Vereins hat sich 1990 verschlechtert. Der kurze zeitliche Ablauf der letzten DFB-Kapitalerhöhung hat den Verein zu einer massiven Unterstützung gezwungen. Die starke Zunahme des Mitgliederbestandes, die erfolgreichen Aktivitäten rund um die Aktion «Back to Switzerland» und der stark steigende Verkauf von Werbeartikeln werden den VFB aber auch künftig in die Lage versetzen, die DFB so zu unterstützen, wie es in den Statuten vorgesehen ist.

**Sektionen/Mitgliederwesen:** Am 12. Mai 1990 wurde in Holland die Sektion Niederlande gegründet. In Deutschland wuchs die Zahl der – statutenlosen, eher locker organisierten – Regionalgruppen um weitere drei auf zehn. Die in der Schweiz bestehenden zehn Vereinssektionen haben sich zwar teilweise sehr positiv entwickelt, doch ist auch dort die Zahl der aktiven Mitglieder noch nicht genügend gross, um alle den Sektionen übertragenen Aufgaben lösen zu können.

Die Aktivitäten der Sektionen, aber auch unsere umfangreiche Präsenz in den Medien bewirkten 1990 eine Rekordzunahme an Mitgliedern. Der Mitgliederbestand wuchs um fast 1400 Personen von 4086 auf 5451, was einer Zunahme von 33,4 Prozent entspricht.

## 7.ordentliche Generalversammlung 1991

vfb/alb – Zur 7. ordentlichen Generalversammlung konnte Zentralpräsident Alfred Gysin am 16. März 1991 115 stimmberechtigte Mitglieder sowie mehrere Gäste im Munotstädtchen Schaffhausen begrüßen. Die traktandierten Geschäfte konnten zügig behandelt werden. Die Jahresrechnung 1991 schloss mit einem Mehraufwand von 25 590 Franken ab. Das Budget 1992 sieht Mehrausgaben von 50 000 Franken vor. Dieses Budgetdefizit bewog denn auch den Zentral-

kassier, eine Beitragserhöhung auf 45 Franken zu beantragen. Zur Freude des Vorstands beschloss jedoch die Versammlung, den Mitgliederbeitrag ab 1992 auf 50 Franken zu erhöhen. Die Generalversammlung 1992 wird aller Voraussicht nach am 21. März 1992 stattfinden.

Nach Abschluss des offiziellen Teils der Versammlung wurde für die Interessenten das neue Vietnam-Video gezeigt.



So präsentierte sich der Verein an der MUBA 91 in Basel.

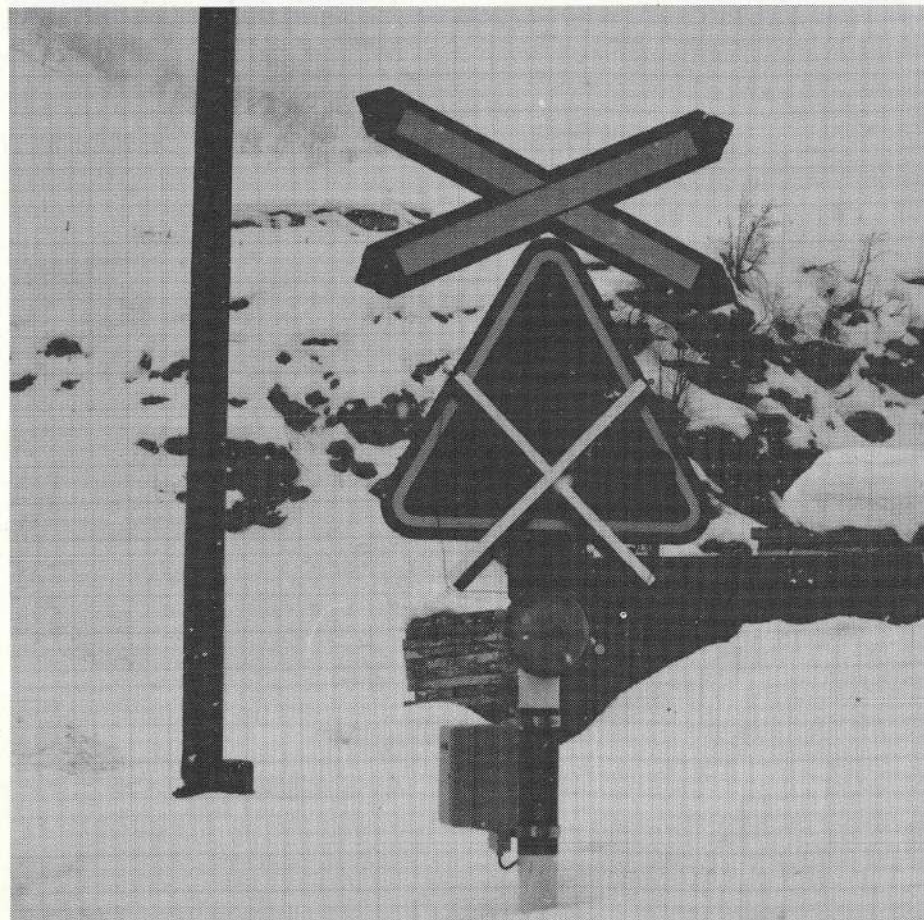
## Notizen

### Baugruppe Goldau

*Blinklicht-Signalanlage km 58.725  
«Schweigstrasse» Realp*

Der Planvorlage der DFB vom 17. April 1990 zufolge hat das Bundesamt für Verkehr in Bern (BAV) ein ordentliches Plangenehmigungsverfahren eröffnet.

Nach Durchführung der öffentlichen Auflage und des Vernehmlassungsverfahrens sowie nach Prüfung der Pläne hat das BAV festgestellt, dass das Projekt alle eisenbahnrechtlichen Vorschriften erfüllt. Mit seiner Verfügung vom 22. Januar 1991 hat das BAV die eingereichten Pläne im Sinne von Art. 6 der Verordnung über den Betrieb der Eisenbahnen vom 23.11.83 (EBV) genehmigt.



## Les deux wagons-restaurants MITROPA WR 3813/3814

En 1928, la MITROPA Berlin (MITteleuropäische Schlafwagen und Speisewagen AG) s'est procuré auprès de la SWS Schlieren deux wagons-restaurants (sans cuisine) pour la ligne de la Bernina. La MITROPA exploite elle-même les deux «voitures-restaurants-salons» B4ü N° 161 et 162 sur le tracé de la Bernina ainsi que le buffet de la station d'Alp Grüm.

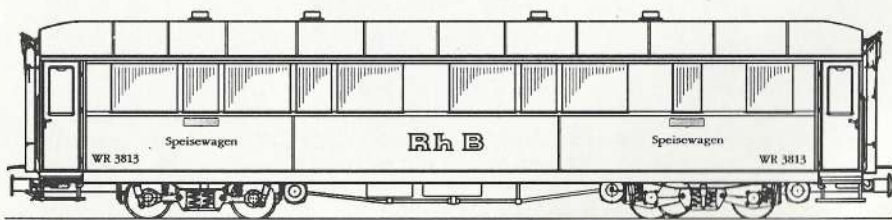
En 1943 la MITROPA fit équiper les deux voitures de deux cuisines. En 1949, elles purent être rachetées et mises en service sous les numéros WR 3813/3814. En 1969 elles reçurent des roues à crémaillère à frein afin de pouvoir être placées dans les compositions du «Glacier Express» et circuler sur le réseau du FO.

Ces deux wagons de type pullman, bien que construites dans les années 20, offrent une excellente visibilité au voyageur. La bande vitrée n'est interrompue que par des montants étroits, ce qui donne un intérieur lumineux et heureux. On peut les qualifier de précurseurs des voitures panoramiques actuelles. A l'intérieur, les parois et le plafond sont en noyer du Caucase. Les tables et les sièges côté fenêtres sont fixes. Les wagons offrent 36 places assises réparties en zone fumeur et

non fumeur. L'aménagement intérieur a été particulièrement soigné. La couleur bordeaux utilisée pour l'extérieur donne aux deux voitures un côté nostalgique.

Les deux voitures MITROPA ont été retirées du service et remplacées par le «plus long wagon restaurant du monde». Les roues à crémaillère à frein ont enlevées et utilisées pour le «wagon-restaurant double» WR 3816/17.

Les bogies d'origines ayant dès le départ donné peu satisfaction, ils ont été remplacés par des prototypes fabriqués par la FAA qui roulent encore de nos jours. Il est prévu d'utiliser les deux wagons, après remise en état, sur le réseau de la DFB. Ils pourraient également servir de restaurants fixes en attendant de circuler sur la ligne sommitale. Pour les modélistes, les deux voitures sont livrables en écartement HOm WR 3813 et Om WR 3814. La section de Berne, Case postale 129, 3098 Köniz, est prête à prendre des commandes pour une pré-commande de wagons au look de la DFB. Les demandes peuvent être envoyées à l'adresse ci-dessus à l'aide d'une carte postale signée. Sous réserve du nombre de commandes, les modèles seront réalisés au prix du marché.



## Des nouvelles du Conseil d'Administration de la DFB



La DFB SA a repris en 1987 des mains de la FO les 18,056 km de ligne Oberwald-Gletsch-Furka-Realp. Depuis le printemps 1990 l'entreprise détient une concession fédérale pour la reconstruction et l'exploitation de la ligne sommitale de la Furka.

Ces dernières années ont été consacrées à la reconstruction. La DFB dispose désormais d'un domaine d'exploitation, de bâtiments et d'installations techniques, mais aussi d'un parc conséquent de machines, de matériel, d'une locomotive diesel, de plusieurs draisines et d'une douzaine de wagons pour les groupes de construction.

En vue de la mise en exploitation du tronçon Realp-Tiefenbach, un premier train à vapeur a pu être constitué: deux wagons panoramiques ouverts, un wagon de service tractés par la machine à vapeur «Weisshorn». D'autres wagons sont soit en révision, soit en construction.

La DFB est soutenue dans ses activités de manière constante et efficace par l'Association pour la ligne sommitale de la Furka et par un bon nombre d'en-

treprises suisses et étrangères. Chaque année une énorme somme de travail bénévole, des moyens financiers importants et des dons en matériel permettent au projet à prendre sa forme définitive. En 1990 les objectifs suivants ont été atteints:

- construction du dépôt à trois voies à Realp
- achat et rapatriement de 3 locomotives à vapeur à crémaillère, de 3 groupes de construction de locomotives, de 4 wagons bas et d'un wagon marchandise du Viêt-nam en Suisse
- finition de deux wagons panoramiques ouverts
- assainissement de la voûte du tunnel Altsenttum-Staffel I
- renouvellement des accès des tunnels 2 et 3
- poursuite des travaux de construction des voies entre Realp et Tiefenbach.

Grâce à l'achat de deux wagons voyageurs (2 wagons restaurants ex-RhB), il est prévu de mettre en service une deuxième composition de train à vapeur en 1992.



## Tag für Tag an der Spitze des Zuges

**Schweizerische Lokomotiv-  
und Maschinenfabrik 8401 Winterthur**

## Bericht des «info-bus» VFB

### 3. Weitere Buseinsätze

Meinen letzten Bericht habe ich, infolge Redaktionsschluss, nach meinem Einsatz an der GV der DFB AG in Olten, abgebrochen. Dabei habe ich noch von so vielen interessanten und erfreulichen Erlebnissen zu berichten, die ich Euch keinesfalls vorenthalten will.

Von meiner neuen Aufgabe bin ich noch immer voll begeistert und freue mich über die vergangenen sowie auch auf die kommenden Einsätze. Aber wie immer, will ich nun der Reihe nach erzählen und beginne mit den nach Olten folgenden Begebenheiten:

Am 4. September 1990 stand ich also vor der *Waro* in *Rickenbach* bei Wil und lockte mit meiner äusseren Erscheinung die vorbeihastenden Leute ins Innere. Lag es am schlechten Wetter, oder an der Tatsache, dass mich hier eigentlich niemand erwartete, auf jeden Fall war der Besuch recht schwach, was meinen Betreuer bewog, recht abschätzig über meinen Einsatz zu sprechen. Etwas erbost dachte ich: Dem werde ich es schon noch einmal zeigen! Ich bin da fast sicher, der grössere Teil der Leser ist da mit mir gleicher Meinung. Schon mein nächster Besuch in *Zürich-Tiefenbrunnen*, an der *Extravaganza* – einer Ausstellung alter Fahrzeuge – war bereits wieder ein Bombenerfolg. In Anbetracht der alten Trams, Autobusse, Traktoren, Autos usw. kam ich mir wieder sehr jung vor, aber ich bestaunte interessiert die schön hergerichteten Vehikel, die alle noch in fahrtüchtigem Zustand waren und auch Passagierfahrten unternahmen. Dabei stellte ich fest, je älter so ein Fahrzeug war, um so mehr Personen stiegen dort ein. Fahrten in alten, gut restaurierten Fahrzeugen sind wieder gefragt. Aber auch ich hatte praktisch die ganzen 2 Tage regen Besuch; wieder viele Interessierte, denen man – nach genü-

gender Information – eine Broschüre und einen Aktienzeichnungsschein übergab. Auch unser Material verkaufte sich so gut, dass gegen Schluss des zweiten Tages die Leute für gewünschte Artikel bezahlten, die mein Betreuer ihnen erst in der darauffolgenden Woche nachliefern konnte, weil sie im Bus nicht mehr vorhanden waren.

Erfreut waren meine Betreuer und ich auch über die Familie, die den Bus besuchte und deren sympathische Tochter schon unter der Türe dem vorausgehenden Vater zurief: «Lueg emal die flippig Krawatte!»

Diese spontane Äusserung war wohl die Initialzündung für ein längeres Gespräch, wobei einer der Betreuer meinte, die junge Dame würde sehr gut ins Busteam passen, zumal sie sich noch als Vereinsmitglied bekannte. Zu seiner grossen Enttäuschung konnten sich aber am Schluss weder der Vater für die Krawatte noch die Tochter für die Mitarbeit im Busteam entschliessen. Sollte sich aber der Redaktor entschliessen, am Schluss dieses Berichtes die ganze Anschrift des damaligen Betreuers zu notieren, so bestünde noch immer eine Chance, dass sich die Dame jetzt bei ihm melden würde. So wie ich – aus meinen bisherigen Erfahrungen – den entsprechenden Betreuer kenne, liegt dann, aus Freude an einer Zusage, die Krawatte als Geschenk an den Papa gleich drin.

So waren in diesen zwei Tagen wieder viele Kontakte zu Personen geknüpft, die an unserem Vorhaben interessiert bis hell begeistert sind. Ich freute mich, dass ich so positiv für unsere Sache – die *Furka-Bergstrecke* – werben konnte. Dies entschädigte mich vollends für den vorangegangenen schwachen Besuch und die Bemerkungen meines Betreuers in *Rickenbach*.

Schon am darauffolgenden Wochenende war wieder ein Grosseinsatz ge-

plant, diesmal war es sozusagen ein «Heimspiel». Ich war nämlich 4 Tage am MAG in Aarau (MAG = Markt Aarauer Gewerbetreibender). Als Bêtreuer stellten sich hauptsächlich Benno und Dive Schmid, zwei eingesessene Aarauer, zur Verfügung, und das Resultat lässt sich wahrlich sehen:

- 65 neue Vereinsmitglieder sowie
- 3400 Franken als Einnahmen für verkauftes Material
- und viele, viele alte und neue Begeisterte für die Dampfbahn Furka-Bergstrecke.

Benno war aber auch um meine positive Präsentation sehr besorgt, denn er wischte jeden Abend den Bus und weit herum die Umgebung, so dass man ihn fast mit einem «städtischen Strassen- und Trottoirpflieger» hätte verwechseln können. Aber nicht nur das machte mich zu einem Publikumsmagnet, sondern auch die drei Kollegen, die mit ihren Musikinstrumenten und lüpfigen Ländlermelodien immer wieder auf mich aufmerksam machten. Kurzerhand wurde der «Wänteschieber» dem Publikum als «Furka-Mazurka» präsentiert. Am Schluss fragte man uns, wo dieses lustige Musikstück als Platte oder CD zu haben sei. Das brachte uns allerdings in arge Verlegenheit, und man wechselte rasch das Thema, sprach nicht mehr von der Mazurka, sondern nur noch von der schönen Furka-Bergstrecke.

Am Erfolg dieser vier Tage waren aber auch noch weitere Mitglieder der Sektion Aargau beteiligt, so auch Christian Dorer, der später in der Zeitschrift «Bus-Infos» einen Bericht über mich und unsere Ziele erscheinen liess.

An dieser Stelle sei auch wieder einmal allen gedankt, die mir in irgendeiner Weise behilflich gewesen und/oder immer noch sind.

Am 7. Oktober besuchte ich unsere Freunde vom DVZO in Bauma. Bei solchen Anlässen gibt es immer eine Menge interessanten Gedankenaustausch. Dabei kam mir der «Weise» in den Sinn, der andere gefragt haben soll: Warum haben die Menschen zwei

Ohren, aber nur einen Mund? Nachdem es niemand wusste, antwortete er: Damit sie mehr hören und weniger sprechen! Eine Weisheit, die sich auch andernorts nur positiv auswirken könnte. Wehmütig und etwas nachdenklich nahm ich abends Abschied von unseren Freunden und kehrte nach Schönenwerd zurück. Als ich den Terminkalender konsultierte, war ich aber rasch wieder aufgestellt; es war nämlich eingetragen:

19. bis 21. Oktober *Remisen-Einweihung Realp*. Ich freute mich auf die vielen Freunde und Bekannten, die ich bei diesem Anlass wiedersehen würde, so auch auf die Lok «Weisshorn», die beiden Aussichts- und den Güterwagen, mit denen Publikumsfahrten vorgesehen waren. Als Tüpfchen auf das i kam dazu, dass mein Chauffeur und Bêtreuer Fritz Jurt war, einer der die Verhältnisse in Realp und entlang der Strecke bestens kennt.

Wir beide – eigentlich pensionierte «jüngeren Herren» – nahmen schon frühzeitig den Weg unter die Füsse, pardon Räder, und freuten uns sehr, in unserer unmittelbaren Umgebung, in den schönen Urner Alpen, wieder für unser Vorhaben zu wirken. Fritz plazierte mich in der Nähe des Bahnhofs, beim Autoverlad, und so besuchte mich manch wartender Automobilist, oder wir konnten ihm noch schnell vor dem Verlad unsere Broschüre und einen Aktienzeichnungsschein überreichen.

So richtig los ging es aber erst am Freitag, als die geladenen Sponsoren eintrafen, und am Samstag und Sonntag, als mich all die strahlenden Gesichter der Vereinsmitglieder und Aktionäre begrüßten. Auch Petrus machte bei diesem späten Anlass noch mit, obwohl es zeitweise schon recht kühl war. Trotzdem, es waren rundum nur lobende Worte zu hören: von der Remise selbst, den Dampffahrten, aber auch von den Organisatoren des ganzen Anlasses, denen es gelang, trotz Abgabe eines Gratisessens an die Sponsoren das Ganze auch noch mit einem finan-



ziellen Gewinn abzuschliessen. Ein *Bravo!* der ganzen Mannschaft und allen zur Nachahmung empfohlen.

Vor allem diejenigen möchte ich hier ansprechen, die sonst zuerst die Hand hinhalten, bevor sie ihre Hirnzellen aktivieren, um nach einer kostendeckenden oder gar gewinnbringenden Möglichkeit zu suchen. Zugegeben, die eine Lösung ist bequemer als die andere, aber befriedigender *kann* – in unserem Fall – doch nur die zweite sein.

Nur ungern verliess ich also den Ort unseres unmittelbaren Geschehens, aber vor mir stand noch einmal ein Einsatz am 30. Oktober in *Bülach* am *Markt*. Ich war somit für unsere Sache 1990 bis in den Spätherbst unterwegs und aktiv und warb damit gleichzeitig für meine Dachreklamenmieter. Etwas, das mir immer auch recht wichtig erscheint, werden doch mit deren Einnahmen ein grosser Teil meiner Kosten gedeckt.

An diesem Markttag war richtiges Herbstwetter, das heisst, mal regnete

es in Strömen, mal schien die Sonne. Trotzdem war der Besuch gar nicht schlecht, und so konnten wir auch hier wieder vielen Leuten von unserer Arbeit an der Bergstrecke berichten, ihnen Unterlagen und Aktienzeichnungsscheine übergeben.

Zum Abschluss der vielen in diesem Jahr erfolgten Einsätze und als bescheidener Dank für all die geleistete Arbeit traf sich das Busteam am 10. November im Restaurant «Zum wilden Mann», bei der lieben Wirtsfrau aus dem Wallis, zu einem gemütlichen Beisammensein. Der Präsident und der Ressortleiter PR/Medien/Werbung/Marketing waren samt Gattinnen ebenfalls gekommen. Ich selbst blieb in der Garage, war darüber aber gar nicht unglücklich und liess mir später alles erzählen.

Da sich noch nicht alle im Busteam kannten, fand eine kurze Vorstellung der Beteiligten statt. Anschliessend wurden einige Probleme von allgemeinem Interesse behandelt, bevor einige



Damen und Herren für ihre geleisteten Dienste besonders ausgezeichnet wurden, und zwar:

- Dive Schmid mit einem sogenannten «Bauchladen» für ihre Verkaufstätigkeit inner- und ausserhalb des Buses.
- Benno Schmid mit dem goldenen Steuerrad für die geduldige und gekonnte Einführung der Buschauffeure.
- Peter Glättli mit dem goldenen Telefonhörer für seine vielen telefonischen Einsatzmeldungen, die immer so beginnen: «Hoi Hans, da isch de Peter am Apparat...»
- Beat Schweizer erhielt eine grosse Papierrolle samt Reserve, damit er alle kommenden Buseinsätze aufnotieren könne und es ja nicht am Papier fehle.
- Sowie last, but not least, bekam der Präsident einen Würfel mit Fotos des «info-bus» bei seinen Einsätzen, damit er uns auch bei all den geplanten kommenden Anlässen nicht vergessen solle.

Ein Mittagessen und das weitere gemütliche Beisammensein rundeten das alles in allem gelungene Treffen ab. Hauptsache, man lernte sich gegenseitig kennen, pflegte den Gedankenaustausch und motivierte sich für neue Taten im 1991.

Seit dem 1. Dezember bis zum Redaktionsschluss stehe ich nun im *Verkehrshaus* in *Luzern*, gerade neben den «Vietnam-Lokomotiven». Wenn ich dann einmal so hinüberschaue, huuu ... dann sehe ich noch viel Arbeit auf uns zukommen, bis diese 3 Kobolde wieder so aussehen wie die «Weisshorn». Trotzdem freue ich mich auf ein Wiedersehen mit ihnen, wenn möglich schon bald in Realp.

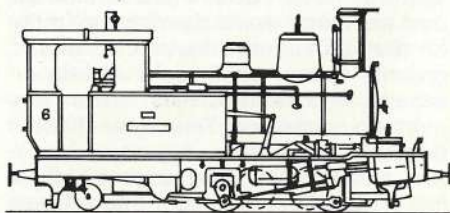
Über das Wochenende werde ich immer zusätzlich von jemandem des Busteams betreut. So war es auch am 9. März, als in Windeseile die Meldung umging, dass heute ein Teil des Bundesrates ins Verkehrshaus an eine Tagung der Europa-Union komme. Würde er eventuell am Schluss noch ei-

nen Abstecher zu den Vietnam-Loks machen? Mein Betreuer und sein Gesprächspartner, Georg Seiler, erörtern dieses, aber auch einige andere Themen, bis Georg überrascht feststellte, dass es ihm nicht mehr nach Hause zum Mittagessen reiche. So gingen er und mein Betreuer gemeinsam ins Restaurant im Verkehrshaus. Als sie wieder zurückkamen, erzählten sie mir, dass ihnen – als sie aus der Türe in den Innenhof traten – gleich Herr Bundesrat Delamuraz mit Herrn alt Direktor Waldis sowie weiteren Herren entgegenkommen sei. Spontan habe der Betreuer den Herren die Tür offengehalten und gesagt:

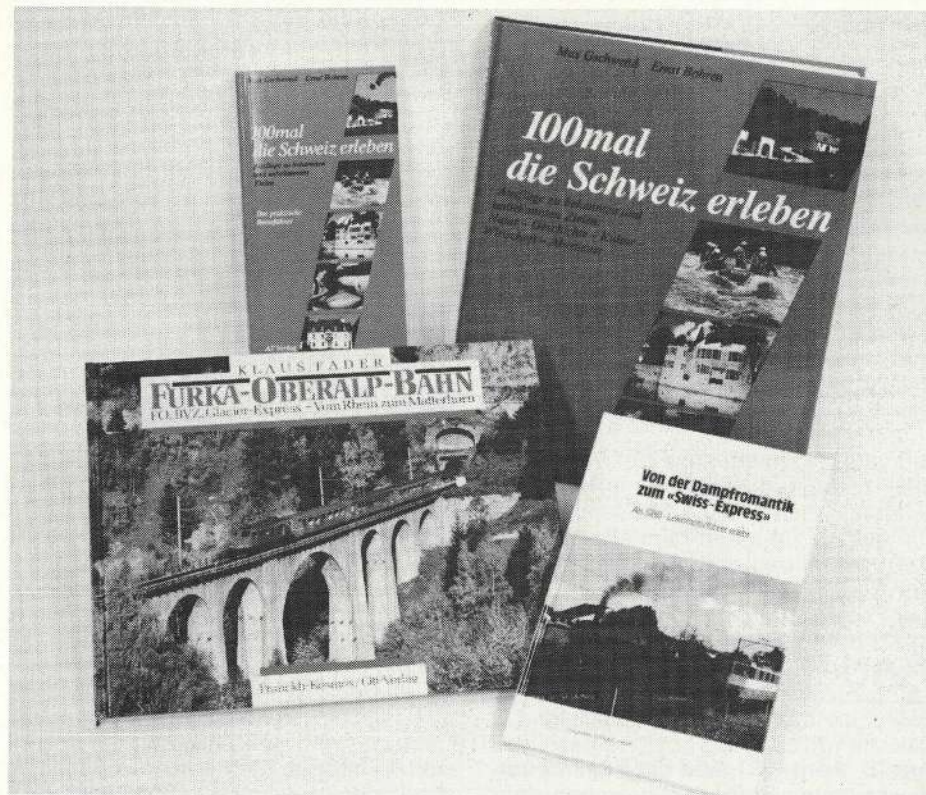
«Je tient la porte pour ces messieurs.» Worauf ihm Herr Delamuraz auf die Schulter klopfte und in seinem charmanten Welsch-Deutsch erwiderte: «Dankke vielmals.» Ich war stolz über diese Begebenheit, war das doch der Beweis, mit welcher hochgestellten Persönlichkeiten man bei der Mitarbeit im Busteam zusammenreffen kann.

Also bis bald wieder einmal im «info-bus» oder beim Lesen des nächsten Berichts im Mitteilungsblatt 4/91.

Tschüss und auf Wiedersehen:  
Ihr «info-bus»



## Neue Verkaufartikel bei der Materialzentrale



Max Gschwend/Ernst Bohren: **100mal die Schweiz erleben**. Eine Publikation zum Jubiläum 700 Jahre Eidgenossenschaft, die 100 bekannte und unbekannte Ausflugsziele in der ganzen Schweiz vorstellt. Einen grossformatigen Bildband und dazu einen handlichen Reiseführer mit nützlichen Informationen umfasst dieses Werk. Bezeichnend ist, dass auch die Furka-Bergstrecke darin vorkommt. Somit kann diese Publikation unseren Mitgliedern empfohlen werden. (Fr. 68.–)

Hans Arnold: **Von der Dampfmontik zum Swiss-Express**. Als leichtverständliche Einführung in die Technik der Dampflokomotive aus Sicht eines Lokomotivführers kann dieser Titel verstanden werden. Der Autor schildert aber auch seine berufliche Laufbahn, die in jener Zeit begann, als vorwiegend Dampf als treibende Kraft von Eisenbahnen genutzt wurde. Mit seinen Ausführungen vermittelt er auch einen Blick hinter die Kulissen der Eisenbahn und zeigt da-

bei, was alles notwendig ist, ehe ein Zug auf die Reise geschickt werden kann. In Gedanken nimmt der Autor den Leser zu sich auf den Führerstand, um ihm die Faszination Eisenbahn vor Augen zu führen. (Fr. 24.–)

Klaus Fader: **Furka-Oberalp-Bahn.** Dieser neue Titel beschreibt, in Disentis beginnend, den Schienenweg nach Brig. Mit einem einleitenden Text über die FO, der kurz gehalten ist, ohne das

Wesentliche ausser acht zu lassen, folgt der Bildteil. Mit vielen grossformatigen Abbildungen wird eine Bildreise vermittelt. Dabei hat der Fotograf keine Mühe gescheut, Standorte zu wählen, die das unverkennbar Eigene in Erscheinung treten lassen.

Auch die Bergstrecke erscheint mit einigen Bildern aus der Vergangenheit und gibt diesem Band einen historischen Anstrich. Das Interesse des Autors am Wiederaufbau der Furka-Bergstrecke wird gekonnt in Wort und Bild zum Ausdruck gebracht. (Fr. 68.—) ho

## Andere Bahnen: RhB-Vereinalinie

Am 18. April 1991 sind die Bauarbeiten dieser neuen RhB-Linie zwischen dem Prättigau und dem Unterengadin angefallen. Der Spatenstich für dieses gigantische Bauwerk fand morgens in Susch und nachmittags in Klosters statt.

Nach jahrelangen Planungen, politischen Oppositionen und Auseinandersetzungen direkt Betroffener, deren Gemüter sich zum Teil heftig erhitzten, konnte schliesslich doch noch eine Lösung gefunden werden, um das Signal für den Baubeginn auf Grün zu stellen. Vereina soll vereinen, doch bis es soweit ist, dauert es rund neun Jahre. Dass der Bau neuer Verkehrswege mit enormen Kosten verbunden ist, kommt auch hier zum Ausdruck. Entsprechend

der Preisbasis 1985 wird die Realisierung der Vereinalinie 538 Millionen Franken verschlingen.

Zugwald- und Vereinatunnel werden so dimensioniert, dass Fahrzeuge mit einer Breite von 2,5 m und einer Eck- und Gesamthöhe von 4 m auf Huckepackwagen und geschmelten Normalspurwagen befördert werden können. In der Tunnelmitte entsteht auf 2 km Länge eine Kreuzungsstation, wo dereinst Auto- und Reisezüge kreuzen können. Die Tatsache, das im zu Ende gehenden 20. Jahrhundert wieder Bahnen gebaut werden, ist höchst erfreulich. An der Furka ist ein erster Schritt getan worden, diesem folgt nun die RhB.

«I viva la viafier»

ho

## Sektionsnachrichten



Sektion Aargau

5000 Aarau

Nach wie vor sind wir in unserer Sektion bemüht, eine «ständige» *Aargauer Baugruppe* ins Leben zu rufen. Wir sondieren stets in verschiedenen Richtungen. Im Lauf der Bausaison 1991, die ja schon im Anlaufen ist, möchten wir irgendein bestimmtes, uns mögliches Objekt mit unseren Leuten verwirklichen. Dies hauptsächlich, um an unseren vorerst programmierten sechs Arbeitseinsatztagen nicht auf zufällig anfallende Arbeiten angewiesen zu sein. Die zentrale Bauleitung ist diesbezüglich konsultiert worden und erklärte sich positiv dazu bereit. Ein Entscheid über das zu bearbeitende Objekt fiel aber noch nicht.

Weiter halten wir stets Ausschau nach einem gut geeigneten, zentral gelegenen Raum für ein Sektionsbau- und Lagerlokal. Bis jetzt hat sich auch trotz kürzlich erfolgten konkreten Bemühungen noch nichts Definitives gezeigt. Für erste Baulokal-Investitionen konnten wir andererseits aus Spendengeldern bereits einen ansehnlichen Baufonds öffnen.

So oder so sind unsere 1991er Einsätze, wie oben erwähnt, festgelegt. Es sind dies folgende Samstage: 18.5., 22.6., 24.8., 21.9., 19.10., 16.11. Was noch weitgehend fehlt, sind feste Anmeldungen dafür! *Liebe Aargauer Mitglieder:* «Die Furka-Bergstrecke» und wir vom Vorstand warten sehnlichst darauf, dass Ihr in Euren Kalendern die obgenannten Tage sofort ankreuzt und Eure Anmeldungen zur Post bringt. Falls nötig, können weitere Anmeldezettel über meine Telefon-Nummer 064 51 15 38 angefordert werden.

In Sachen Werbung haben wir in unserem Gebiet Werbebus-Einsätze in Nie-

derlenz, Brugg und Möriken-Wildegg vorgesehen. Wer meldet uns weitere günstige Werbemöglichkeiten?

Weiter beabsichtigen wir, in bisher nicht bedienten Sektionsgebieten irgendwann im Herbst 1991 zwei weitere Info-Abende für neue Interessenten durchzuführen.

Als 1991er Sektionsausflug ist eine Fahrt ins Berner Oberland, genauer ins Oberhasli, vorgesehen. Unser in Innertkirchen arbeitendes Mitglied Urs Zürcher hat uns zu einem sonst nicht unbedingt möglichen Besuch der Kraftwerke Oberhasli eingeladen. Präzisere Angaben können noch nicht gemacht werden.

Nach dem mit einigem Erfolg durchgeführten Remise-Einweihungsfest 1990 in Realp befasste sich unser Vorstand auch bereits mit Fragen für ein eventuelles Betriebseröffnungsfest 1991. Auch im Wallis gibt es gewisse Anregungen für einen solchen Anlass. Dies bewog den Zentralvorstand in der Sitzung vom 9. Februar 1991, uns zu beauftragen, mit der Sektion Wallis für eine eventuelle gemeinsame Durchführung des Festes Verbindung aufzunehmen. Hauptsächlich, weil unsere 1990er Hauptfestorganisatoren zum Teil aus beruflichen Gründen während eines Grossteils des Jahres und im besonderen von Mitte Juli bis Mitte August für lokale 700-Jahr-Feiern verpflichtet sind, sowie wegen etlicher weiterer Ungewissheiten sahen wir uns gezwungen, den Organisationsauftrag für dieses Mal abzulehnen. Sicher wird der Anlass trotzdem zustande kommen, und es wird interessant sein, zu sehen, wie andere Leute die Sache auf die Beine stellen.

Unsere diesjährige Sektions-Generalversammlung ging am 15. März 1991 in Suhr über die Bühne. Ausser den statutarischen Geschäften gab es keine Besonderheiten. Der bisherige Vorstand

stellte sich «in corpore» wieder zur Verfügung und wurde auch gewählt. Der Versammlungsbesuch stellt für unsere Sektion einen kleinen Rekord dar. Total waren 55 Mitglieder und 7 Gäste anwesend. An dieser Stelle möchte ich unserem «obersten Boss», Fredy Gysin, ein *Dankeschön* zurufen, weil er unsere Sektion auch dieses Jahr mit seiner Anwesenheit beehrte. Dank ihm konnten wir nach Versammlungsschluss den noch «druckfeuchten» Vietnam-Film «Back to Switzerland» ansehen. Als erstes Video sahen wir vorher, mitgebracht vom Mitglied und Maurermeister-Chef Wolfgang Dietrich, sehr interessante Bilder vom Aufbau der grossen, massiven Remisemauern unseres Depots in Realp.

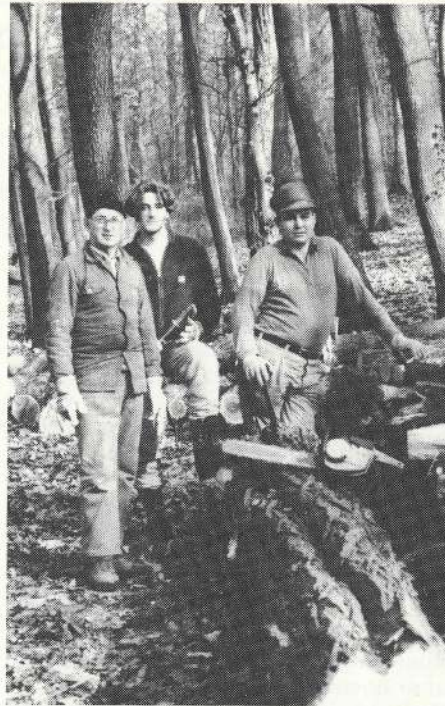
H. Weber



Sektion Nordwestschweiz  
Postfach 3468  
4002 Basel

Was hat das nebenstehende Foto mit der Furka-Bergstrecke zu tun? Holzfäller in den Wäldern der nördlichen Niederungen des Juras. Bei näherer Betrachtung lassen sich Mitglieder der Sektion Nordwestschweiz erkennen. Sie sind Teil der Baugruppe, welche die ersten beiden Panorama-Wagen der DFB gebaut hat. Somit naht die Lösung des Rätsels. Es ist die Baugruppe Nordwestschweiz, die sich hier ihr Rohmaterial beschafft. Dem berichtenden Mitglied fiel durch eine Erbschaft ein Stück Wald zu, in dem viele hochwertige Nutzhölzer stehen, insbesondere Eichen sowie einige grössere Akazien. Es sind dies genau jene Holzarten, die unsere Baugruppe zum Aufbau des Buffet-Wagens benötigt, an dessen eisernem Grundgerüst den Winter durch gearbeitet wurde.

Unter Beiziehung des Gemeindeförsters hat sich schnell eine allen dienende Idee entwickelt. Dank der Hilfe der Baugruppe wurden in dem 22 Aren grossen Waldstück mehrere



Bäume gefällt, zersägt, das Brennholz zusammengenommen und der Wald gesäubert. Unsere Baugruppe erhält so zu sehr günstigen Bedingungen grössere Mengen Eichen- und Akazienholz, der Verein muss lediglich die Kosten für den Abtransport sowie das Aufsägen des Holzes aufbringen. Als erstes kann das noch frische Holz für Aussenteile verwendet werden. Der Teil des Holzes, der für das Wageninnere bestimmt ist, muss eine längere Lagerung erfahren, insbesondere die dickeren Eichenbretter. Eventuell wird eine industrielle Auftrocknung nötig.

Die Fällaktion wurde an kalten, doch sonnigen Wintertagen durchgeführt und hat uns allen Spass gemacht. Wir hoffen, an dieser Stelle bald von der weiteren Verarbeitung des Holzes berichten zu können, auf dass in absehbarer Zeit Baselbieter Eichenholz über die Furka rollen kann.

Für die Baugruppe:  
Dominik Müller



*Ablad zur Ausführung diverser Fertigstellungsarbeiten (Burri-Mangold+Co AG hat uns unentgeltlich unterstützt)*

### Jahresbericht 1990

Die Tätigkeiten in der Sektion haben sich 1990 hauptsächlich in zwei Bereiche aufgeteilt. Einerseits in die Arbeiten in unserer Wagenwerkstatt, wo sich in der Zwischenzeit ein schlagkräftiges Team gebildet hat, und andererseits in die Öffentlichkeitsarbeit.

Das Jahr 1990 hat für die Sektion Nordwestschweiz denn auch recht spektakulär begonnen. Verschiedenes Rollmaterial traf im Laufe der Zeit in unserer Werkstatt in Liestal ein. Es waren dies ein ausgedienter Personenwagen sowie zwei geschlossene Güterwagen der Appenzeller Bahn. Wenig später folgten von der RhB ein Schienen-Traktor und ein grosser Schneepflug, aber auch der Gk 4416 der DFB fand den Weg in unsere Werkstatt.

Dieses Rollmaterial wurde auf die unterschiedlichste Art und Weise weiterverarbeitet.

Beim Personenwagen stellte sich bald heraus, dass der Wagenkasten derart morsch war, dass an eine Aufarbeitung nicht mehr zu denken war. So wurde der Wagenkasten auch vollständig abgerissen. Ähnlich erging es den beiden gedeckten Güterwagen. Da die Wagenkasten etwa 30 cm zu schmal waren, hat man darauf verzichtet, diese als Grundlage für die beiden zu bauenden Panoramawagen zu verwenden.

Nach der Revision der beiden Rahmen der Güterwagen begann der Aufbau der neuen Wagenkasten für die Panoramawagen. Es wurde viel und manchmal auch heftig diskutiert, auf welche Art und Weise der Kastenaufbau ausgeführt werden sollte, damit alle Anforderungen erfüllt werden könnten. Schliesslich fand man immer eine Lösung, mit der sich alle einverstanden erklären konnten. Und schneller als uns lieb war, stand auch schon der Ablieferungstermin für die beiden Wagen fest.

Am 9. August wurden dann auch die Wagenkasten aus der Werkstatt gezogen und nach Landquart verladen. Dort wurden noch Fertigstellungsarbeiten durchgeführt, und schon stand auch die Feuerprobe bevor. Die Churer Schuljugend «weihte» die beiden Panoramawagen bei strahlend schönem Wetter ein. Bald darauf wurden auch noch prominente Gäste aus Politik und Wirtschaft mit diesen Wagen befördert, bevor sie den Weg auf die Furka-Bergstrecke antraten. Danach standen beide Wagen in der Sonderausstellung im Verkehrshaus in Luzern.

Der Rahmen des Personenwagens wurde nach der Revision an die Sektion Bern weitergegeben.

Im Gk 4416 wurden Wassertanks mit insgesamt vier Kubikmeter Wasserinhalt sowie eine Werkbank eingebaut.

Der Schneepflug der RhB steht noch unverändert bei unserer Werkstatt. Eine Aufarbeitung in der Werkstatt ist fast nicht möglich, da wir für Metallbearbeitung schlecht eingerichtet sind. Der Schienentraktor war nur vorübergehend in Liestal. Er wurde im Herbst in die Werkstatt in Goldau überstellt.

Im Herbst traf dann erneut ein Wagen der RhB, ein alter Postwagen, in der Werkstatt ein. Auch hier wurde der Wagenkasten abgerissen und das Untergestell für die Revision vorbereitet. Auf diesen Rahmen soll dereinst ein Barwagen entstehen, der äusserlich und auch im Innern zu den ebenfalls von der RhB übernommenen Speisewagen passen soll.

In unserer Werkstatt wird aber nicht nur Wagenbau betrieben, es wird nebenbei auch noch ein alter *Berna*-Lastwagen wieder auf Hochglanz getrimmt.

Bei diesem Hochbetrieb in der Werkstatt haben wir die Öffentlichkeitsarbeit und die Mitgliederversammlungen nicht vergessen. Im Jahr 1990 wurden neben der Generalversammlung noch drei weitere Mitgliederversammlungen sowie ein «Tag der offenen Tür» in der Werkstatt durchgeführt. Anstelle einer Versammlung wurde im Juni eine Besichtigung des PTT-Verteilzentrums in

Basel organisiert. Mit grossem Interesse haben etwa 40 Sektionsmitglieder an der Führung teilgenommen. Im vierten Quartal 1990 liefen dann auch noch die Vorbereitungen für den Ausstellungsstand an der MUBA 91 an, die in der Zwischenzeit erfolgreich durchgeführt werden konnte.

Im Rahmen der Sonderausstellung im Verkehrshaus in Luzern haben einige Sektionsmitglieder tatkräftig beim Aufbau der Ausstellung sowie bei der Standbetreuung mitgeholfen.

#### Vorschau 1991:

Mai	Versammlung
August	Ausflug
September	Versammlung
November	Versammlung

Ausstellung im Einkaufszentrum Schöntal, Frenkendorf, mit Buseinsatz; gleichzeitig «Tag der offenen Tür» in der Werkstatt. Der Termin für diese Ausstellung ist noch nicht festgelegt.

#### Werkstatt-Arbeitstage:

Jeweils mittwochs ab 18 Uhr und samstags ab 9 Uhr.

Die Werkstatt ist auch telefonisch erreichbar: Telefon 061 901 16 26. Ausserhalb der offiziellen Arbeitstage ist ein Anrufbeantworter eingeschaltet.



Sektion Ostschweiz  
Zürcherstrasse 209  
8500 Frauenfeld

Am 1. März 1991 versammelten sich über 50 Personen im Restaurant Kreuz in St. Gallen-Winkeln zur ordentlichen Hauptversammlung der Sektion Ostschweiz. Als Gast durften wir den Zentralpräsidenten A. Gysin begrüßen. Im Eilzugstempo wurden die Geschäfte abgewickelt, war doch in der Einladung der Diavortrag über Vietnam von Jakob Knöpfel angekündigt worden. Packend und humorvoll konnte er uns, unterstützt von den vielen schönen Aufnah-

men, einen Eindruck von der abenteuerlichen Reise mit den Lokomotiven von den Bergen bis an die Küste vermitteln. Enormer Einsatz war gefordert, Improvisationskunst und wohl auch mal starke Nerven, wenn aus irgendwelchen Gründen eine Weiterfahrt nicht möglich war. Auch das Sicherheitsgefühl scheinen die Vietnamesen nicht von unserer SUVA gestohlen zu haben. Andere Länder, andere Sitten! Mit grossem Applaus wurden die Ausführungen von Jakob Knöpfel verdankt.

Anschliessend ergriff der Zentralpräsident A. Gysin das Wort und berichtete von den Sorgen und Nöten eines VR-Präsidenten. Er appellierte an alle, am gleichen Strick zu ziehen und nicht immer eigene Wege zu gehen und per-

sönliche Differenzen auszutragen. Demokratische Mehrheitsbeschlüsse sind nun einmal dazu da, akzeptiert zu werden. Man müsste das eigentlich Schweizern, besonders im Jubeljahr, nicht erklären müssen!

Es fehlen immer noch Kaderleute, die Verantwortung tragen wollen, Fachwissen besitzen und ausserdem genug Zeit aufbringen können, um anspruchsvolle Aufgaben übernehmen zu können.

Er bat auch alle Anwesenden, sich an der Aktienkapitalerhöhung zu beteiligen, da der Kapitalbedarf im Moment wirklich enorm ist. Die hochgesteckten Ziele möchten wir, wenn immer möglich, erreichen, und am 1. August 1991, dem Jubiläumstag, eine Teilstrecke eröffnen.

Erika Bühler



**Ein einmaliges Angebot**

**Preis Fr. 98.-**  
je Videokassette  
(plus Versandkostenanteil)

55 Minuten

Bestellungen nimmt  
die Materialzentrale  
entgegen:

Verein Furka-Bergstrecke  
Materialzentrale  
E. Gfeller  
Zürcherstrasse 209  
8500 Frauenfeld

Nun kann der Videofilm ab Lager geliefert werden,  
entgegen der irrtümlichen Meldung seitens der Redaktion  
in der Ausgabe 4/90. (ho)

# GASTSTÄTTEN UND HOTELS

wo Fronarbeiter gemütliche Stunden verbringen

## Hotel Restaurant Glacier du Rhône 3999 Gletsch

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

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

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

Telefon  
028  
73 21 41

Gepflegter Familienbetrieb im Wander- und Skigebiet Obergoms  
Alle Zimmer mit Dusche, WC, Radio und Telefon

## HOTEL RESTAURANT GRIMSELBLICK KRISTALLGROTTE

Murmeltierpark  
Touristenlager

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

044/6 72 72  
Restaurant  
zum  
**Bahnhof**



Autoverlad  
Furka-Oberalp

Renate Nager  
6491 Realp

## HOTEL-RESTAURANT TANNENHOF

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

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



**Pension Furka**

Direkt beim Bahnhof Zimmer mit Dusche und WC

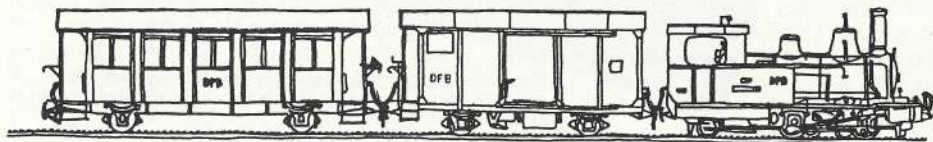
## HOTEL FURKA OBERWALD OBER-GOMS

Familie Nanzer Telefon 028/73 11 44/73 16 15

Gut essen und trinken im  
**Hotel Tiefenbach**

am Furkapass  
Zimmer und Touristenlager  
Fam. Sepp Inderkum-Tresch

Telefon  
044/6 73 22



Regionalgruppe  
Schwaben

Liebe Mitglieder, Aktionäre und Freunde der Furka-Bergstrecke:

Mit dem Ausklingen des Winters beginnt auch bei uns wieder die Zeit für allerlei neue Aktivitäten. Zuvor möchten wir Ihnen jedoch noch einmal über die Ereignisse des vergangenen Jahres berichten. Begonnen hat das Jahr 1990 mit einer zweitägigen Gruppen-Winterreise zu Albula und Bernina, mit Übernachtung in Brusio an dem berühmten Kreiskehr-Viadukt. Bei herrlichem Sonnenschein erlebten wir zwei Tage in hochalpiner Schneelandschaft. Zum Abschluss ging es in rasender Fahrt mit dem Schlitten die Albula-Strasse hinunter.

Vom 31. März bis 8. April waren wir wie bereits in Vorjahr wieder auf der grossen Ulmer Frühjahrs-Ausstellung Leben – Wohnen – Freizeit vertreten. Gelegentlich trafen wir auch mit den benachbarten Regionalgruppen in Stuttgart und München sowie mit der inzwischen neu gegründeten Regionalgruppe in Nürnberg zusammen.

Vom 21. bis 28. Juli wurde wie bereits im Vorjahr wieder eine Woche Fronarbeit in Realp an der Strecke geleistet. Sehr viel ruhiger verlief dann die zweite Jahreshälfte, während der aufgrund von sehr hoher persönlicher Belastung nahezu aller Mitglieder des harten Kerns kaum weitere Aktivitäten stattfanden. Erwähnenswert ist hier nur die Teilnahme an einer Ausstellung in Hersbruck bei Nürnberg als Schützenhilfe für den Start der dortigen Regionalgruppe. Am 17. und 18. November war ein Informationsstand auf der Modelleisenbahn-Ausstellung in Burgrieden aufgebaut. Unser alljährliches Jahresabschluss-Essen für alle Aktiven und Fronarbeiter fand schliesslich am 29. November statt.

Im Zusammenhang mit der leider abgesagten Vorstellung der aus Vietnam

zurückgeholten Dampflokomotiven fand am 8. Dezember ein Treffen von Veteranen aller deutschen Regionalgruppen in den Räumen des Eisenbahn-Museums in Darmstadt-Kranichstein statt, wo über das weitere Vorgehen und Verhalten der Regionalgruppen an sich, untereinander und gegenüber dem Schweizer Verein beraten wurde.

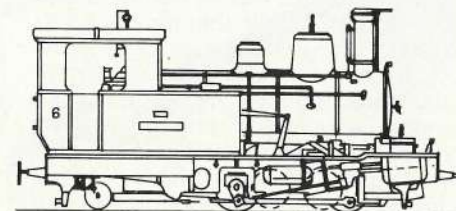
Über und für 1991 gibt es bislang noch nicht viel Neues zu berichten – das Jahr ist noch jung. Dennoch steht bereits ein Termin fest, den wir Ihnen bekanntgeben wollen:

3.–10. August  
Bauwoche an der Furka-Bergstrecke;  
*Interessenten bitte umgehend bei uns melden!*

Sollten Sie Fragen zum Thema Furka-Bergstrecke haben oder weitere Informationen wünschen, so stehen wir Ihnen gerne für schriftliche oder telefonische Anfragen zur Verfügung. Wir erinnern an dieser Stelle nochmals an die Möglichkeit, das Vereins-Mitteilungsblatt «Die Furka-Bergstrecke» für 20 DM im Jahr zu abonnieren.

Bitte beachten Sie auch unsere neue Adresse und Telefon-Nummer. Weiter möchten wir wieder einmal auf unseren monatlich stattfindenden Furka-Treff im Hotel Roter Löwe in Ulm, jeweils am letzten Donnerstag im Monat um 20 Uhr, hinweisen. Abweichend findet die Zusammenkunft dieses Jahr im Mai am 23. und im Dezember am 19. statt.

C. Tugemann





Regionalgruppe  
Nordrhein-Westfalen  
(NRW)

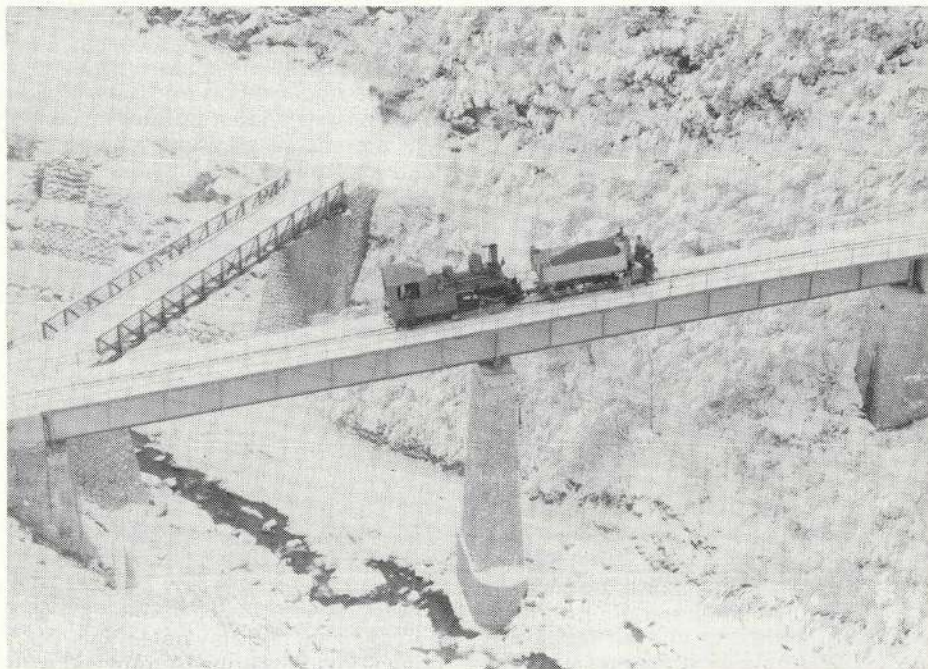
### Frühjahrstreffen in Hattingen am 21. April 1991

Etwa 80 Interessenten, Mitglieder und Aktionäre hatten sich diesmal im Gemeindezentrum St. Peter und Paul eingefunden. Bei Kaffee und Kuchen berichteten wir in Bild und Wort über die Winteraktivitäten der Sektion NRW, wie Arbeitseinsatz in Goldau, Treffen der deutschen Regionalgruppen in Darmstadt und Teilnahme (in erfreulicher Zahl) an der Generalversammlung in Schaffhausen. Daneben zeigten wir unsere «Furka-Modulanlage». Als krönenden Abschluss konnten wir, in Abänderung des Programms, den Video-

film «Back to Switzerland» von der Operation Vietnam vorführen. Dieser war uns sehr kurzfristig leihweise zur Verfügung gestellt worden, wofür wir uns an dieser Stelle nochmals bei Fredy Gysin und Beat Schweizer bedanken möchten. Der Film ist hervorragend gemacht, sehr informativ und motiviert zu neuen Taten. Im Saal herrschte eine Stunde lang ungeheure Spannung.

Unser anschliessender Spendenaufruf zwecks Restauration der ersten Vietnamlok fand ein grosses Echo. Wir werden zu einem späteren Zeitpunkt darüber berichten. Neben den Spendern gilt unser Dank auch wieder allen Organisatoren, insbesondere den Kuchenbäckern, die durch ihre Mithilfe zu diesem gelungenen Nachmittag beigetragen haben.

Martin Fränsing



## Intermodellbau '91



Vom 10. bis 14. April 1991 fand in den Westfalenhallen 2-7 in Dortmund zum 13. Mal die «Intermodellbau» statt. Auf dieser Ausstellung sind Flug-, Schiffs-, Auto- und Eisenbahnmodelle zu sehen. Mit einer nochmals vergrösserten Fläche von 33 000 m<sup>2</sup> ist sie die grösste ihrer Art in Deutschland. Allein 7000 Einzelmodelle konnten besichtigt werden. Auf über 50 Modelleisenbahnanlagen fuhren Züge aller Spurweiten. Dank des B.D.E.F. war auch der Verein Furka-Bergstrecke wieder mit seinem Stand vertreten. Aufgrund der Unterstützung u. a. durch das Ressort PR und das Schweizer Verkehrsbüro in Düsseldorf waren wir gut mit Werbemitteln und Informationsmaterial ausgestattet. Als besonderer Anziehungspunkt kann

unsere erstmals präsentierte «Furka-Modul»-Modellbahnanlage betrachtet werden. Sie bewegte viele Leute dazu, unseren Stand zu betrachten, wo wir dann in persönlichen Gesprächen auf unser Anliegen aufmerksam machen konnten. Häufig herrschte akuter Platzmangel, so dass die Interessenten nur noch einzeln eintreten konnten. Unsere Einnahmen aus Werbemittelverkäufen und Spenden waren entsprechend gut. Wir mussten jedoch die Erfahrung machen, dass es schwierig ist, Leute zur Mitgliedschaft im Verein oder zu Aktienzeichnungen spontan zu motivieren. Man kann aber damit rechnen, dass, wie in den Vorjahren, sich noch einige Interessenten nachträglich melden, nachdem sie das Informationsma-

terial in Ruhe zu Hause studiert haben. Allerdings hatten wir den Eindruck, dass die Besucher aufgrund der regelmässigen Presseberichte gut über die Aktivitäten an der Furka-Bergstrecke informiert sind. Die durchwegs positiven Berichte scheinen jedoch bei einigen zu dem Irrglauben zu führen, bei der DFB laufe alles problemlos. Sie vergessen dabei, dass wir noch längst nicht «über den Berg» sind. Unsere Informationspolitik bei zukünftigen Veranstaltungen muss somit dahin zielen, auf die noch vor uns liegenden kapital- und arbeitsintensiven Projekte hinzuweisen und die dringende Notwendigkeit von Ak-

tienzeichnungen und neuen Mitgliedschaften herauszustellen. Am Ende einer Messe ist es immer schwierig, die Wirkung einer Werbung/Information greifbar zu erfassen. Wir haben jedoch den Eindruck, einen grossen Teil der insgesamt 92 000 Besucher angesprochen zu haben, und hoffen auf eine positive Nachwirkung. Sehr erfreut waren wir, als unser Stand am letzten Tag von der Messegesellschaft der Westfalenhalle vom B.D.E.F. als «massgebend am Gelingen der Ausstellung beteiligt» prämiert wurde, was in einer schönen Urkunde dokumentiert ist.



# Neu

## Fr. 150.–

(Subskriptionspreis bis 30. 6. 91  
Fr. 120.–)

Der abgebildete  
Luxuskoffer  
bietet Platz für  
11 Medaillen.

(Vorgesehene Lieferung:  
Herbst 1991)

## Die Welt um die Furka-Bergstrecke auf Medaillen

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

Zu beziehen: Verein Furka-Bergstrecke,  
Materialstelle, Zürcherstrasse 209, CH-8500 Frauenfeld

## Berlin war wieder eine Reise wert



Einmal mehr stand uns am Samstag, dem 19. Januar 1991, der modern ausgestattete Vortragsraum des Museums für Verkehr und Technik in Berlin kostenlos zur Verfügung. Fast alle 120 Sitzplätze waren belegt, also erheblich mehr als vor einem Jahr. Mit dabei waren auch 17 Fronarbeiter, von denen 12 aus dem ehemaligen Ostberlin und der Umgebung von Berlin letzten Sommer zum ersten Mal an der Furka bzw. in der Schweiz waren. Für manche von ihnen ein erstes Wiedersehen. Viele Fragen gab es zu meinem aktualisierten Dia-

vortrag: Können wir 1991 wieder dabei sein, welches Bauprogramm ist vorgesehen, wann wird der Zugbetrieb nach Tiefenbach aufgenommen – und auch Fragen zum Rücktransport der Loks aus Vietnam. Einige anwesende Presseleute wollen über unserern Wiederaufbau der Bergstrecke in ostdeutschen Zeitungen berichten. Schliesslich haben einige dortige Furka-Freunde die Idee, in Berlin eine Regionalgruppe aufzubauen. Fazit: Ein Nachmittag, der auch mir als Organisator Spass gemacht hat.

Wolfgang Schmidt

## Bestelltalon für Verkaufsartikel

Anz.	Bücher/Video	Anz.	
___	Dia-Serie 2 «Vietnam»	Fr. 12.—	___ Von der Dampfromantik zum Swiss-Express Fr. 24.—
___	Dia-Serie 3 «Bauzüge»	Fr. 12.—	___ «Die Furka-Bergstrecke», Schweers+Wall, Ausgabe 1990 Fr. 24.—
___	«Glacier-Express», Video VHS	Fr. 99.—	___ Stimmungsbilder «Eisenbahnen I» Fr. 27.—
___	«Operation DFB, Vietnam», Video VHS	Fr. 98.—	___ Atmosphères «Ferroviaires I» Fr. 27.—
___	«Geschichte des Landes um die Furka», H. Kreuzer	Fr. 27.50	___ Sammelmappe für Mitteilungsblätter Fr. 15.—
___	Faltbeilage zu «Das Grosse Buch der FO»	Fr. 15.—	
<b>Postkarten-Sets</b>			
___	Nr. 10 Furka-Bergstrecke I	Fr. 10.—	___ Nr. 15 Furka-Bergstrecke II Fr. 10.—
___	Nr. 11 Furka-Oberalp	Fr. 10.—	___ Leutwyler FO II Fr. 12.—
___	Nr. 12 Glacier-Express	Fr. 10.—	___ Leutwyler FO III Fr. 12.—
___	Nr. 13 Dampflokomotiven	Fr. 10.—	___ Leutwyler FO IV Fr. 12.—
<b>Diverses</b>			
___	Medaille «Weisshorn», Silber	Fr. 50.—	___ Rotwein-Gläser 1,4 dl, im 6er-Pack Fr. 37.—
___	Silber, vergoldet	Fr. 80.—	___ Fendant, Karton zu 12 Flaschen 7 dl Fr. 130.—
___	Medaille «Vietnam», Silber	Fr. 50.—	___ Döle, Karton zu 12 Flaschen 7 dl (bei Abnahme von mind. 2 Kartons Fr. 10.— Rabatt pro Karton) Fr. 140.—
___	Silber, vergoldet	Fr. 80.—	___ T-Shirt weiss, Grössen S, M, L, XL Fr. 15.—
___	Luxusetui für Medaillen	Fr. 10.—	___ Grösse XXL Fr. 18.—
___	Kleber (Signet VFB)	Fr. 2.—	___ T-Shirt gelb, ciel, Grössen S, M, L, XL Fr. 17.—
___	Faserschreiber-Set (4 Farben)	Fr. 5.—	___ Grösse XXL Fr. 20.—
___	Feuerzeug mit Schriftzug	Fr. 2.—	___ Pullover weiss, Grössen S, M, L, XL, XXL Fr. 29.—
___	Brustbeutel (für Ausweise usw.)	Fr. 12.—	___ gelb, türkis, marine, grau, rot solange Vorrat Fr. 32.—
___	Einkaufstasche	Fr. 6.—	___ Regenjacke, zwei Grössen Fr. 20.—
___	Jutetasche	Fr. 5.—	___ Mütze Fr. 4.—
___	Vereinsabzeichen zum Anstecken	Fr. 5.—	___ Fahne mit Vereinssignet Fr. 125.—
___	Stickabzeichen zum Aufnähen, 6x10 cm	Fr. 6.—	___ Murneli Fr. 25.—
___	Flaschenöffner (Kellnermesser)	Fr. 5.—	
___	Notbremse (Zapfenzieher)	Fr. 10.—	
___	Weisswein-Gläser 1 dl, im 6er-Pack	Fr. 15.—	

Wein in 7-dl-Flaschen, Lieferung nur in der Schweiz.

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

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

Adresse: \_\_\_\_\_ PLZ/Ort: \_\_\_\_\_

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

## Adressverzeichnis Zentralvorstand

Präsident	Gysin Alfred	Im Lutereich 44 4411 Seltisberg	P 061/911 99 25 G 061/ 46 36 46 Fax 061/ 46 90 20
Vizepräsident/ Sekretär	Albisser Bruno	Fritz-Buser-Strasse 9 3428 Wiler b. U.	P 065/45 29 67
Kassier	Gfeller Eugen	Zürcherstrasse 209 8500 Frauenfeld	P 054/21 25 28
Mitgliederdienst	Trachsler Robert	Birkenweg 3 5035 Unterentfelden	P 064/43 00 05
Mitteilungsblatt	Hofmann Hans	Schellenbergstrasse 5 7000 Chur	P 081/27 42 68 G 081/23 52 91 Fax 081/23 52 98
Öffentlichkeits- arbeit/Medien	Schweizer Beat	Bielgasse 35 4425 Titterten	P 061/941 20 32 G 061/921 44 42 Fax 061/941 16 39
Personalchef/ Rekrutierungen	Hägeli Peter	Seebrünneliweg 1 8810 Horgen	P 01/725 77 78 G 01/780 27 11 Fax 01/780 42 80
Mitglied ZV (Bau)	Scheuter Beat	Neumattstrasse 50 3123 Belp	P 031/819 51 27 G 031/ 51 52 18 Fax 031/ 31 17 40
Mitglied ZV (Infobus)	Surber Hans	Rebenstrasse 360 4653 Obergösgen	P 062/35 36 70 G 062/35 18 03 Fax 062/35 12 95
Mitglied ZV (Sektionsvertreter)	Schneider Erich	CP 882, Palettes 7 1212 Grand-Lancy 1	P 022/794 00 72 Fax 022/794 00 72
Mitglied ZV (Sektionsvertreter)	Weber Hans	Birkenweg 12 5603 Staufien	P 064/51 15 38
<b>Kontrollstelle</b>			
Revisor	Schönborn Hans	Büelmatt 7 6204 Sempach	P 041/99 24 46
Revisor	von Büren Erich	Häsiweg 3 5015 Untererlinsbach	P 064/34 15 55
Ersatz	Bodenstein Uwe	Zum Weingarten 21 D-W-5202 Hennef 1	