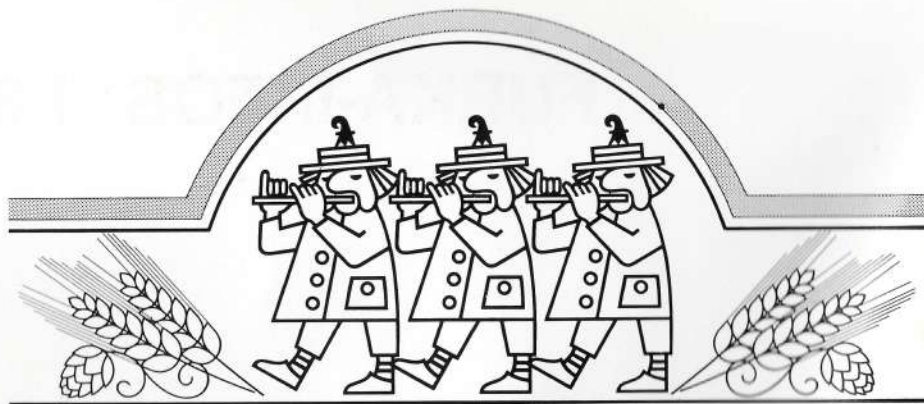


**FURKA-INFO 1/88**



***Verein  
furka bergstrecke***

Verein Furka-Bergstrecke CH-3999 Oberwald/Gletsch



SPEZIALBIER HELL • BIERE SPECIALE BLONDE

# Warteck pic

BRAUEREI WARTECK BASEL BRASSERIE WARTECK

Mitteilungsblatt  
Bulletin d'informations

1/88

März  
Mars

5e année  
Tiré à 6000 exemplaires  
quatre fois par an

5. Jahrgang  
Auflage 6000 Stück  
erscheint 4mal jährlich



DFB  
DAMPFBahn FURKA-BERGSTRECKE AG  
CH 3995 OBERWALD

#### Redaktion / Rédacteurs:

Beat H. Schweizer, Bielgasse 35, 4425 Titterten, (0041) 061 96 20 32  
Alfred Gysin, Im Lutereich 44, 4411 Seltisberg

**Übersetzungen / Traductions:** Rupert Taylor, Feldheim, 6027 Römerswil  
Hans Maurer, 1233 Bernex; Yves Muller, 1093 La Conversion

**Druck / Imprimé par:** Keller-Druck AG, 5001 Aarau

#### Unsere Anschriften

Verein	DFB
Furka-Bergstrecke	Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Mitgliederdienst	Sekretariat
Postfach 3468	5035 Unterefelden
4002 Basel	

#### Kontaktanschrift Deutschland

Wolfgang Schmidt  
Sonnenhalde 22  
D-7480 Sigmaringen  
Tel. (07571) 5 20 30 (abends)

#### Unsere Konten

Verein Furka-Bergstrecke  
Postcheckkonto 19-11643-1, Sion  
Schweiz. Bankgesellschaft, Frauenfeld Kto. 403.435 MI  
Deutsche Bank, Filiale Konstanz (BRD) Kto. 0448 076 BLZ 690 700 32

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

Redaktionsschluss für Nr. 2/88 ist der 11. Mai 1988.

# Jahresbericht 1987 des Präsidenten

Liebe Mitglieder, ein weiteres Vereinsjahr ist vorbei, das vierte in der noch jungen Geschichte unserer Organisation, und ich möchte Ihnen mit dem vorliegenden Bericht statutengemäss Rechenschaft ablegen über die im vergangenen Jahr unternommenen Anstrengungen zur Erreichung unserer Ziele. Gesamthaft gesehen war 1987 ein überaus erfolgreiches Jahr auf dem Weg zur Wiederinbetriebnahme der Bergstrecke. In allen Bereichen konnten Lösungen für anstehende Probleme gefunden werden, und immer mehr Menschen glauben an unsere Sache und freuen sich auf künftige Eisenbahnfahrten an der Furka. Im Gegensatz zu den ersten Jahren sind wir heute überall ein gerne gesehener und allgemein akzeptierter Verhandlungspartner. Dennoch möchte ich im Rahmen meines kurzen Berichtes auch einige kritische Bemerkungen anbringen.

Während sich unsere künftige Betriebsgesellschaft, die DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, auf die Bereiche Verhandlungen, Finanzierungen, Planungen und Organisation von Sanierungsarbeiten an der Strecke konzentrierte, erbrachte der Verein seinen Beitrag zur Erhaltung der Furka-Bergstrecke in den Bereichen Fronarbeit, PR/Werbung und Stärkung der eigenen Strukturen. Dies ganz im Einklang mit dem Konzept von 1984, das vorsieht, dass ein stetig wachsender Anteil der Instandstellungs- und Unterhaltsarbeiten an der Bergstrecke kostengünstig durch Fronarbeit zu erbringen ist.

Wenn dieses Gesamtkonzept funktionieren soll, müssen sich die eigentlichen Aktivitäten im Verein unter Leitung des Zentralvorstandes immer mehr auf die Sektions- und Mitgliederebene verlagern. Bis heute ist dies leider nur in bescheidenem Umfange der Fall. Dem Zentralvorstand und unseren Sektionen ist es vorerst noch nicht gelungen, genügend Vereinsmitglieder für Arbeitseinsätze an der Strecke zu begeistern.

Dank dem grossen Einsatz einiger weniger Arbeitsgruppen, dank den Lehrlingen verschiedener Firmen und mit der Hilfe unserer vielen deutschen Freunde, die ihre Ferien mit Arbeitseinsätzen an der Furka verbrachten, ist es dennoch gelungen, ein gegenüber dem Vorjahr ganz beträchtlich ausgeweitetes Arbeitspensum zu bewältigen. Zusammen mit den finanziellen Investitionen der DFB AG konnten so auch im Berichtsjahr umfangreiche Werterhaltungs- und Sanierungsarbeiten ausgeführt werden. Wir haben in unserem Mitteilungsblatt laufend davon berichtet, so dass ich an dieser Stelle nur folgende Stichworte erwähnen will: Lammenviadukt, Bahnhof und Remise Gletsch, Alt-Senntumstaffel-Tunnel I-III.

Das gesteckte Ziel, Ende Oktober mit dem Bauzug zur Steffenbachbrücke zu fahren, wurde erreicht. Dies trotz der verheerenden Unwetter, die Ende August am Streckenabschnitt Realp-Steffenbachbrücke zu schweren Schäden an Stützmauern und an den Gleisanlagen führten. In nur sechs Wochen konnten diese Schäden mit dem konzentrierten Einsatz aller Mittel weitgehend repariert werden. Ich möchte an dieser Stelle allen ganz herzlich danken, die uns mit Spenden oder mit aktivem Einsatz bei den Räum- und Reparaturarbeiten geholfen haben.

Rollmaterial: Tausende von Tonnen Beton, Schotter, Baumaterial und Werkzeug wurden in der Bausaison 87 von unserem Dienstzug befördert. Das von der Baugruppe Goldau rechtzeitig auf Anfang Juli fertiggestellte Rollmaterial, namentlich die Diesellok HGM 2/2, der Kranwagen und die Flachwagen, bestand die harte Bewährungsprobe auf der Strecke glänzend. Die am Xmh 1/2 noch vorhandenen Mängel werden rechtzeitig auf die Bausaison 88 behoben sein. Rollmaterial für den Personenverkehr wurde im Berichtsjahr nicht beschafft. Dies ist einer der Arbeitsschwerpunkte dieses Ressorts für 1988/89. Der vorhandene Wagenkasten ex BVZ und die

beiden Personenwagen ex NStCM wurden nach Gletsch transportiert und sind im Depot remisiert. Der Entwurf eines Betriebskonzeptes liegt nun ebenfalls vor. Er berücksichtigt die gesetzlichen Vorschriften, die Möglichkeiten einer Zusammenarbeit mit der FO ebenso wie die finanziellen und personellen Gegebenheiten in VFB und DFB.

Konzessionsgesuch: Nachdem die definitiven Verträge mit der FO gegen Ende des letzten Jahres unterzeichnet werden konnten, ist unsere Schwesterorganisation, die DFB AG, seit November 87 im Besitz der gesamten Furka-Bergstrecke, aller Bahnanlagen und Gebäude. Damit ist die Voraussetzung geschaffen, um das Konzessionsgesuch für die phasenweise Wiederinbetriebnahme der Strecke dem BAV (Bundesamt für Verkehr) offiziell einzureichen.

Glänzend fiel der Erfolg des Ressorts PR/Werbung im Berichtsjahr aus. Regelmässige Pressemitteilungen und Streckenbegehungen mit interessierten Journalisten führten zu einer wahren Flut von positiven Beiträgen über unser Vorhaben und über die bisherigen Arbeiten an der Strecke. Erstmals seit der Gründung unseres Vereins waren umfassende Berichte auch in auflagenstarken Medien zu finden: in Radio und Fernsehen DRS, in mehreren Lokalradios, in Zeitungen und Zeitschriften wie Beobachter, Brückenbauer, Coop-Zeitung, Schweizer Woche, Sonntags-Blick. Erfreuliche Folge davon ist der steigende Bekanntheitsgrad, den unser Vorhaben heute in der Öffentlichkeit geniesst, was uns auch bei der Suche nach Sponsoren und der weiteren Mittelbeschaffung von Nutzen sein kann. Immer mehr Leute besuchten im Sommer 87 auch unsere Werbeausstellung im Bahnhof Gletsch und kauften unsere Werbeartikel.

Beim Mitteilungsblatt konnten die vier geplanten Ausgaben termingerecht ausgeliefert und, so glauben wir, informativ ausgestaltet werden. Was noch fehlt, sind einige weitere Redaktoren, die mithelfen, die Berichte zu recherchieren und zu schreiben.

Ziel der administrativen Dienste war es 1987, die weitere Stärkung unseres Vereins voranzutreiben. Die einzelnen Ressorts konnten dabei zwar einige Erfolge verbuchen, vieles bleibt noch zu tun.

Kasse: Dank des neuen Ressortleiters konnte der miserable Zustand der Kasse in kurzer Zeit wesentlich verbessert werden. Erstmals seit langem wurden die ausstehenden Mitgliederbeiträge wieder systematisch eingefordert und auf der Grundlage eines neugeschaffenen Mutations- und Mitgliederbeitrags-Reglements mit den Sektionen abgerechnet. Das erfreuliche finanzielle Ergebnis lässt hoffen, dass der VFB in Kürze in der Lage sein wird, auch in finanzieller Hinsicht einen wesentlichen Beitrag zur Sanierung der Bergstrecke zu leisten.

Mitgliederwesen: Entgegen unseren Erwartungen war im Berichtsjahr wiederum nur ein bescheidener Mitgliederzuwachs zu verzeichnen. Immerhin konnten mit der erfolgreichen Gründung der Sektionen Aargau (6. Februar, Zürich (3. März), Ostschweiz (12. März) und Solothurn (8. Mai 1987) neue regionale Stützpunkte geschaffen werden.

Vorstandsarbeit: Wie die Erfahrung der letzten Jahre zeigt, werden sich harte Diskussionen bei der Realisierung eines komplexen Vorhabens wie dem unseren wohl nie vermeiden lassen. Traurig ist aber, dass unkollegiales Verhalten, Streben nach mehr Macht und Einfluss und sture Unnachgiebigkeit immer wieder die Zusammenarbeit untereinander erschweren.

Mit der Inkraftsetzung der neu ausgearbeiteten Pflichtenhefte und mit der weiteren Intensivierung der Arbeit in Kommissionen versprechen wir uns eine Steigerung der Effizienz im Zentralvorstand für 1988. Mit der Einsetzung eines professionellen Halbtages-Sekretariates und der damit verbundenen Entlastung der Zentralvorstandsmitglieder von rein administrativen Arbeiten soll zusätzliche Arbeitskapazität freigemacht werden.

Der Zentralpräsident:  
Alfred Gysin

## Werbung

Die Werbematerialstelle wird durch den Zentralkassier ad interim weiter betreut, nachdem sich Elisabeth Kiser davon lösen musste. Die sehr grosse Belastung durch die viele Versandarbeit und grundlegende Veränderung in ihrem Privatbereich zwangen sie dazu. Vielen Dank, Elisabeth! Es ist also die neue Anschrift zu beachten! Die ganze übrige Palette des PR-Bereichs (Öffentlichkeitsarbeit) ist gegliedert worden. Dieses Ressort hat einen Arbeitsaufwand angenommen, der auf verschiedene Personen aufgeteilt werden muss. Die Leitung dieses Ressorts ist an Beat H. Schweizer übertragen worden. Teilweise sind die Gruppen bereits personell besetzt und werden ihre Funktion demnächst übernehmen. Die Aufteilung ist wie folgt vorgesehen:

### Mitteilungsblatt

Redaktion und Produktion. Parallel dazu soll die Inserateakquisition an Dritte vergeben werden.

### Allgemeine Publikationen

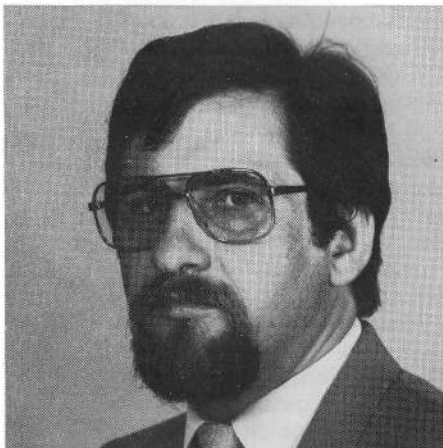
Dazu gehören der Bilderdienst, Drucksachen, Schriften, Prospekte und allgemeine Werbung.

### Pressearbeit

Der Aufgabenbereich besteht in der Organisation von Pressekonferenzen, Pressesaussand und Verfassen der regelmässigen Presstexte für die Tages- und Fachpresse, parallel dazu ist die Führung und Überwachung der Pressearbeit in Deutschland angefügt.

### Ausstellungen

Koordination und Bereitstellung der Messen/Ausstellungen und die Beschaffung von Ausstellungsmaterial sowie die Betreuung und Rekrutierung von Standpersonal und dessen Instruktion umfasst diese Gruppe. Darin ist die Bereitstellung von Material für die Ausstellungen in Deutschland inbegriffen.



Presseinformationen vor Ort sind also vorgesehen, Fachpresse und andere Pressezeugnisse werden regelmässig mit Informationsmaterial versorgt. Die jeweiligen Themen richten sich nach den laufenden Aktivitäten.

Die Schaffung von neuen Ausstellungsobjekten ist dringlich. Drucksachen zur Information müssen neu geschaffen werden (Anmeldeformulare, Broschüren, Infomaterial).

An Ausstellungen in Deutschland werden wir besuchen:

«Modellbau Dortmund» vom 23. 3. bis 27. 3. 88

«Eisenbahn Braunschweig» vom 7. 5. bis 15. 5. 88

«Internationale Modell-Eisenbahnmesse» Hamburg.

Für diese Messen bestehen die personellen Voraussetzungen.

In der Schweiz sind vorgesehen oder bereits besucht:

am 27. 2. die Waadtländer Spielzeugbörse in Yverdon-les-Bains

vom 3. 9. bis 11. 9. 88 die Oberwalliser Gewerbeausstellung in Brig

und die Ostschweizer Frühlingsausstellung im April in St. Gallen.

Der sehr knappe Etat lässt keine Aktivitäten ausserhalb der budgetierten mehr zu.

Ausnahmen sind natürlich die Aktivitäten der Sektionen.

Es wird angestrebt, mit den minimalen Mitteln, die zur Verfügung stehen, das Maximum herauszuholen, damit unser Bekanntheitsgrad weiterhin erfreulich steigt, und dazu auch der Mitgliederbestand.

### Grundsätzliches

Anhand der in diesem Jahr zu besuchenden Messen und Ausstellungen ist ersichtlich, dass wir uns einerseits dem Zielpublikum «Eisenbahner» (in Deutschland), andererseits bedingt auch dem Allgemeiner (Schweiz) nähern wollen. In der Schweiz vorwiegend in Gegenden, die eine direkte Verbindung mit dem Furka-Gebiet haben.

Mit der Inbetriebnahme eines ersten Teilstücks der Furka-Bergstrecke werden sich

unsere Aktivitäten eher in den touristischen Bereich verlagern. Als funktionierende Bahngesellschaft kann auch eine Beteiligung an Fachmessen (Tourismus, Bahnen) ins Auge gefasst werden. Heute gilt es, die Annäherung an dieses Ziel weiterzuführen und Erreichtes zu konsolidieren.

Beteiligungen an Ständen ausländischer Bahnen oder Organisationen kommen auch in Zukunft aus ideologischen Gründen nicht in Betracht. Damit kann auch die Schaffung von Präjudizien verhindert werden.

Für die vielen wertvollen Hinweise zu Ausstellungen, die eingegangen sind, (die wir teilweise für später gut gebrauchen können) erstatte ich meinen Dank.

Ressort PR:  
Beat H. Schweizer

## Sektionsnachrichten

### Sektion Solothurn

#### Jahresbericht 1987

Was sich im März anlässlich einer Orientierungsversammlung abzuzeichnen begann, bestätigte sich am 8. Mai im Restaurant Kreuz in Oensingen.

Die Sektion Solothurn ist gegründet und hat ihren Platz als Glied des Vereins Furka-Bergstrecke eingenommen. Über 40 anwesende Neumitglieder dokumentierten durch ihre Zustimmung zur Sektionsgründung Interesse für die Furka-Bergstrecke.

Der Vorstand hat für die verbliebenen 8 Monate des Jahres 1987 ein einfaches Programm vorgestellt.

So kam ein recht gut besuchter Monatsstamm im Juli zustande. Ende August war das Picknick auf dem Vorder-Brandberg fällig. Trotz prächtigem Spätsommerwetter fanden sich wenige auf dem Brandberg

ein. Für die Teilnehmer war der Anlass trotzdem ein Freudentag.

Am 26./27. September sollte eine Streckenbesichtigung praktischen Anschauungsunterricht geben. Starker Regen und stürmisches Wetter erzwangen eine Absage. Einige Unentwegte reisten am Samstag nach Gletsch und wurden dort von anwesenden Vereinsmitgliedern in Empfang genommen.

Der Klauschock Ende November brachte eine schöne Anzahl von Gleichgesinnten zusammen. Robert Trachsler zeigte schöne Dias aus seiner Sammlung 1987. Gemeinsam mit der Sektion Nordwestschweiz wurde im Herbst während einer Woche in Gletsch gearbeitet. Neue Depotore stellen das sichtbare Resultat des Einsatzes dar.

Auf Initiative von Edi Allemann konnte von einem Oensinger Bauunternehmer ein «Poclain»-Bagger übernommen werden. Dieser steht nun im Hinteren Hammer,

Herbetswil, und soll in Fronarbeit bis zum Beginn der Bausaison 1988 einsatzbereit gemacht werden.

Ein weiterer Höhepunkt für die junge Sektion soll der 19. März 1988 werden. Wir haben die Durchführung der Generalversammlung des Zentralvereins übernommen.

Die Sektion Solothurn steht. Sie muss aber wachsen, um ein gewichtiges Mitglied des Zentralvereins zu werden. Jeder von uns hat die Aufgabe, neue Freunde der Furka-Bergstrecke zu werben.

P. Kupper, Präsident

## Neues aus Deutschland

### Treffen in Mannheim am 28. 11. 87

Auf vielseitigen Wunsch haben sich ein grosser Teil der «Fronarbeiter 87» aus Deutschland teilweise mit ihren Angehörigen am 28. 11. 87 in Mannheim getroffen. Dass auch eine ganze Reihe unserer Schweizer Freunde – angeführt von unserem Präsidenten Alfred Gysin – dabei waren, hat alle Teilnehmer besonders gefreut. Mit ihm waren Rolf Cuttat, Willy Gloor, Hans Mühri, Peter Sicher und Walter Willi gekommen. Nach zwei Stunden mit Videokassetten und Dias über die Arbeit im Sommer 87 diskutierten wir dann, wie wir aus Deutschland auch 1988 mit fachlich versierten Fronarbeitern in der Weise helfen können, dass eine bestmögliche Produktivität und eine Verteilung der Aufgaben auf mehr Verantwortliche erreicht werden kann.

### Treffen in Berlin am 7. 1. 88

Gut vorbereitet durch unsere «Fronarbeiter 87» Kurt-Lothar Müller und Armin Kaufeld trafen sich 40 Freunde unserer Sache «Im Kleeblatt» in Berlin-Zehlendorf. Die zweistündige Videokassette über die Höhepunkte unserer Arbeit im Sommer 87 fand viel Beifall. Der 8-mm-Film «Old

Furka-Special» von 1981, gedreht von unserem Freund Karl-Heinz Layda, musste sogar zweimal laufen.

### Treffen in Ratingen am 27. 2. 88

Wir haben gut 300 Vereinsmitglieder, Aktionäre und neue Freunde am Wiederaufbau der Furka-Bergstrecke in Nordrhein-Westfalen. Ausgelöst durch das positive Echo auf unser Treffen in Mannheim, organisierte Thomas Würdig einen ersten Furka-Nachmittag in Ratingen bei Düsseldorf. Wir wollten dort insbesondere diejenigen Freunde treffen, die sich zur Fronarbeit im Sommer dieses Jahres gemeldet haben. (Ausführlicher Bericht folgt in FURKA-INFOS 2/88.)

### Ausstellungen 1988

Unser 2x2 m grosse Ausstellungsstand auf der Internationalen Modelleisenbahnausstellung in Köln im Oktober 87 (siehe Mitteilungsblatt 4/87) hat viel Anerkennung gefunden. Das hat uns mutig gemacht, wir werden uns auch dieses Jahr an verschiedenen Ausstellungen mit einem kleinen Informationsstand beteiligen.

## Mitteilungen des Zentralkassiers

Der Mitgliederbeitrag für 1988 beträgt sFr. 35.–/DM 40.–. Bitte ersparen Sie den Sektionskassieren die zusätzliche Arbeit und bezahlen Sie den neuen Beitrag. Besten Dank. Vereinsmitglieder in **Deutschland** können nach wie vor die Einzahlungen auf ein Konto in Deutschland in DM vornehmen. Bitte beachten Sie, dass das Konto neu bei der Deutschen Bank in Konstanz liegt. Die Nummer ist 0448 076 BLZ 690 700 32.

## News from the Front

The photograph on page 2 of the last edition will have made all members happy, I am sure. It shows our diesel locomotive with the crane-wagon at the famous Steffenbach bridge for the first time. This was on 16th October 1987 at 11.27 a.m. when the Press were invited to see our achievements. And what the society has done is nothing short of a miracle! Not only was the 1987 restoration plan completed, we also managed to clear all the damage caused by the storm in August. October saw the signing of the contract between the FOB and DFB Ltd., for the sale of the line between Gletsch and Realp. DFB now owns the land. On the stretch between Gletsch and Oberwald we have a 50 year lease.

The next capital share sale has also been announced in the last edition. These cost sFr. 200.– each so you have a chance to be a shareholder if you get your application in early.

Winter work goes on. If you can help on a Saturday be at the station buffet in Goldau by 9 a.m. (the society has its own corner).

No previous experience necessary but a will to help and not mind getting your hands dirty! The volunteers are at present improving the performance of the locomotive and bringing it into top condition for the summer's work. Other items are being repaired as well, so there is plenty to do.

The 1988 Annual General Meeting of the society was also announced in the last edition on pages 4 and 5. In case you missed it, it was held at 2 p.m. in the Restaurant Rössli, Oensingen, on Saturday 19th March.

Please also support our busy helpers who sell items such as T-shirts, pullovers, etc., with the society logo. A curious souvenir is our «railway-emergency-brake» which is in effect a cunningly concealed corkscrew! You can buy them by marking the item «Notbremse» on the order-form in this issue. They are available as long as stocks last.

1988 will see a new «mile-stone» – the first English speaking restoration week. It will be from Monday 29th August to Saturday September 3rd. More information from me (address on page 1). An advertisement for this week appeared in the February issue of Railway Magazine in UK, and if you would like to know exactly what goes on, get a copy of the March issue. Your writer has put his thoughts on paper after spending a day with the «Goldau group» last October. If you can't make the week above, we can still use your help. Please write and let me know and I will pass on all information to our site foreman, Walter Willi.

Rupert Taylor

## Nouvelles de l'association

La campagne financière de l'automne passé s'est déroulée avec succès. Grâce au bon résultat, certains engagements ont pu être honorés. Les membres de l'association seront informés de l'utilisation du montant restant.

Le comité central a examiné et accepté avec quelques modifications les cahiers des charges préparés par la commission qui avait été formée dans ce but. Il est prévu de doter le secrétariat d'un poste à mi-temps.

Cette proposition doit encore soumise à l'assemblée générale. La création de ce poste représente une aide importante pour les membres du comité central. Ceux-ci pourront être déchargés des travaux de correspondance, d'information, de classement des documents. Le secteur des relations publiques a aussi été réorganisé. De nouveaux sous-groupes tels que ceux du bulletin d'information, des expositions ou de la presse ont été créés ou renforcés par de nouvelles personnes. Le travail de ce secteur reposait jusqu'à présent sur les épaules de deux personnes. Il est devenu indispensable de les décharger. Les personnes intéressées par l'une ou l'autre activité de ce secteur sont priées de se mettre en rapport avec le rédacteur du bulletin d'information.

Les apprentis des associations professionnelles membres de l'Union Suisse des Métaux participeront à un camp de travail l'été prochain sur la ligne sommitale de la Furka.

## Dans la presse

«Rail Magazine» dans son numéro 128 de janvier 1988 consacre trois pages, avec plusieurs illustrations, à la ligne sommitale de la Furka. L'article fait le point sur les travaux réalisés et ceux en cours. Une preuve que notre projet rencontre aussi un écho dans les pays francophones. C'est encourageant!

## Le service des membres

Dans le courant de l'année 1987, le système d'adressage a été automatisé. Cette transformation a donné lieu à quelques erreurs qui ont pu être corrigées rapidement. Tout fonctionne actuellement pour le mieux.

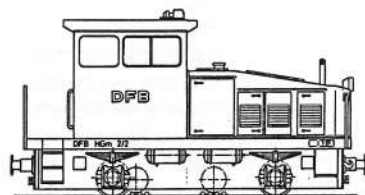
Nous nous permettons cependant de vous rendre attentifs aux points suivants:

- Les adresses des membres de l'association et celles des actionnaires sont gérées par le même système informatique.
- Il se peut que lors du transfert des adresses des erreurs d'orthographe se soient produites. Si tel était le cas, nous vous prions de le signaler à l'adresse ci-dessous.
- Lorsque plusieurs membres ou actionnaires font partie de la même famille, il ne leur est envoyé qu'un seul exemplaire du bulletin d'information. Si vous êtes dans ce cas et que vous aimeriez tout de même recevoir plusieurs exemplaires du bulletin, nous vous prions de le signaler également à l'adresse ci-dessous.

Un grand merci pour votre compréhension et votre collaboration!

Robert Trachsler  
Service des membres

Association  
Ligne sommitale de la Furka  
Service des membres  
Case postale 3468  
CH-4002 Bâle



## Programme des travaux 1988

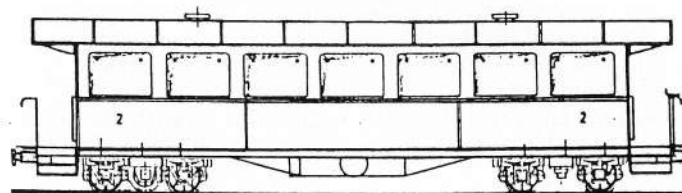
En 1988, les activités de construction reprendront sur toute la ligne sommitale. Il est cependant encore trop tôt pour préciser le programme d'activité, celui-ci dépend des investissements possibles sur le plan financier.

Les travaux commencés en 1987 continueront sur les divers tronçons de ligne. Nous devons cependant tirer certaines conclusions des expériences faites en 1987. Ainsi les travaux des groupes doivent être planifiés plus tôt et de manière plus précise. Pour atteindre ce but, il sera

nécessaire de pouvoir compter sur des personnes apportant aussi bien des connaissances techniques que d'organisation du travail.

L'expérience au aussi montré que les travaux devraient être répartis sur plusieurs responsables.

Nous profitons de ces lignes pour remercier très sincèrement tous ceux et celles qui ont donné de leur temps en 1987 pour travailler sur la ligne. Beaucoup d'entre eux l'ont fait sur leur temps de loisir et de vacances.



## Freiwilligen-Einsatz

Ganz tollen Einsatz leisten die meisten aus nah und fern angereisten Freiwilligen an der Bergstrecke. Leider ist ein ganz besonderes Phänomen vielfach zu beobachten: Die jungen, jüngeren und auch schon älteren Personen, die aus dem Flachland aus dem Norden in die Gegend der Furka anreisen, erleiden einen «Höhenkollaps». Die Anreise geht recht schnell vonstatten. Die Höhendifferenz vom Startpunkt zum Einsatzort auf 1500 bis 2160 m NN ist in 24 Stunden derart gross, dass sich der Körper und der Geist meist nicht genügend und mit der erforderlichen Weile an die extremen Bedingungen in diesen Hö-

henlagen anpassen können. Nicht alle reagieren gleich, die Veränderung ist für den Betroffenen meist nicht zu erkennen. Das Zusammenkommen von Stress, Alkohol und Müdigkeit nach dem ersten körperlichen Einsatz lässt den unterschiedlichsten Reaktionen freien Lauf. Leidtragende sind dann meist diejenigen, die sich schon akklimatisiert haben.

Dieser Hinweis ist nebst dem guten Willen jedes einzelnen Beteiligten an unserer schönen Sache gut zu überdenken. Mit der enthusiastischen Einstellung, zusammen mit der richtigen Vorbereitung, lassen sich Berge versetzen... packen wir's an!

# Die Motordraisine Dmh

(ex SBB/Brünig Nr. 3962)

Vor gut einem Jahr richtete der Sektionsvorstand Innerschweiz an die SBB die Anfrage, ob in absehbarer Zeit eine Brünig-Draisine ausrangiert werde. Im Februar dieses Jahres kam frohe Kunde aus Bern. Unserem Verein wurde vor allen Bewerbern die Brünig-Zahnradraisine Dmh geschenkt. Die Draisine trat wohl ihre letzte Reise auf SBB-Schienen nach Goldau an und wurde dort auf das Areal der Baugruppe Goldau transportiert. Unsere Kollegen fanden das kleine Fahrzeug gleichermassen liebenswert wie für unsere Zwecke geeignet, so dass sie sich spontan bereit erklärten, die notwendigen Reparatur- und Anpassungsarbeiten vorzunehmen. Dazu gehört in erster Linie der Ersatz des Riggerbachschen Zahnrades durch ein solches nach System Abt. Am Brünig diente die Dmh dem Fahrleitungsdiens für Unterhaltsarbeiten, an der

Furka wird sie für leichtere Personen- und Warentransporte eingesetzt werden, wobei bis 1 Tonne Anhängelast befördert werden kann.

## Technische Daten

Baujahr: 1941  
Tara: 1,7 t  
Sitzplätze: 6  
Antrieb: Benzinmotor, Typ Zürcher, 27 PS  
Hersteller: Asper, Küsnacht ZH  
Länge: 3,0 m  
Breite: 1,6 m  
Höhe: 2,1 m  
Kraftübertragung: Dreiganggetriebe, Kettenantrieb  
Adhäsion: auf Vorderachse  
Zahnrad: auf Hinterachse  
Höchstgeschwindigkeit:  
Adhäsion 45 km/h  
Zahnrad 30 km/h (Bergfahrt)  
22 km/h (Talfahrt)



Der jüngste Spross im Fahrzeugpark der DFB, die Motordraisine Dmh (ex SBB/Brünig) vor dem Umbau auf dem Werkareal in Goldau.

Bild oben: Bedienungsseite in Fahrtrichtung links.  
Bild nebenan: Beifahrerseite, Fahrtrichtung rechts.

Fotos: Beat H. Schweizer

# DFB

## DAMPFBAHN FURKA-BERGSTRECKE AG

### CH 3999 OBERWALD

VERWALTUNGSRAT

## Mitteilung zur Kapitalerhöhung 1987

Die Kapitalerhöhung 1987 kann bereits heute wieder als Erfolg betrachtet werden. Auf Grund der regen Nachfrage wird die Zeichnungsfrist bis zum 20. April 1988 verlängert, um alle Interessenten berücksichtigen zu können.

Die Generalversammlung für die Statutenrevision über die Erhöhung des Aktienkapitals findet zusammen mit der 2. ordentlichen Generalversammlung Anfang Juni 1988 statt. Die bisherigen Aktionäre und die neuen Aktienzeichner erhalten rechtzeitig die Einladung mit den entsprechenden Hinweisen.

Erst nach Beschluss der Kapitalerhöhung durch die Generalversammlung können die neuen Aktien gedruckt werden. Darnach müssen diese einzeln mit den Namen der Aktionäre beschriftet und nochmals mit dem Aktienregister überprüft werden. Da wir ein kostenbewusstes Unternehmen sind, erfolgen diese Aufgaben in der Freizeit unserer Funktionäre. Wir hoffen, die Aktien im September 1988 zum Versand zu bringen. Wir bitten daher um Geduld und danken Ihnen für Ihr Verständnis.

Als Motiv der neuen Aktie haben wir die weltberühmte zusammenklappbare Steffenbachbrücke vorgesehen. Die Gestaltung unserer Aktie wird sorgfältig vorbereitet, und wir hoffen zuversichtlich wieder auf ein gutes Gelingen.

Allfällige Adressänderungen wollen Sie bitte an das Sekretariat, mit Angabe der Aktiennummer(n), melden, wofür wir Ihnen bestens danken.

DFB  
DAMPFBAHN FURKA-BERGSTRECKE AG  
Sekretariat

## Fernsehtermin

Auf den 15. April 1988 war die Ausstrahlung eines längeren Beitrags über den Wiederaufbau der Furka-Bergstrecke im ZDF angesagt. Nach anfänglich fester Zusage des Sendetermins im Magazin «Freizeit» ist der Film der Autorin Frau Dr. Seeger kurzfristig abgesetzt worden.

Neuer Sendetermin soll am Freitag, 6. Mai sein:  
ZDF, Magazin «Freizeit», 16.25 Uhr.

## DFB-Rollmaterial

Gegenwärtig werden in Goldau die von der SBB erworbenen fünf Güterwagen des Typs Gk für die Bedürfnisse des Bauzuges auf der Furka-Bergstrecke umgebaut.

Ein Teil der Wagen ist bis auf den Grundrahmen abgebaut worden, um neuen Aufbauten Platz zu schaffen.

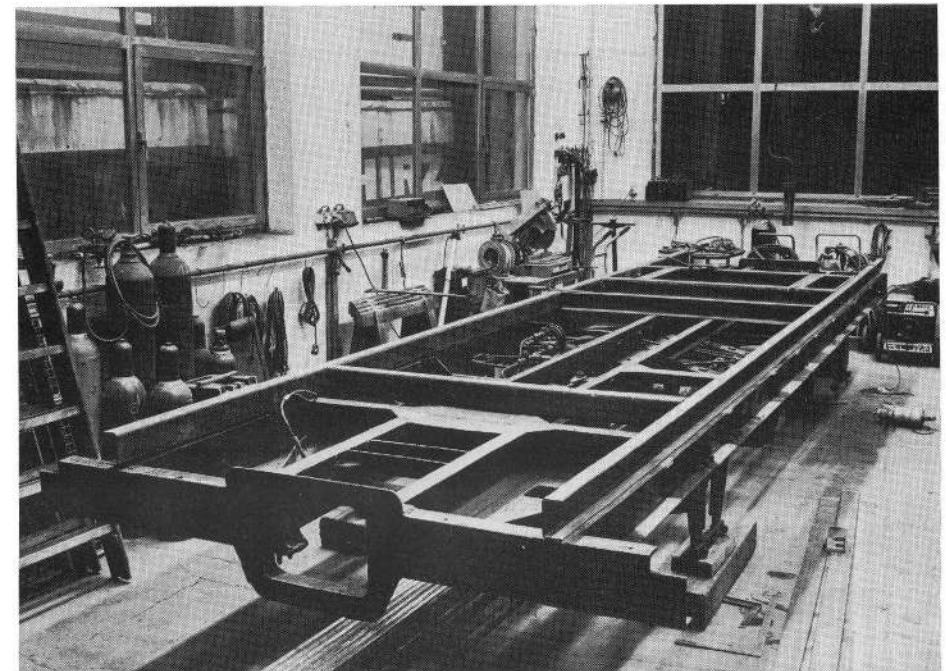
Im Bild ist der zukünftige Kranwagen der DFB zu erkennen. Auf das Fahrgestell wird ein Hilfsrahmen aufgesetzt, welcher seinerseits alle Kranaufbauten und Installationen trägt.

Zusätzlich werden stirnseitig die Zug- und Stossvorrichtungen nach FO-Norm montiert.

Die Bremsachse wird vom Riggbach-System auf das Zahnradsystem Abt umgerüstet. Das Druckluftbremssystem, wie es auf der Brünigbahn verwendet wird, wird vorläufig beibehalten. Zu einem späteren Zeitpunkt erfolgt die Umrüstung auf Vakuumbremsen.

Für das Rollmaterial-Bauprogramm werden nach wie vor freiwillige Helfer benötigt. Insbesondere wären zur farblichen Behandlung dieser Umbaufahrzeuge dringendst einige Maler nötig, welche ab sofort an jedem Samstag die Arbeit aufnehmen könnten:  
Arbeitsort Goldau, Treffpunkt 9 Uhr, Bahnhofbuffet Goldau.

Foto: Ralph Schorno





# Bauprogramm 1988

## Technische Mittel Bau

In der Zeit von Januar bis Juni 1988 werden folgende technische Mittel beschafft bzw. gebaut:

### Gleisfahrzeuge:

Lok HGm 2/2: Fertigstellungs- und Anpassungsarbeiten  
Werkzeugwagen (Gk ex SBB/Brünig)  
Mannschaftswagen (Gk ex SBB/Brünig)  
Kranwagen (Gk ex SBB/Brünig)  
Weitere Dienstwagen (Gk ex SBB/Brünig)  
Tiefgangwagen 15 t/Neukonstruktion

### Werkzeuge und Baugeräte:

Unterhalt von Werkzeugen und Kleingeräten, Beschaffung von zusätzlichen Werkzeugen, Unterhalt von Maschinen

## Bauarbeiten 1988

In der Bausaison 1988 von Juni bis November sind folgende Bauarbeiten an der Bergstrecke vorgesehen:

### Gleisoberbau:

Unterhalt des Oberbaues auf der gesamten Strecke  
Ausfahrt Gletsch: Verlegung Zahnstangeneinfahrt und Rekonstruktion Übergang  
Zusätzliche provisorische Gleisanlage Installationsplatz Realp  
Einkauf von Oberbaumaterial (Occasion) an Lager

### Trasse und Unterbau:

Unterhalt von Trasse und Unterbau (Gleisentwässerung) ganze Strecke  
Behebung von Unwetterschäden im Bereich Muttbach  
Fahrbarmachung Zufahrtsweg zur Stationsanlage Muttbach  
Behebung von Unwetterschäden Furka-Realp am Trasse  
Ausbau provisorischer Installationsplatz in Realp

### Stützmauern:

Sanierung der Stützmauern Gletsch-Muttbach (Bauprogramm 1987)  
Sanierung der Stützmauer bei Kilometer 56,600/Strecke Tiefenbach-Realp  
Sanierung an Stützmauern Tiefenbach-Realp: Unwetterschäden  
Kleinunterhalt von Stützmauern

### Brücken und Viadukte:

Lammenviadukt: Fertigstellungsarbeiten  
Durchlass Muttbach: Sanierung Seitenwand (Unwetterschäden)  
Obere Furkareussbrücke: Sanierung Unwetterschäden am Mittelpfeiler  
Steffenbachbrücke: Sanierungsarbeiten und Aufbau der Brücke  
Kleinunterhalt an Brückenobjekten

### Tunnel:

Kehrtunnel Gletsch: Kleinunterhalt und Portaltore anbringen  
Scheiteltunnel: Portaltore sanieren bzw. neu anbringen  
Sanierungsarbeiten, Fortsetzung bei Tunnel I-III

### Hochbauten:

Kleinunterhalt und Reparaturen am Depot- und Bahnhofgebäude Gletsch

### Kabelanlagen und elektrische Einrichtungen:

Elektrischer Anschluss in Realp

### Projektarbeiten:

Anschluss Oberwald: provisorische Station  
Übergang Muttbach  
Scheiteltunnel: Expertise, Sanierungsvorschlag und Kostenberechnung  
Neubau einer Remise als Baustützpunkt in Realp  
Anschluss in Realp an FO  
Allgemeine Beschaffung von Plangrundlagen und Anlagenkartei

# «Wenn die Bahn die Zähne zeigt»

1. Teil

## «Lorsque le chemin de fer montre les dents»

1<sup>er</sup> part

### Die Zahnradbahnen in der Schweiz und ihre Systeme

Der Bau von Bergbahnen gehört zu den Besonderheiten unseres Landes. Schon Ende des letzten Jahrhunderts wurden auf diesem Gebiet hervorragende Leistungen erbracht. Das eigentliche Zeitalter der Schweizer Bergbahnen wurde durch den Oltner Ingenieur Niklaus Riggenbach (1817–1899) eingeleitet. Es blieb ihm vorbehalten, viele Jahre nach den ersten ausländischen Studien und Versuchen der Idee eines Zahnrad-Triebfahrzeuges für Bergbahnen einen kräftigen Anstoss zu geben und sie für die Verkehrstechnik nutzbar zu machen. Die erste nach seinen Patenten erstellte reine Zahnradbahn führt von Vitznau auf die Rigi und wurde bereits am 23. Mai 1871 bis Staffelhöhe eröffnet. Das damalige Abenteuer Rigibahn begann mit sechs Stehkessel-Dampflokomotiven. Eine davon ist erhalten geblieben und kann heute im Verkehrshaus in Luzern besichtigt werden.

Heute unterscheiden wir zwischen:

### 1. Bahnen mit gemischtem Adhäsions- und Zahnradbetrieb:

Diese Betriebsart bietet sich bei stark wechselnder Topographie an. Die Steigungen werden möglichst auf 50‰ (pro mille) in den Adhäsionsabschnitten und auf 125‰ in den Zahnstangenabschnitten limitiert. Es sind dies u.a. folgende Bahnen:

### Les chemins de fer à crémaillère en Suisse et leurs systèmes

La construction de chemins de fer de montagne est l'une des particularités ferroviaires de notre pays. A la fin du siècle passé, des réalisations remarquables dans ce domaine pouvaient être évoquées. L'époque des grandes réalisations débute avec les travaux de l'ingénieur Niklaus Riggenbach (1817–1899), natif d'Oltten. On lui doit, beaucoup d'années après les premières études et expérimentations à l'étranger, l'idée d'un engin moteur à crémaillère pour lignes de montagne et sa réalisation réussie comme véhicule de transport de personnes. La première réalisation, sur la base de ses brevets, fût le chemin de fer intégralement à crémaillère Vitznau-Rigi, qui fût mis en exploitation jusqu'à la station de Staffelhöhe le 23 mai 1871. L'épopée du chemin de fer du Rigi commença avec six locomotives à vapeur à chaudière verticale. Une survivante peut être vue au musée des transports à Lucerne.

Aujourd'hui nous distinguons entre:

### 1. Chemins de fer mixtes à adhésion et crémaillère:

Cette technique s'impose lorsque la topographie est contrastée. Les rampes jusqu'à 50‰ (pour mille) peuvent être franchies en adhésion et jusqu'à 125‰ avec crémaillère. On peut mentionner les compagnies suivantes utilisant cette technique:

Bahngesellschaft Compagnie	Zahnstangensystem Système de crémaillère	Spurweite Ecartement mm	
SBB	Brünigbahn	Riggenbach	1000
AL	Aigle-Leysin	Abt	1000
BOB	Berner-Oberland-Bahn	Riggenbach	1000
BVB	Bex-Villars-Bretaye	Abt	1000
BVZ	Brig-Visp-Zermatt	Abt	1000
CEV	Chemins de fer el. Veveysans	Strub	1000
FO	Furka-Oberalp	Abt	1000
LSE	Luzern-Stans-Engelberg	Riggenbach	1000
MC	Martigny-Châtelard	Strub	1000
RHB	Rorschach-Heiden-Bahn	Riggenbach	1435
SGA	St. Gallen-Gais-Appenzell -Altstätten	Riggenbach/Strub	1000
DFB	Furka-Bergstrecke	Abt	1000

## 2. Reine Zahnradbahnen:

Sie weisen im allgemeinen relativ kurze Betriebslängen, aber grosse Steigungen auf. Diese liegen zwischen etwa 80‰ und 480‰, am häufigsten im Bereich von etwas über 200‰. U.a. sind folgende Bahnen reine Zahnradbahnen:

Bahngesellschaft Compagnie	Zahnstangensystem Système de crémaillère	Spurweite Ecartement mm	
AOMC	Aigle-Ollon-Monthey-Champéry	Strub	1000
ARB	Arth-Rigi-Bahn	Riggenbach	1435
BRB	Brienzer-Rothorn-Bahn	Abt	800
Db	Dolderbahn	Strub	1000
GGB	Gornergratbahn	Abt	1000
JB	Jungraubahn	Strub	1000
MG	Monte Generoso	Abt	800
GN	Glion-Rochers de Naye	Abt	800
MGI	Montreux-Glion-Bahn	Abt	800
PB	Pilatusbahn	Locher	800
SPB	Schynige-Platte-Bahn	Riggenbach	800
VRB	Vitznau-Rigi-Bahn	Riggenbach	1435
WAB	Wengeralpbahn	Riggenbach	800

## 2. Chemins de fer intégralement à crémaillère:

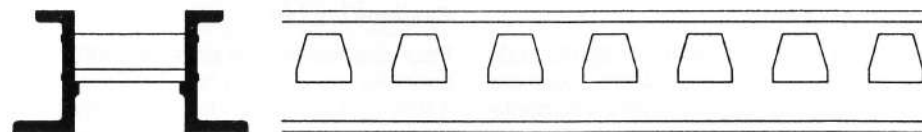
Ils présentent en général des lignes de relativement faible longueur mais des rampes accentuées, entre 80 et 480 ‰. Le plus fréquemment un peu au-dessus de 200 ‰. Entre autres, les compagnies suivantes peuvent être mentionnées:

## Zahnstangensysteme

Folgende Systeme sind in der Schweiz gebräuchlich:

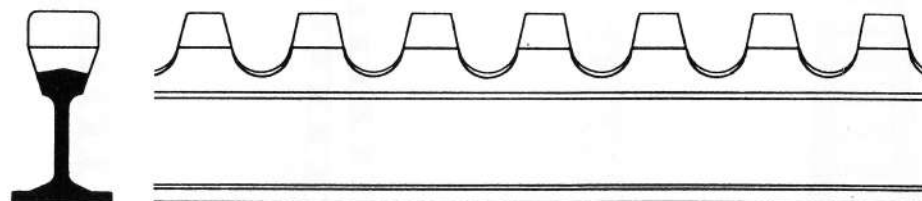
### System Riggenbach

Leiterzahnstange System Riggenbach mit eingeschweissten oder eingewinkelten Zähnen. Ausführung in verschiedenen Dimensionen.  
Zahneinteilung = 100 mm



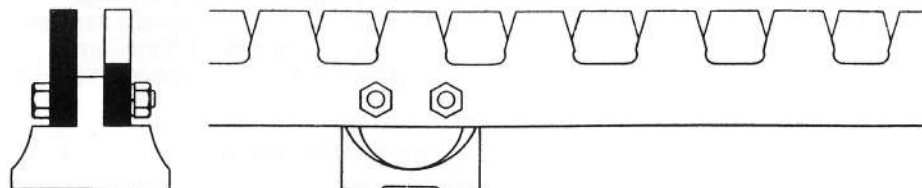
### System Strub

Zahnstange System Strub, hergestellt aus Keilkopfschiene.  
Zahneinteilung = 100 mm



### System Abt

Zweilamellige Zahnstange System Abt. Lamellenbreite bis ca. 35 mm (die beiden Lamellen sind um 60 mm versetzt).  
Zahneinteilung = 120 mm



## Systèmes de crémaillères

Les systèmes suivants sont utilisés en Suisse:

### Système Riggenbach

Crémaillère en échelle avec denture soudée ou rivée. Exécution en diverses dimensions.  
Pas = 100 mm

### Système Strub

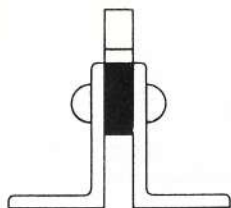
Crémaillère type rail à denture large.  
Pas = 100 mm

### Système Abt

Crémaillère double. Largeur d'une crémaillère jusqu'à 35 mm. Les deux crémaillères sont décalées de 60 mm.  
Pas = 120 mm

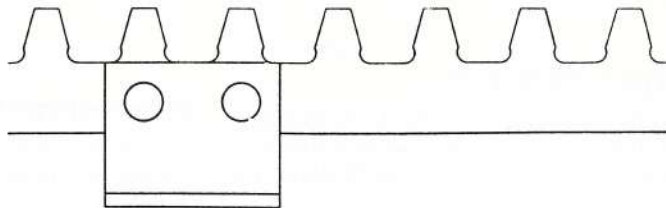
### Systeme Von Roll

Crémaillère simple. Largeur jusqu'à 120 mm.  
Pas = 100 mm



### System Von Roll

Einlamellige Zahnstange System Von Roll. Lamellenbreite bis ca. 120 mm.  
Zahneinteilung = 100 mm

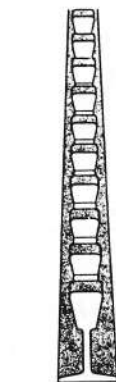


### System Locher

Für Steigungen von mehr als 300% (z.B. bei der Pilatusbahn max. 480%) wird die horizontal liegende, beidseitig verzahnte Locher-Zahnstange eingesetzt. Sie erlaubt Zahnräder, mit zur Fahrbahn senkrechten Achsen und verunmöglicht damit das Aufsteigen der Triebzahnräder in der Zahnstange.



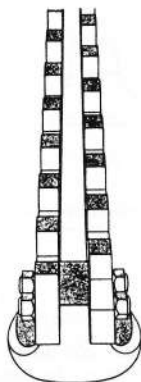
Leiterzahnstange System Riggbach  
Crémaillère en échelle  
Système Riggbach



Zahnstange System Strub  
Crémaillère Système Strub

### Système Locher

Pour des rampes de plus de 300% (par exemple de chemin de fer de Pilate: 480%) on utilise la crémaillère type Locher, à denture horizontale, de part et d'autre de la crémaillère. Elle implique des roues dentées dont l'axe est perpendiculaire à la voie et l'impossibilité pour les roues dentées de se soulever par rapport à la crémaillère.



Zweilamellige Zahnstange System Abt  
Crémaillère double Système Abt



Einlamellige Zahnstange System Von Roll  
Crémaillère Système Von Roll

Abdruck mit freundlicher Genehmigung aus «PANORAMA», der Hauszeitung der Integra-Signum AG, Wallisellen.

## Werbematerial/Bestellatalon

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

.... Das grosse Buch der FO Seidel, Dumjahn-Verlag, solange Vorrat	à Fr. 128.—	_____
.... Buch «Glacier-Express» deutsch H.E. Rübsamen                    englisch Verlag Josef Berg, München Juli 1985	à Fr. 29.80 à Fr. 34.80	_____ _____
.... T-Shirt, Grösse .... blaues* Signet auf türkis Stoff Grössen: Erwachsene S/M/L/XL/XXL blaues* oder rotes* Signet auf weissem Stoff Grössen: Kinder 128/140/152 Erwachsene S/M/L/XL/XXL	à Fr. 15.—	_____
* Zutreffendes unterstreichen		
.... Pullover, Grösse .... blaues Signet auf türkis Stoff Grössen: Erwachsene S/M/L/XL	à Fr. 29.—	_____
Postkartensets, Nr. 1–9 Reproduktionen alter Plakate, Nr. 10–13 Farbfotos		
.... Nr. 1 FO/Gletsch	à Fr. 10.—	_____
.... Nr. 2 Innerschweiz	à Fr. 10.—	_____
.... Nr. 3 Bern/MOB	à Fr. 10.—	_____
.... Nr. 4 Westschweiz	à Fr. 10.—	_____
.... Nr. 5 RhB	à Fr. 5.—	_____
.... Nr. 6 Gotthard/Tessin	à Fr. 10.—	_____
.... Nr. 7 Ostschweiz	à Fr. 10.—	_____
.... Nr. 8 Alpenpost	à Fr. 5.—	_____
.... Nr. 9 Wallis	à Fr. 5.—	_____
.... Nr. 10 Furka-Bergstrecke	à Fr. 10.—	_____
.... Nr. 11 FO II	à Fr. 10.—	_____
.... Nr. 12 Glacier-Express	à Fr. 10.—	_____
.... Nr. 13 Dampflokomotiven	à Fr. 10.—	_____
.... Kleber (rot-weiss oder blau-weiss)	à Fr. 2.—	_____
.... Puzzle, 3 Motive, solange Vorrat	à Fr. 15.—	_____
.... Kugelschreiber-Set (3 Stück, rot, grün, schwarz)	à Fr. 6.—	_____
.... Weissweinglas, 1 dl, blaues Vereinssignet (4 Stück Fr. 14.-, 6 Stück Fr. 20.-)	à Fr. 4.—	_____
.... Notbremse (Zapfenzieher), solange Vorrat	à Fr. 10.—	_____
.... Faltheilung zu «Das grosse Buch der FO»	à Fr. 15.—	_____

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

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

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

# Matériel de représentation/Liste de commande

Association ligne sommitale de la Furka, Centrale matériel de représentation, Zürcherstrasse 209, CH-8500 Frauenfeld

Expédition avec facture + porto (ordre au minimum Fr. 10.-)

.... Le grand livre du Furka-Oberalp (en langue allemande) Seidel, Edition Dumjahn jusqu'à épuisement de stock	à Fr. 128.—	_____
.... Livre «Glacier-Express» (en allemand) H.E. Rübsamen (en anglais) Edition Josef Berg, Munich, juillet 1985	à Fr. 29.80 à Fr. 34.80	_____ _____
.... T-Shirt (taille ....) Tissu bleu turquoise avec emblème bleu pour adultes: S/M/L/XL/XXL	à Fr. 15.—	_____
.... T-Shirt (taille ....) Tissu blanc avec emblème bleu ou rouge pour enfants: 128/140/152 pour adultes: S/M/L/XL/XXL	à Fr. 15.— à Fr. 15.—	_____ _____
.... Pull-over (taille ....) blanc avec emblème bleu pour adultes: S/M/L/XL	à Fr. 29.—	_____

Cartes postales sets, reproductions d'affiches anciennes

.... No 1 FO/Gletsch	à Fr. 10.—	_____
.... No 2 Suisse centrale	à Fr. 10.—	_____
.... No 3 Berne/MOB	à Fr. 10.—	_____
.... No 4 Suisse romande	à Fr. 10.—	_____
.... No 5 RhB	à Fr. 5.—	_____
.... No 6 Gotthard/Tessin	à Fr. 10.—	_____
.... No 7 Suisse de l'est	à Fr. 10.—	_____
.... No 8 Poste des Alpes suisses	à Fr. 5.—	_____
.... No 9 Valais	à Fr. 5.—	_____

Cartes postales sets, photos couleurs des dernières années de service

.... No 10 Ligne sommitale de la Furka	à Fr. 10.—	_____
.... No 11 Furka-Oberalp II	à Fr. 10.—	_____
.... No 12 Glacier-Express	à Fr. 10.—	_____
.... No 13 Locomotives à vapeur	à Fr. 10.—	_____
.... Autocollant (rouge-blanc ou bleu-blanc)	à Fr. 2.—	_____
.... Puzzle, trois motifs divers	à Fr. 15.—	_____
.... Stylos, set à trois pièces (noir, rouge, vert)	à Fr. 6.—	_____
.... Verres à vin blanc, 1 dl, emblème bleu (4 pièces Fr. 14.-, 6 pièces Fr. 20.-)	à Fr. 4.—	_____
.... «Frein de secours» (tire-bouchon)	à Fr. 10.—	_____
.... Annexe plissée «Le grand livre du FO»	à Fr. 15.—	_____

Nom: \_\_\_\_\_ Prénom: \_\_\_\_\_

Adresse: \_\_\_\_\_ Lieu/NPA: \_\_\_\_\_

Date: \_\_\_\_\_ Signature: \_\_\_\_\_

  
**ERNST AUTOTRANSPORT AG**  
 8029 Zürich, Postfach 138 Telex 57942 ertra  
 Hammerstrasse 120 Telefon 01 53 66 17  
 Schaffhauserstr. 543 Telefon 01 301 44 11

Wir sind spezialisiert auf:

### Autokrane

mit hydraulischen- und Gittermast-Auslegern für alle Montage- und Versetzarbeiten

### Teleskop-Arbeitsbühnen

selbstfahrend, für alle Arbeiten bei hochgelegenen Einsatzbereichen

### Schwertransportfahrzeuge

Allradfahrzeuge, Tiefgangwagen, Container- und Spezialfahrzeuge, Lastwagen mit Ladekranen

### Spezialtransporte

Barellen und Paletten für Maschinen- und Baumaterialtransporte an schwerzugänglichen Orten

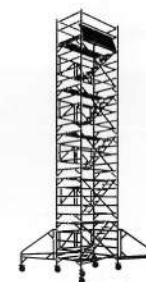
### Silofahrzeuge

für Staub- und Schüttguttransporte

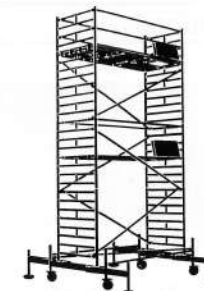
### Muldenkipper

für Aushub, Schutt- und Industrieabfälle

## Das vielseitige Fahrgerüstprogramm



**ALU-Treppenfahrgestell**  
Arbeitshöhen bis 20 m  
Bühnenbreiten 120 cm



**Rollgerüst ALU-STAR**  
Arbeitshöhen bis 17 m  
Bühnenbreiten 60 bis 180 cm



**METAKO AG**  
4450 Sissach  
061/98 38 91