

3 / 87

RETTET

DIE
FURKA-BERGSTRECKE



Verein 3981 Gletsch
furka bergstrecke

ERNST AUTOTRANSPORT AG
8029 Zürich, Postfach 138 Telex 57942 ertra
Hammerstrasse 120 Telefon 01 536617
Schaffhauserstr. 543 Telefon 01 3014411

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

Hotel des Alpes Realp

Sonnenterrasse 100 Pl.
Skilift – Langlaufloipe

Fam. A. Simmen-Lober
CH-6491 Realp
Tel. 044 6 71 05

Mitteilungsblatt
Bulletin d'informations

3/87

September
Septembre

4e année
Tiré à 6000 exemplaires
quatre fois par an

4. Jahrgang
Auflage 6000 Stück
erscheint 4mal jährlich



DFB
DAMPFBahn FURKA-BERGSTRECKE AG
CH 3981 OBERWALD

Redaktion / Rédacteurs: Beat H. Schweizer, Bieligasse 35, 4425 Titterten, Alfred Gysin, Im Lutereich 44, 4411 Seltisberg, Bruno Albisser, Hauptstrasse 1, 4102 Binningen, Georg Seiler, Bergstrasse 42, 6010 Kriens, Peter Sicher, Alte Distelbergstrasse 3, 5035 Unterentfelden

Übersetzungen / Traductions: Rupert Taylor, 6027 Römerswil

Druck / Imprimé par: Dietschi AG, Buchdruck-Offset, 4437 Waldenburg

Unsere Konten:

Für Einzahlungen aus der BRD für die DFB und Mitgliederbeiträge für den Verein:
Konto-Nr. 2 299 899
Bankleitzahl 680 700 30
(Deutsche Bank, Filiale Freiburg)

Für Einzahlungen aus der BRD für den Verein:
Schweizerische Bankgesellschaft, Frauenfeld
Konto-Nr. 403.435.M1, Verein Furka-Bergstrecke

Für Einzahlungen aus der Schweiz für die DFB:
DFB, Dampf- und Bergbahn Furka-Bergstrecke AG, 3981 Oberwald
PC 19-5011-3 Sion

Für Einzahlungen aus der Schweiz für den Verein:
Verein Furka-Bergstrecke, 3981 Gletsch
Konto «K», PC 85-3326-5 Frauenfeld

Für Beiträge zur Behebung von Unwsetterschäden, bitte jeweils den Vermerk «Unwetter» anbringen!

Danke.

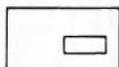


Eine gute Einkaufsquelle ist GOLD wert !

Rivoli & DEKA-COUVERTS



Sparen Sie jetzt: 061/96 95 94
Rivoli-COUVERTS 4411 Seltisberg BL



Skiferien Andermatt-Paradies pauschal

- 6 Übernachtungen mit Halbpension
- 6 Tage Generalabonnement Urserntal mit unbeschränkten Fahrten
- kostenloser Eintritt Hallenbad in Göschenen, Schlittenbezug
- gratis Teilnahme an der Glühweinparty und am Gästeeper
- Gästekarte mit Ermässigungen

Fr. 460.- pro Person pauschal

Verlangen Sie bitte den Detailprospekt beim Verkehrsbüro Andermatt oder rufen Sie uns an:
Telefon 044 6 74 54

Editorial

Liebe Vereinsmitglieder, liebe Aktionäre,

am 20. Juni wurde mit dem Einbau der neuen Lammenbrücke an der Furka-Bergstrecke die Bausaison 1987 eröffnet. Seither sind in Tausenden von Fronarbeitsstunden wesentliche Arbeiten ausgeführt worden, noch viele mehr harrten allerdings der Erledigung. Ich möchte an dieser Stelle allen freiwilligen Helfern herzlich für ihr enormes Engagement danken, insbesondere der Gruppe, die sich im letzten Jahr im Raume Goldau zu einem ersten grossen Einsatz zusammengefunden hat und die seither die Kerntuppe unserer Rekonstruktionsarbeiten darstellt. Ohne sie und ohne die tatkräftige Unterstützung durch Dutzende von aktiven Mitarbeitern aus Deutschland, die ganze Ferienwochen für die Arbeit an der Bergstrecke opferten, wären wir heute nicht soweit, dass immer mehr Zeitungen, Radio- und Fernsehstationen im In- und Ausland mit Staunen und Bewunderung die erbrachten Leistungen kommentieren und auch die Behörden die Möglichkeit einer Realisierung unserer Ziele nicht mehr ausschliessen.

Trotz Mängeln, die bei all unseren Aktivitäten immer wieder vorkommen – es sei daran erinnert, dass unser Verein und die DFB im Vergleich zu anderen Organisationen und Firmen noch sehr jung sind – machen wir beständig Fortschritte. Alles in allem konnte bis 25. August von einem sehr erfolgreichen Geschäftsjahr 1987 gesprochen werden. Leider haben die katastrophalen Unwetter im Gotthardgebiet, von denen Sie sicher alle gehört haben, auch unsere Anlagen nicht verschont. Auf der Strecke Realp zu den Tunnelbaustellen bei «Alt-Senntum-Stafel» hat die Furka-Reuss auf einigen Streckenabschnitten unsere Gleisanlagen unterspült und Stützmauern beschädigt und weggerissen. Von der Wucht der Elemente zeugen nachfolgende Bilder. Bevor am eigentlichen Bauprogramm auf der Urner Seite weitergearbeitet werden kann, müssen nun die eingetretenen Schäden noch vor Wintereinbruch behoben werden.

Die notwendigen Arbeiten laufen bereits seit Anfang September.

Trotz der zusätzlichen Arbeit, die uns das Unwetter beschert hat, besteht kein Grund zum Verzagen, können wir doch auf motivierte und einsatzfreudige Helfer zählen. Weniger erfreulich ist allerdings, dass diese Schar immer wieder die gleichen Leute umfasst und bis jetzt nur aus etwa 200 Aktiven besteht. Dies bei einer Zahl von über 4000 Mitgliedern und Aktionären unserer beiden Organisationen!

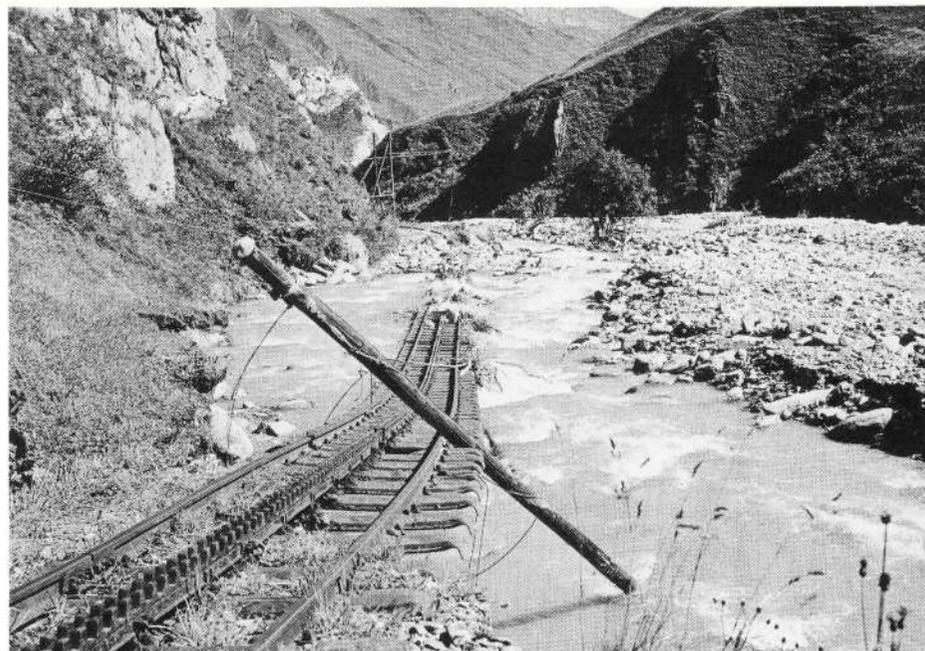
Helfen doch auch Sie mit und melden Sie sich bei Ihrem Sektionspräsidenten für einen oder mehrere Arbeitseinsätze, sei es tageweise, an Wochenenden oder für eine ganze Woche! Gearbeitet wird in diesem Jahr bis der Schnee fällt.

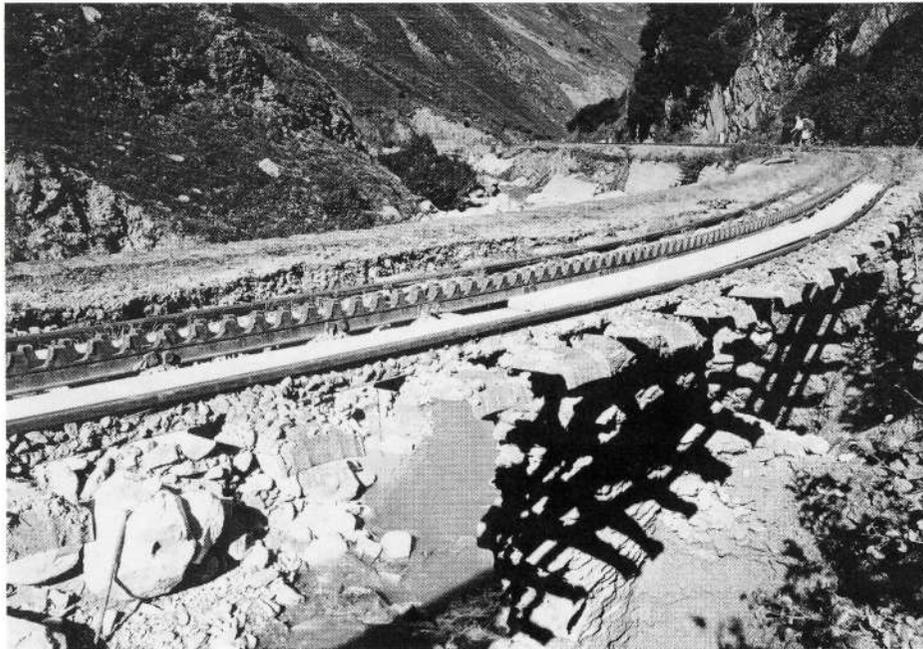
Was wir brauchen, sind Leute, die sich in ein vorgegebenes Programm einfügen und Freude daran haben, mit anderen zusammen etwas zu erreichen. Was wir jetzt und auch künftig nicht brauchen, sind Besserwisser und Gaffer.

Da wir im nächsten Jahr den Umfang der Sanierungsarbeiten noch wesentlich steigern möchten, machen wir Sie bereits heute darauf aufmerksam, dass wir zur Sicherstellung eines kontinuierlichen Arbeitseinsatzes von Juli bis Oktober noch vermehrt Baufachleute zur selbständigen Leitung von Arbeitsgruppen benötigen; aber auch Baumaschinenführer, Gleisbaufachleute und Eisenbahner. Anforderungsprofile und Pflichtenhefte sind in Arbeit. Eines aber ist sicher: Voraussetzung für die Bedienung von schweren Gerätschaften und von Xmh 1/2 und HGm 2/2 ist die mitgebrachte entsprechende Ausbildung und die Bereitschaft, sich eine Woche (oder länger) für den aktiven Einsatz an der Furka-Bergstrecke zur Verfügung zu stellen.

(Fotos Ralph Schorno)

Alfred Gysin
Zentralpräsident VFB
Verwaltungsratspräsident DFB





Wir lassen uns nicht unterkriegen . . .

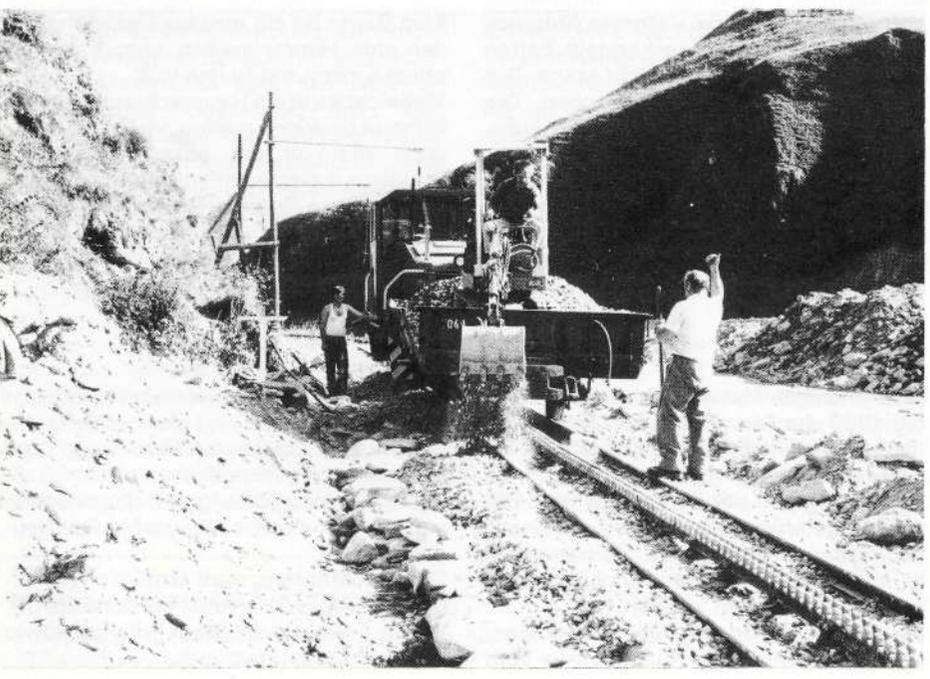
Der Lokschuppen wurde weggeschwemmt, das Geleise unterspült, die Stützmauern grösstenteils zerstört, Tunnel beschädigt. Der eiserne Wille, die ausserordentliche Einsatzbereitschaft und das hohe Leistungsvermögen der Baugruppe Goldau mit freiwilligen Helfern machte es möglich, die Strecke bis zum 12. September zu rekonstruieren. Die Furka-Reuss wurde mittlerweile durch

einen Armee-Einsatz umgeleitet. Somit konnte bereits an jenem Samstag mit dem Bauzug bis zu den ersten Einsturzstellen der Stützmauern gefahren werden. Die folgenden Bilder dokumentieren die Endphase des Grosseinsatzes.

Bis zum Wintereinbruch etwa Mitte-Ende Oktober, soll der Schaden weitestgehend behoben sein. – Es geht weiter!

(Fotos bhs)





Utz-Bahn Om 1:45

Jetzt einsteigen in den Spiel- und Modellbauspass mit dem **Utz-Zahnradbahn-Programm!**

Robust und freilandtauglich klettert sie dank echtem Zahnrad- und Adhäsionsantrieb wie die grossen Vorbilder durch die Schweizer Alpen.

Formschön – Platzsparend – Wetterfest
Einzel- und als Set erhältlich sind:

- FO (Furka-Oberalp-Bahn)**
- RhB (Rhätische Bahn)**
- Glacier-Express (FO-RhB)**
- Bernina-Express**
- MOB (Montreux-Oberland-Bahn)**

Coupon

Bei Einsendung dieses Bons und 5.- in Marken erhalten Sie den 36seitigen Katalog, ein Fahrpostler, das Bezugsquellenverzeichnis und einen Glacier-Express-Fahrplan.

Name _____

PLZ/Ort _____

Am besten gleich heute noch einsenden an:
Georg Utz AG
5620 Bremgarten
Tel. 057-31 12 20

FBS 3/87



Die Spur nach oben

Fassler ASW

Die Hauptschraube gelockert

Leo Tolstoi erzählt in einem seiner Romane von einem Manne, der mit seinen Problemen nicht mehr fertig wurde: «Es war, als ob sich die Hauptschraube in seinem Kopf, die seinem ganzen Leben eine Stütze gewesen war, gelockert hätte. Diese Schraube ging weder heraus noch hinein, aber sie drehte sich, ohne zu greifen, immer in demselben Gewinde herum, und er konnte gar nicht anders, als immer wieder an ihr drehen.»

An diese Schraube musste ich beim Betrachten der Bilder von der infolge des Unwetters eingeknickten Brücke im Urnerland denken. Wie hatte ich die kühnen Pfeilerkonstruktionen angestaunt, als ich sie das erste Mal vom Zug aus zu sehen bekam. Es ist erst wenige Jahre her. Es sah schwindelerregend aus. Vielleicht ist es Ihnen, lieber Leser, auch so gegangen. – Die ersten Drehungen der Hauptschraube. – Einige Zeit später hat man das fast für selbstverständlich genommen, so ungewohnt schnell und so bequem ins Tessin zu kommen. Lugano – ein Tagesausflugsziel! – Und die Schraube dreht sich weiter und weiter. – Unsere Anlagen, nach neuester Technologie erstellt, halten einem grossen Unwetter nicht stand. Der Verkehr ist gänzlich unterbrochen. Die Bahngleise hängen in der Luft. Die Autobahnbrücke sieht aus, als sei ein Riese Gulliver im Lande Lilliput herumgetappt und habe nicht aufgepasst. Und dies alles ist nur eins von vielen Beispielen, wie die grosse Hauptschraube unseres Umgangs

mit Natur und Technik durchzudrehen beginnt, wie sie die Fassung verliert und wir buchstäblich fassungslos sind. Die Schwierigkeit, wieder eine gute Fassung zu finden, scheint mit in Folgendem zu liegen: Wir bedienen uns alle der technischen Errungenschaften in geradezu verblüffender Einmütigkeit. Wenn es aber um eine gemeinsame Neubesinnung auf einen verantwortungsvolleren Umgang mit der Technik geht, kommen wir über Appelle an den «good will» des Einzelnen nicht hinaus.

Was machen wir nur? Tief beeindruckend ist das Resultat der «Glückskette» zugunsten der Unwettergeschädigten. Könnte es nicht auch einmal – bevor die nächsten Brücken einknicken und was weiss ich noch alles passiert – so etwas wie eine «Ideenkette» geben, die uns gegenseitig zu einer neuen «Fassung» und zu einem andersartigen Gebrauch unserer «Hauptschraube» anregt und verpflichtet, ermutigt und sogar begeistert?!

Pfarrer K. Giertz, Rothenfluh

Kurt Giertz ist ein grosser Eisenbahnfan, der ums Himmelswillen vom Katastrophen-tourismus abhalten will.

Vielleicht kann die Hauptschraube wieder in ihrem Gewinde greifen, vielleicht beteiligen sich ob der ausserordentlichen Situation – die nach den Unwettern auch auf der Furka-Bergstrecke herrscht – ausserordentlich viele Mitglieder an einem Einsatz an der Furka-Bergstrecke. (Red.)

Besucher Einfühlungsvermögen. Gefragt sind nicht Rummel und grosse Touristenkarawanen, sondern Besinnung und Wahrnehmungsvermögen.

Furk'Art entstand aufgrund der Initiative von Marc Hostettler (Galerie Média), Neuchâtel.

Die Durchführung wird ermöglicht durch die Stiftung Pro Helvetia, die Kantone Uri, Wallis, Fribourg, die Stadt Fribourg sowie weiteren Donatoren.

Furk'Art

Im ehemaligen Hotel Furkablick besteht seit 1983 das Forum Furk'Art. Es ermöglicht eingeladenen Künstlern das Verwirklichen von Projekten in der Umgebung der kargen Bergwelt der Furkapasshöhe. Die Werke entstehen im Laufe der dreimonatigen Sommeröffnung des Furkapasses, sie können durch interessierte Besucher besichtigt und erlebt werden. Der einzigartige Ort auf 2431 m über Meereshöhe verlangt vom Künstler wie vom

Bericht des Verwaltungsrates über die 1. ordentliche Generalversammlung der DFB vom 27. Juni 1987 in Basel

Um 15.15 Uhr eröffnete A. Gysin, Vizepräsident des Verwaltungsrates, die 1. ordentliche Generalversammlung der DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG und freute sich, die zahlreich erschienenen Aktionäre zu begrüssen.

Während der Auszählung der Aktienstimmen wurde den Anwesenden ein Videofilm über den Einbau der neuen Stahlbrücke am Lammenviadukt gezeigt. Der Brückenschlag hatte genau eine Woche zuvor, am 20. Juni, als Startschuss für das Bauprogramm 1987 stattgefunden. Anschliessend nahm eine gutgelaunte Versammlung die traktandierten Geschäfte in Angriff. Diskussionslos wurde das Protokoll der ausserordentlichen Generalversammlung vom 4. April 1987 genehmigt, das am Gesellschaftssitz in Oberwald zur Einsicht aufgelegt hatte. Die anwesenden 182 Aktionäre, die zusammen 4340 Aktienstimmen vertraten, genehmigten danach mit überwältigenden Mehrheiten auch die weiteren statutarischen Geschäfte: den Geschäftsbericht und die Jahresrechnung 1986 samt Kontrollstellenbericht. Diese Unterlagen waren allen Aktionären mit der Einladung zur GV zugestellt worden. Antragsgemäss wurde entschieden, das Geschäftsergebnis auf neue Rechnung vorzutragen, danach wurde dem Verwaltungsrat Decharge erteilt.

Das dem Verwaltungsrat entgegengebrachte Vertrauen zeigte sich auch bei den Traktanden 6.1. und 9., wo die Anträge eines Aktionärs auf Zuwahl seiner Person in den Verwaltungsrat und die Forderung nach einer Betriebsaufnahme

auf der ganzen Bergstrecke bis 1991 nach Diskussion klar abgelehnt wurden. Der Verwaltungsrat wird an der möglichst raschen etappenweisen Realisierung des Vorhabens weiterarbeiten, da jede andere Zielsetzung unrealistisch ist und unsere derzeitigen Möglichkeiten und finanziellen Mittel übersteigt.

Da das Amt eines Verwaltungsratspräsidenten seit dem Rücktritt von E. Meier im November 1986 nicht mehr besetzt war, wurde der Generalversammlung vom Verwaltungsrat die Wahl des bisherigen Vizepräsidenten vorgeschlagen. Mit 4273 bzw. 4262 Stimmen wählte die Versammlung in geheimer Wahl A. Gysin zum neuen VR-Präsidenten und A. Contratto zum Vizepräsidenten der DFB. Die bisherige Kontrollstelle (REVISUISSE) wurde für ein weiteres Jahr in ihrem Mandat bestätigt.

Ein weiteres wichtiges Traktandum der Versammlung war die beabsichtigte neue Kapitalerhöhung. Aus Aktionärskreisen lag ein schriftlicher Antrag zur Erhöhung des Grundkapitals auf 1 Million Franken vor, der Verwaltungsrat war der Ansicht, dass zur Finanzierung der Sanierungsarbeiten an der Strecke auf 1,5 Millionen zu erhöhen sei. Mit grosser Mehrheit wurde von der Generalversammlung eine Kapitalerhöhung von bisher 820 000 Franken auf 1,5 Millionen Franken beschlossen und der VR beauftragt, diese durchzuführen.

Nach der Beantwortung weiterer Fragen anwesender Aktionäre konnte A. Gysin um 18.00 Uhr die ausserordentlich speditiv und harmonisch verlaufene Generalversammlung schliessen.

Redaktionsschluss 4/87: 31. Oktober 1987

Beiträge die nach diesem Datum eingehen, können nicht mehr berücksichtigt werden! 4/87 erscheint Mitte Dezember.

An der Furka-Bergstrecke gearbeitet

Arbeitseinsatz der Lehrlinge und Lehrtöchter von Huber + Suhner AG, Herisau, im Obergoms

Zum 14. Mal starteten die Lehrlinge von Huber + Suhner AG, Herisau, zu ihrem traditionellen Arbeitslager. So fuhren 57 Stiften und einige Begleitpersonen für eine Woche ins Wallis, genauer gesagt nach Oberwald. 14 «Sportskanonen» nahmen die Herausforderung an, mit dem Velo ins Wallis zu fahren und traten die Tour am Samstagmorgen an. Gemeinsam mit einem Begleitfahrzeug erreichten sie nach zweitägiger Reise müde, aber um ein Erlebnis reicher, ihr Ziel.

Die diesjährige Arbeit machte uns mit einem Stück Eisenbahngeschichte, der alten Furka-Bergstrecke, vertraut. 1925 fuhr erstmals ein Zug über die Furka. Auf der 18 Kilometer langen Strecke – davon über 13 Kilometer mit Zahnstangen und Steigungen bis zu 110 Promille – hatte die Schmalspurbahn zwischen Oberwald und Furka eine Höhendifferenz von 795 Metern zu überwinden. Doch nicht nur wegen ihrer eindrucksvollen Aussicht – etwa auf den Rhonegletscher – war die Bahn berühmt, sondern auch wie sie sich den hochalpinen Gegebenheiten anzupassen wusste. Wegen der Lawinengefahr wurde jeweils vor Einbruch des Winters die Fahrleitung demontiert und – eine eisenbahntechnische Kuriosität – die Steffenbachbrücke zusammengeklappt.

Rettung der Furka-Bergstrecke

Aus diesem Grund war es nur während wenigen Monaten im Jahr möglich, den Betrieb aufrecht zu erhalten. Mit der Eröffnung des Furka-Basistunnels wurde der Betrieb ganzjährig möglich, und so fuhr am 11. Oktober 1981 der letzte Zug über die Furka. Nachdem die alte Furka-Bergstrecke stillgelegt wurde, entstand ein Verein zur Rettung der Furkastrecke. Das Ziel dieser Organisation ist es unter anderem, die Bahn wieder instand zu stellen. Viele Mitglieder leisteten dafür Fron-

arbeit. Unsere Lagerleitung war begeistert von diesem Projekt und willigte ein, für eine Woche verschiedene Teilstücke zu sanieren. Auf dem Streckenabschnitt Oberwald–Gletsch wurden zehn Arbeitsprojekte ausgearbeitet.

Arbeiten in Gruppen

In kleineren Gruppen wurden die folgenden Arbeiten in Angriff genommen: Neuvermessung der Kilometrierung, Demontage der herunterhängenden Fahrleitungsdrähte, Trasseeräumungsarbeiten, Demontage von Geleisejochen sowie die Entrostung und Neuanstriche einer Brückenunterseite. Unter der Leitung von Urs Meyer wurde in Gletsch die Fussgängerbrücke über die Rhone, die den Bahnhof mit den Geleisen verbindet, saniert. Dazu gehörte die Demontage, Entrostung und Neubemalung des Geländers sowie das Einsetzen eines frisch imprägnierten Holzbelages. Anschliessend wurde das Gelände wieder montiert.

Eine zweite grosse Gruppe arbeitete unter der Leitung von Peter Bartholdi am Lamenviadukt. Das gesamte Brückengelände vor und nach der Stahlträgerkonstruktion wurde instandgestellt. Unter Anweisung der beiden Leiterfrauen Annemarie Meyer und Silvia Bartholdi verrichteten die Lehrtöchter alle Malerarbeiten sowie die Verkehrsregelung auf der vielbefahrenen Furka-Strasse, damit einige Lehrlinge auf der Stahlträgerkonstruktion hoch über der Strasse arbeiten konnten. Sie verlegten die Metallträger für den Gehweg und montierten daran das neuerstellte Gelände. Dazwischen wurden die Bahnschwellen eingelegt. So waren die Voraussetzungen für das Verlegen der Geleise gemacht worden.

Doch bei soviel Arbeitseinsatz bleibt der Hunger nicht aus. Während der ganzen Woche verwöhnten uns Vreni und Kurt

Bleiker mit herrlichen Gerichten, die wir aus der Gamelle mit Heiss hunger assen. Hiermit möchten wir dem Küchenteam ein grosses Lob aussprechen und auch den Mädchen, die abwechslungsweise in der Küche halfen.

Abwechslungsreiches Lagerleben

Eine von vielen Lagerattraktionen am Abend war die Schlauchbootfahrt. Lehrlinge und Begleitpersonen erhielten die Möglichkeit, während 1¼ Stunden die junge Rhone hinunter zu paddeln, das jedermann Spass bereitete. Daneben wurde von Urs Frischknecht eine Lagerolympiade organisiert, in der sich die Lehrlinge in den Disziplinen India-

kaspielen, Mountainbikes, Stelzenlaufen, Pfeilbogenschüssen usw. gegenüberstanden. Doch schon bald hiess es Abschied nehmen. Beim Schlussabend, der von der Lehrlingskommission organisiert wurde, genoss man das letzte Zusammensein. Mit verschiedenen Spielen, Gags und einigen Gesangsdarbietungen verlief der Abend sehr abwechslungsreich und lustig.

Niemand dachte an den folgenden Tag – Putztag! Doch nach dem Motto: «Zäme got alles schneller und besser» glänzte das Lager vor Sauberkeit, und um 10 Uhr ging etwas Unvergessliches zu Ende.

Sandra Schmid, Jürg Zwimpfer und Thomas Grüninger

Kontakt-Adressen Schweiz:

Verein Furka-Bergstrecke
Mitgliederdienst
Postfach 3486
4002 Basel

DFB
Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Sekretariat
Postfach 4922
6002 Luzern

Kontaktanschrift BRD:

Wolfgang Schmidt
Sonnenhalde 22
7480 Sigmaringen



Verbindungstechnik

Bausysteme

Blech nach Mass

Dr. Ing. Koenig AG + Koenig Verbindungstechnik AG, CH-8953 Dietikon

Sektionsnachrichten

Sektion Aargau

Die junge Sektion Aargau hat ihre administrativen und organisatorischen Arbeiten in Angriff genommen. Nach der Gründungsversammlung im Februar 87 traf sich der Vorstand zu drei Sitzungen.

Die Mitglieder des Sektionsgebietes (teilweise bisher bei andern Sektionen) und weitere Interessenten – rund 160 Adressen – wurden mit Brief von Ende Mai begrüsst und mit der Sektionsbildung bekannt gemacht.

Für den Einsatz einer sektionseigenen Arbeitsgruppe wurde zur Fronarbeit aufgerufen. Eine Arbeitsgruppe konnte diesmal leider wegen zu wenig Anmeldungen nicht gebildet werden. Diejenigen, die sich zur Verfügung stellten, wurden in eine gemischte Gruppe – Standort Gletsch – integriert.

Erfreulicherweise haben bereits eine recht grosse Zahl unserer Mitglieder ihre Beiträge pro 1987 (einige auch noch für 1986) einbezahlt. Unsere zuerst noch leere Kasse wurde damit schon ganz gut «überbödelt». Der Vorstand dankt für die Beitragszahlungen (auch für die noch kommenden) bestens und speziell auch für die vielen zusätzlichen Spenden. Wir hoffen, dass die noch fehlenden Beiträge bald bezahlt sein werden, um Mahnkosten zu sparen. Danke!

Am 29. August hatten wir an der «Wettlinger Börse» (Modell-Bahnen, -Autos) einen Werbepoststand. Beim zahlreichem Publikum stiessen wir auf reges Interesse für unsere populäre Sache. Nebst unserem Werbematerial konnten die Besucher über ein Video-Gerät diverse Aufnahmen von Arbeiten für unsere Bahn sehen. Auch ein kleiner Gratiswettbewerb wurde organisiert. Wir erhoffen uns von den erhaltenen Adressen noch recht viele Mitglieder. Spontan meldeten sich bereits einige Besucher zur Mitgliedschaft an.

Im Dorfzentrum von Windisch hat unsere Sektion nun dank der Vermittlung unseres Sekretärs Reto Brehm einen Schaukasten. Dort werben wir für unsere gute,

volksnahe Sache. Wir werden das Gleiche oder etwas ähnliches auch anderswo versuchen.

Als vorrangiges Ziel hat der Vorstand auch die Organisation einer ersten Zusammenkunft auf Sektionsebene für etwa Oktober/November dieses Jahres besprochen. Wir möchten damit erreichen, dass möglichst viele Mitglieder unserer Sektion die Gelegenheit erhalten, sich im Gespräch persönlich kennen zu lernen. Unsere Sektion soll nicht eine anonyme Gemeinschaft bleiben, sondern eine lebendige, kontaktfreudige und aktive «Eisenbahner»-Familie werden. Alle haben gemeinsames Interesse an Eisenbahnen und treten ganz speziell für eine recht baldige Wieder-Inbetriebnahme der Furka-Bergstrecke von Oberwald über Gletsch nach Realp ein. Selbstverständlich wird es an diesem Sektionsanlass nicht an diversen Aktivitäten und Überraschungen fehlen. Mehr verraten wir vorerst nicht. Rechtzeitig wird eine Einladung an alle Mitglieder des Sektionsgebietes versandt werden. Wir rechnen mit einem «Grossaufmarsch».

H. Weber und G. Aellen

Sektion Bern

Jahresbericht

Aus Protokoll und dem Bericht des Präsidenten ist folgendes zu entnehmen:

Der Präsident Jürg Schletti konnte eine leider nur sehr bescheidene Anzahl Mitglieder zur Generalversammlung begrüßen. Zentralpräsident Alfred Gysin konnte als Gast willkommen geheissen werden. Jürg Schletti ging in seinem Jahresbericht auf die verschiedenen Tätigkeiten der Sektion ein. Ein Baulager in Gletsch war das Hauptereignis des Sommers 1986, da über die Ferienzeit aus naheliegenden Gründen keine Versammlung und Aktionen durchgeführt wurden. Für die nach den Ferien bekanntgewordenen Anlässe Dritter, die als für die Sache des

Vereins geeignet erschienen, wurden jeweils die erforderlichen Massnahmen kurzfristig getroffen, um dann auch vertreten zu sein.

Als Werbemittel konnten u. a. auch einige von Walter Bigler geschaffene Lithografien eingesetzt werden. Hervorzuheben sind die Feier des 1100jährigen Bestehens von Herzogenbuchsee und «50 Jahre BMEC» sowie die Modelleisenbahnbörse Wittigkofen, an welcher sich die Sektion mit jeweils einem Informationsstand beteiligte. Das Echo auf diese Bemühungen war gut, einige vielversprechende Kontakte konnten registriert werden, auch Neumitglieder schrieben sich einige ein. Ein für September geplanter Ausflug konnte mangels Interessenten nicht durchgeführt werden.

Im November fand im Bürgerhaus zu Bern eine Informationsveranstaltung statt. Somit konnten an die Mitglieder die neuesten Begebenheiten weiter vermittelt werden. Eine weitere solche Veranstaltung im Januar, die über die Presse propagiert wurde und externe Interessen wecken sollte, erreichte leider nur wenige Personen. Im Vorstand hat man sich mit diesen Tatsachen beschäftigt und man will Lösungen zu finden versuchen, wie vermehrt Mitglieder und weitere Kreise zur Teilnahme an solchen Veranstaltungen animiert werden können.

Die Behandlung der traktandierten Geschäfte nahm nicht allzuviel Zeit in Anspruch, die Berichte wurden allesamt genehmigt und der Vorstand für eine weitere Amtsperiode bestätigt. Eine sich aufdrängende Statutenrevision wurde behandelt. Die verschiedenen Änderungsanträge zum vorliegenden Statutenentwurf, der den Musterstatuten des Zentralvorstandes für seine Sektionen entsprach, erwirkten, dass die nun gültigen Statuten wiederum einen Rückschritt in vergangene Zeiten bedeuten.

Das Ressort Werbung unter Daniel Gertsch konzentrierte sich auf die Gewinnung weiterer Mitglieder und deren Information. Informations- und Werbepoststände sollen auch künftig forciert werden. Dem

Vorstand wurde die geleistete Arbeit verdankt. Rolf Cuttat kommentierte zum Abschluss einige Dias über die Bausaison 1986.

Zusammengefasst von bhs

Sektion Innerschweiz

Am Samstag, 28. März, fand im Gersag-Zentrum die Luzerner Modelleisenbahnbörse statt. Die beiden initiativen Mitglieder Hermann Pieren und Rupert Taylor hatten dort einen interessanten Informationsstand organisiert, wo nebst Werbeartikeln ein Videofilm der Gebrüder Willi über die Instandstellungsarbeiten auf der Urner Seite zu sehen war. Dabei stellte die Firma TV Suter ein TV-Video-Gerät gratis zur Verfügung. Der Werbepoststand lockte deshalb zahlreiche Interessenten an, die sich auch über die Fortschritte an der Furka-Bergstrecke informieren konnten. Allen Beteiligten sei an dieser Stelle für die gelungene Werbeaktion herzlich gedankt.

Generalversammlung

Die GV 1987 fand diesmal am 22. Mai in Goldau statt. Der Ort wurde gewählt, weil in diesem Eisenbahn-Knotenpunkt wohnende Mitglieder letztes Jahr mit ihrer Rovergruppe einen mustergültigen Arbeitseinsatz geleistet hatten. Walter Willi, von Beruf Bauführer, und sein Bruder Manfred, SBB-Handwerker, hatten begonnen, den untersten der drei Tunnel Altstentum Stafel zu sanieren. Vorher hatten die beiden die Dieseldraisine Xmh 1/2 gebaut, die bei den Bauarbeiten nun als Transportfahrzeug zur Verfügung steht.

Vor der GV konnte man die Fortschritte an der Diesellok HGM 2/2 in der Werkstätte von Hans Muri, Kälteanlagen, bewundern. Ebenfalls zu sehen war der draussen abgestellte Wagen mit Hydraulikkran, genannt «Elefant». Nach diesem Einführungsprogramm begann um 20 Uhr im Restaurant Terminus Steiner die Generalversammlung, die speditiv und reibungslos verlief. Unser bewährter Präsident

Peter Sicher möchte sich vermehrt dem Aufbau der Sektion Aargau widmen und hat deshalb sein Amt zur Verfügung gestellt. So wurde George Seiler, SBB-Angestellter und bisher Vizepräsident, einstimmig zum neuen Präsidenten gewählt, und Hermann Pieren wurde Vizepräsident. Peter Sicher bleibt jedoch im Vorstand und übernimmt die Sektionskasse. Elisabeth Kieser, welche dieses Amt gewissenhaft geführt hat, wird nun das Werbematerial des Gesamtvereins verwalten. Ebenfalls wurde der Vorstand um ein Mitglied erweitert und Willi Gloor aus Schwyz als zusätzlicher Beisitzer gewählt. Dieser hat sich durch praktische Arbeitseinsätze und als Mechaniker an der Diesellok zur Verfügung gestellt. Anschliessend konnte George Seiler aus den Unterlagen seines Vorgängers das Bauprogramm 1987 erläutern. Mit Dias von Arbeitseinsätzen wurde der Abend in zuversichtlicher Stimmung geschlossen.

Sektion Ostschweiz

Werbeaktivitäten

Während der Wochen «Kultur und Umwelt» war auch der Ausstellungszug «Bahn 2000» während drei Tagen zu Gast in Frauenfeld. Auf Grund der fruchtbaren Kontaktaufnahme mit den zuständigen Bahnhofinstanzen gelang es, direkt beim Ausstellungszug einen Werbepoststand für unsern Verein zu plazieren. Trotzdem die Ferien bereits begonnen hatten, fanden sich in den Reihen unserer Mitglieder fleissige Helfer, so dass der Stand während dreier Tage besetzt war. Es ergaben sich daraus zum Teil recht schöne Kontakte, es gelang unsern Namen wieder weitem Kreisen des Publikums zugänglich zu machen und nicht zuletzt gelang es, verschiedenes Werbematerial abzusetzen, wobei die disponierten Mengen zum Teil voll ausverkauft worden sind. Das wichtigste aber war, es ergab sich eine nette Anzahl von Neuanmeldungen für unsern Verein.

—||—

Sektion NW-Schweiz

Im Rahmen der monatlichen Mitglieder- versammlungen der Sektion NW-Schweiz zeigte uns Herr Geissberger im Mai seine einzigartigen Filme über die Gotthard- bahn. Seine Filme aus den Anfängen des elektrischen Eisenbahnzeitalters vermit- telten einen einmaligen Eindruck aus ver- gangenen Zeiten. Der Sektionsvorstand bedankt sich für diese Filmvorführung.

Aber auch das gemütliche Beisammen- sein mit allerlei Plaudereien und Fachsim- peleien kam nicht zu kurz. Bei schönem, warmen Wetter wie im Monat Juni wer- den die Sitzungen auch ins Gartenresta- rant verlegt, um einen angenehmen Som- merabend zu geniessen.

In der Zwischenzeit laufen auch die Vor- bereitungen für die Arbeitswoche der Sektion NW-Schweiz vom 26. September bis 3. Oktober auf vollen Touren.

Es gilt, das notwendige Material, die Ver- pflegung und die Unterkunft zu organisie- ren.

Y. Gygax, Vizepräsidentin

«LSFG» sur la ligne du Tonkin

Dimanche 5 juillet 1987:

Une brume chaude enveloppe le Lac Léman et la campagne d'Yvoire quand tous les participants, ceux dûment inscrits, et les derniers décidés, se retrouvent au coquet restaurant des Pêcheurs, à l'intérieur du mur d'enceinte de ce bourg pittoresque du Chablais. En tout 5 mem- bres de la section, dont notre Président, plus Monsieur Werner Kohlbrenner, sympathique bâlois, représentant de la section du Nord-Ouest alémanique.

Le déjeuner, aux filets de perches, comme il se doit, n'est pas triste; il annonce une après-midi joyeuse et chaleureuse.

Vers 14 h 00, nous sommes tous à nou- veau réunis sur le quai de la gare d'Evian, prêts à nous joindre à la cinquantaine d'aventuriers désireux d'inaugurer pour cet été le parcours Evian-Le Bouveret



Vite positionner les barrières et laisser passer l'express.

Foto Erich Schneider

avec le train touristique à vapeur «Rive Bleue Express».

Mais parlons du convois. Il se compose de la locomotive E 3/3 2 «HANSLI» (SLM 795), sortie des ateliers de Sulzer en 1893, pas moins, et toujours vaillante et pomponée après avoir assuré le service du Sihltalbahnen jusqu'en 1924, et celui de l'usine à gaz de Bâle jusqu'en 1978. Trois anciennes voitures de l'«CO» (Orbe-Chavornay), dont les numéros 21 et 24 (SIG 1894) qui proposent leur confort relatif et l'air conditionné extérieur aux touristes émérites.

14 h 15. Le train s'ébranle dans un grand bruit de sifflets et un nuage de vapeur blanche. Aie!!! gare aux escarilles... Vitesse autorisée: 35 km/h, jamais atteinte. Ballotements cadencés sur les rails réveillés par le premier passage hebdomadaire de cette saison d'été. Durant tout ce printemps les fleurs sauvages et les herbes folles ont traversé le dur ballast sur les quelques 17 km de la section française. Du côté suisse, évidemment, aucun désordre champêtre de ce genre n'est toléré.

Les arbustes, les cerisiers et les ronces s'avancent jusqu'aux fenêtres du wagon. Certains en profitent pour herboriser. Avec une vue plongeante sur les bords du lac, nous découvrons les façades cachées des joyes villas et leurs jardins secrets. Le chauffeur de la locomotive ne se prive pas de signaler notre passage à coup de sifflets répétés, ce qui alerte les vacanciers et les habitants. Ils nous saluent gaiement et nous le leurs rendons bien.

Les passages à niveau font notre joie, pour deux d'entre eux, en tous cas... Le trafic étant de ce qu'il y a de plus réduit, en temps normal leurs deux barrières sont placées sur les rails. Alors le train s'arrête, un employé en descent, il ouvre chaque barrière, lesquelles pivotent sur leur axe pour fermer la route. Le train passé, on remet les barrières en place et l'on reprend le voyage tout tranquillement.

A Meillerie, arrêt d'une demie-heure. Les enfants d'une colonie de vacances nous vendent des boissons fraîches et des friandises.

A l'approche de St-Gingolph, le conduc- teur signale notre arrivée et demande

l'autorisation de pénétrer sur territoire helvétique... Permission accordée, apparemment, puisque nous procédons jusqu'au Bouveret, but de notre course et terminus pour notre petit train, encore abondamment photographié.

Il clôt ainsi son périple dominical commencé le matin.

Le retour à Evian s'effectue très agréablement sur le DS «Savoie», de notre Compagnie Générale de Navigation, en une

Zentralkasse

Vielen Dank...

möchte der Zentralkassier allen Mitgliedern sagen, welche für seine Briefe Verständnis aufbrachten und ihm bei der Bereinigung der Beitragskartei mitgeholfen haben.

Danken aber auch allen Mitgliedern, welche die Beiträge für das Jahr 1987 bis spätestens Ende September überwiesen haben werden, sei dies nun direkt oder an die für sie zuständige Sektion.

Eugen Gfeller

Und es gibt sie doch...

sollte daher um Ihre Sorgen und Nöte wissen – und trotzdem werde ich zum säumigen Mitglied, wie ich sie selbst so geliebt

Still going forwards...

The spring of 1987 saw one of the largest projects to date satisfactorily completed – the laying of the new bridge at the Lammenviadukt thereby connecting once again the line between Oberwald and Gletsch. This was heavily reported in the Swiss media, with a short film on TV on the same evening, Saturday 20th June. The bridge had been sold to the DFB at scrap metal price by the Federal Railways and it had been reconditioned by the volunteer group at Goldau. A very large mobile crane preceded the heavy truck and trailer up the Furka road from Ober-

petite heure, alors qu'il nous fallut 2 heures et demie pour parcourir la ligne ferroviaire d'Evian au Bouveret.

Que dire ensuite. Séparation avec notre ami bâlois, qui rentre sur Lausanne en bateau. Une dernière poignée de main entre amis qui partagèrent cette belle journée. Un peu de regret de n'avoir été plus nombreux... et l'espoir de se revoir. A bientôt...

R. Lador

habe (als ehemaliger Sportvereins-Kassier).

Das ist keine Entschuldigung – eher ein Schuldanerkenntnis! Wenn ich dann so ein nettes Schreiben wie Ihre «Einladung» mit dem Kreuzer-Absatz bekomme, werden alle Sünden wieder wach.

Genug der Worte – das Wichtigste für Sie ist der beiliegende Scheck... (mit selbst-aufgelegtem Bussgeld. Red.).

Ich hoffe, dass ich mit diesem Schreiben wieder zu den «braven» Mitgliedern gehöre – sollten Sie noch Klagen haben, bitte ich um kurze Mitteilung.

Mit dem Wunsch nach viel Freude für Ihre manchmal sicher lästige Arbeit grüsst Sie herzlich...

Aus einem Brief eines Mitgliedes

wald and the tight corners were negotiated very slowly. The President did a «thumbs-up» sign with a big smile for the many journalists and cameramen on site. It is through this excellent reporting in the press that an increasing number of the Swiss population have heard of our work. This shows in memberships numbers, now around 3000.

On Saturday 27th June, the AGM of the DFB Ltd., was held in the Hotel Hilton in Basel. The large hall was quite full when the VP, Alfred Gysin opened the meeting at 3.40 pm to 180 shareholders. The

important points included the intention to raise the capital again to SFr. 1,5 million and the voting of the new President and Vice President. A motion by a shareholder to vote himself onto the Board of Directors was met with astonishment and defeated by an overwhelming majority. Although the Board is by no means complete, Mr Gysin pointed out that the people to be voted to such positions of authority should be well known to the Committee and have proved their capabilities by their actions within the Society. Only the Board members should make these decisions and he proposed the shareholders should vote against the motion.

The most recent event that again attracted the public eye was the movement of the restored diesel locomotive from Goldau to Realp where it is to be used in transporting materials up to the

Altstentum-Stafel-Tunnels as repair work proceeds. 5000 hours of voluntary work over eight months had been spent, sometimes in groups of up to 25 persons, and had successfully produced a brand new locomotive, proudly sporting the letters «DFB» on its sides. Forty Swiss firms had contributed spares and equipment to the value of SFr. 36,000 and DFB had spent approx. SFr. 80,000 of its own funds. Tests on the locomotive and its braking system were carried out during the week of 27th July.

The first groups of week-long volunteers started work on the line on 18th July. One group was from Germany and the other consisted of 55 apprentices from a Swiss company. Restoration work has been slow however, due to the late winter leaving in some places, snow up to eight metres deep!

Rupert Taylor

Wir versichern Ihnen
eine gute Reise



ELVIA

Nous vous assurons
un bon voyage

Lammenviadukt wieder hergestellt

Im Jahre 1986 wurde die Grimsel-Passstrasse für Fahrzeuge bis 2,5 Meter Breite freigegeben. Durch diesen Beschluss musste das 1911/12 aus Steinquadern gemauerte Lammenviadukt durch einen Teilabbruch im Bereiche der Strasse weichen.

Unsere Mitglieder wurden im Vorfeld über die Varianten der Lösung des Problems im Mitteilungsblatt unterrichtet. Die nun ausgeführte Kompromissvariante war die einzig mögliche, um alle Bedingungen – Kosten, Zeit, Wiederherrichtung – zu erfüllen. Am Samstag, den 20. Juni 1987, nun konnte die Lücke zwischen den Bogen drei und vier mittels einer 16 Meter langen und nahezu 15 Tonnen schweren,

verschraubten Stahlkonstruktion geschlossen werden.

Als Bauherrschaft zeichnet die DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG und Ausführende waren Mitglieder des Vereins Fürga-Bergstrecke aus der Innerschweiz. Rund 800 Frondienststunden waren nötig, um unter Anleitung von Eisenbahn- und Brückeningenieurern das Bauwerk, das den gestrengen Anforderungen des BVA (Bundesamt für Verkehr) zu genügen vermag, zu vollenden. Die Schliessung der vor Jahresfrist entstandenen Lücke erlaubt nun die durchgehende Befahrung von Oberwald bis Gletsch mit den vorhandenen Baufahrzeugen.

bhs

Gute Fahrt...

wünschen wir der HGm 2/2, welche inzwischen auf der Furka-Bergstrecke ihre Dienste aufgenommen hat.

In einer einfachen Pressekonferenz in Arth wurde den anwesenden Journalisten durch Alfred Gysin, Präsident VFB und Präsident des VR DFB, die beiden Organisationen vorgestellt und klar festgehalten, dass beide Organisationen gemeinsam das gleiche Ziel verfolgen, nämlich die Wiederherstellung und Wiederinbetriebnahme der gesamten Furka-Bergstrecke zwischen Oberwald und Realp. Dabei steht je nach Aufgabe entweder der VFB oder die DFB etwas mehr im Vordergrund.

Aus alt mach neu könnte man sagen, wenn man das Baujournal liest. Aus den Beständen eines Baukonsortiums konnte unsere Lok günstig erworben werden.

Diese wurde daraufhin vollständig demontiert und alle Komponenten revidiert. Das Chassis wurde um 1,5 m verlängert, so dass der Zahnradantrieb Platz fand. Die Frondienstleistungsgruppe führte weiter aus: Neugestaltung von Zahnradantrieb und -bremse und Änderung des Adhäsionsantriebes, Einbau des Verteilgetriebes. Die Bremssysteme wurden ersetzt, Federspeicher eingebaut. Die elektrischen und pneumatischen Einrichtungen wurden ebenfalls ersetzt. Eine Verbesserung der Auspuffanlage erfolgte. Die Lok wurde mit Stossvorrichtungen nach den FO-Normalien versehen. Zuletzt erfolgte ein Neuanstrich und leuchtend rot dient die Lok jetzt ihren Zwecken.

Alle diese umfangreichen Arbeiten wären nicht möglich gewesen ohne grosszügige Unterstützung von ca. 40 Schweizerfir-

men mit Materialspenden. Aber was ist schon Material, wenn niemand es verarbeitet? Deshalb einen besonderen Dank der Frondienstgruppe von 25 Mann und insbesondere dem 10 Mann starken harten Kern, welche rund 5000 Stunden aufgewendet hatte und zuletzt fast Tag und Nacht an der Arbeit war. Es würde den Rahmen dieses Berichtes sprengen, alle diese Mitarbeiter namentlich aufzuführen, aber stellvertretend sei genannt: Hans Müri als «spiritus rector» und Leiter, welchem die Lok speziell am Herzen lag. Er stellte auch seine Werkstätte samt der gesamten Infrastruktur zur Verfügung. Zu Recht erhielt er die erste Mütze, welche die Bezeichnung DFB trägt.

Ein mächtiger Autokran, welcher ebenfalls den ganzen Tag gratis zur Verfügung stand, verlud dann die Lok wie auch den «Elephanten», einen Kranwagen für die Bauzüge auf Tiefgangfahrzeuge. Dieses Dreigespann fuhr noch gleichentags

recht zügig nach Realp, und der Autokran hievte die beiden Fahrzeuge millimetergenau auf unsere Schienen.

-II-





Die Stahlkonstruktion der Lammbrücke wird in die vorbereiteten Auflager gelegt. Feinarbeit mit grossen Geräten war gefragt. Foto bhs



Gross die Freude bei allen Beteiligten und Zaungästen! Der Lammviadukt ist wieder erstellt. Geländer und Laufsteg wurden von Lehrlingen in einem Baulager montiert. Foto bhs

Werbematerial / Bestelltalon

Verein Furka-Bergstrecke, Materialstelle c/o Elisabeth Kiser, Oberdierikonerstrasse 5, 6030 Ebikon

Lieferung mit Rechnung + Porto (Mindestbestellwert Fr. 10.—)

..... Das grosse Buch der Furka-Oberalpbahn Seidel, Dumjahn Verlag	à Fr. 128.—	_____
..... Buch «Glacier Express», deutsch oder englisch H. E. Rübensamen; Verlag Josef Bug, München; Juli 1985	à Fr. 29.80	_____
..... T-Shirt (Grösse	à Fr. 15.—	_____
..... blaues Signet auf türkisfarbenem Stoff Verfügbare Grössen: für Kinder: 128/140/152 für Erwachsene: S/M/L/XL/XXL		_____
..... Pullover (Grösse	à Fr. 29.—	_____
..... blaues Vereinssignet auf weissem Stoff Verfügbare Grössen: nur Erwachsene: S/M/L/XL		_____
..... Postkartenset 1 FO/Gletsch	à Fr. 10.—	_____
..... Postkartenset 2 Innerschweiz	à Fr. 18.—	_____
..... Postkartenset 3 Bern MOB	à Fr. 16.—	_____
..... Postkartenset 4 Westschweiz	à Fr. 12.—	_____
..... Postkartenset 5 RhB	à Fr. 5.—	_____
..... Postkartenset 6 Gotthard/Tessin	à Fr. 9.—	_____
..... Postkartenset 7 Ostschweiz	à Fr. 9.—	_____
..... Postkartenset 8 Alpenpost	à Fr. 5.—	_____
..... Postkartenset 9 Wallis	à Fr. 6.50	_____
..... Postkartenset 10 Furka-Bergstrecke (Farbfotos aus den letzten Betriebsjahren)	à Fr. 5.—	_____
..... Kleber (rot/ weiss oder blau/ weiss)	à Fr. 2.—	_____
..... Einkaufstasche	à Fr. 6.—	_____
..... Kugelschreiber-Set (3 Stück: rot, grün, schwarz)	à Fr. 6.—	_____
..... Puzzle-Sujet Urseren (solange Vorrat)	à Fr. 15.—	_____
..... Puzzle-Sujet Disentis (solange Vorrat)	à Fr. 15.—	_____
..... Notbremse (Zapfenzieher, solange Vorrat)	à Fr. 10.—	_____
..... Faltbeilage zu «Das grosse Buch der FO»	à Fr. 15.—	_____

Total Bestellwert Fr. _____

Name: _____ Vorname: _____

Adresse: _____ PLZ/Ort: _____

Datum: _____ Unterschrift: _____