



Eine verrückte Saison!

Wie praktisch alle menschlichen Aktivitäten hat die Schifffahrt unter den Auswirkungen der Pandemie gelitten. Auch der *Neuchâtel*-Dienst litt unter den Folgen: Dienstbeginn am 4. Juli statt 16. Mai, im September Abschaffung aller Fahrten an den Dienstagen, d.h. ein Verlust von 32 Tagen. Dann, um das Ganze abzurunden, am 27. September Stornierung der am letzten Tag geplanten Fahrten, wegen Sturm!

Für alle Reedereien sind die Ergebnisse für 2020 katastrophal. Einziger Trost: An Bord der *Neuchâtel* zeigt die durchschnittliche Anzahl der Passagiere pro Einsatztag eine Einbusse von „nur“ -13%!

Zu Beginn der Saison verlangten die bundesrätlichen Richtlinien, die Anzahl der auf Schiffen zugelassenen Passagiere zu halbieren und die «soziale Distanz» zwischen den Personen zwingend einzuhalten. Mit einer auf 150 Passagiere reduzierten Kapazität konnte die *Neuchâtel* jedoch weder den Kurs nach Biel noch den Mittagskurs nach Murten sicherstellen. Es war daher notwendig, weniger frequentierte Kurse zuzuweisen, wie den Kurs in Richtung Estavayer und die drei Runden auf dem Murtensee.

Murten, im Hafen trifft die *Neuchâtel* die grössten Motorschiffe *Petersinsel* und *Fribourg*.

Später wurde die Kapazitätsbeschränkung aufgehoben, jedoch mit der Anforderung während der Reise eine Maske zu tragen, mit Ausnahme bei Konsumation im Restaurant wo es notwendig war, seine Identität auf einer Karte anzugeben. Die Verpflichtung, die Maske zu tragen, hinderte deshalb einen Teil der potenziellen Kundschaft, eine Fahrt zu unternehmen.

Die *Neuchâtel* funktionierte gut, abgesehen von einem Generatorausfall am Sonntag, den 23. August am späten Nachmittag in Cortaillod. Am nächsten Tag ergab die jährliche Untersuchung des Kessels den Ausfall eines Druckschalters, der ausgetauscht werden musste. Infolgedessen blieb das Schiff am Dienstag und am folgenden Donnerstag im Hafen.

SJ



Maskierte Fahrgäste! Eine Neuigkeit des Jahres 2020. Dies hat die Schwestern Marceline, Georgette und Yolande nicht gehindert eine sonnige Kreuzfahrt an Bord der *Neuchâtel* zu geniessen! Alle drei sind Mitglieder Klub 1912. Bei einer Spende von minimal 1912 Franken, wird man Mitglied vom Klub und von Trivapor zu Lebenszeit, mit Namen auf der Ehrentafel im Schiff.

	1968	2014	2015	2016**	2017	2018	2019	2020
Betriebstage	52	107*	80	63	75	78	84	46
Km	5427	7471*	8327	6804	8196	8556	9077	5154
Beförderte Personen	?	17840	34287	29763	30811	32775	36237	17228
Personen pro Tag	?	330	428	472	411	420	431	375

* Davon 53 Tage und 2894 km Fahrten für Personal-Instruktion. Ab 15. August wegen Kesseldefekt ausser Betrieb.

** Vom 6. bis 23. Juni ausser Betrieb wegen technischer Störung.

Im Jahr 2013: 13 Tage Versuchsbetrieb durch Shiptec.



Die Botschaft des Vereinspräsidenten



Olivier Bachmann

Liebe Mitglieder,

Unvorhersehbarkeit, ist das Schlüsselwort!

Sie ist diejenige, die seit sechs Monaten alle Entscheidungen unsicher, doch nach bestem Wissen abgewogen hat. Und der Horizont klärt sich derzeit nicht: Corona „lässt grüssen“ wie unsere deutschsprachigen Freunde sagen.

Sie hat die Entscheidung des Komitees, unsere Generalversammlung auf den Herbst zu verschieben, zunichte gemacht und uns gezwungen, per Rundschreiben fortzufahren. Zu diesem Thema schulde ich Ihnen eine Entschuldigung: Verspätetes Senden – der Übersetzer war im Urlaub – und unvollständig in Bezug auf die Konten. Wenn Murphy klopft! Als Korrekturmaßnahme finden Sie alle Dokumente auf unserer Website www.trivapor.ch.

Die Unsicherheit und der weitere Verlauf der Pandemie waren wiederum der Grund für die Änderungen des Fahrplans während der Saison und für die zahlreichen Betriebsschwierigkeiten, die sich daraus ergeben haben. Die Kurse nach Biel und Yverdon wurden wegen der verordneten Restriktionen gestrichen! Dies geschah im gegenseitigen Einvernehmen zwischen dem Direktor der LNM und Ihrem Präsidenten.

Die Unsicherheit ist es, die bereits zu Beginn der nächsten Saison eine Datumsänderung



Am Donnerstag 6. August nimmt an Bord der *Neuchâtel* der Kapitäne Patrick Morier Teil an einer Direktsendung des Radio Suisse Romande, vertreten durch Bastien von Wyss.

unserer Generalversammlung erzwingt. Die Ursache sind die Änderungen der Fahrpläne 2021, die bereits von der LNM aufgrund der gesundheitlichen Situation beschlossen wurden.

Das Ergebnis ist ein katastrophales Jahr für die Reedereien. Für unseren Partner LNM bedeutet dies 105'000 Passagiere weniger als 2019, was einem Umsatzrückgang von mehr als 45% entspricht. Und damit ist sie eine der Reedereien, die aus dieser Situation das Beste herausgeholt hat, denn beim Treffen der Präsidenten der Dampfschiff Verbände, das Ende des Sommers stattfand, wurden Umsatzzahlen bis minus 70% mitgeteilt!

Also, annus horribilis? Nicht wirklich! Die *Neuchâtel* erwies sich als zuverlässig ... mit Ausnahme eines kleinen Druckschalters, der

sie zwang, zwei Tage im Hafen zu bleiben. Jeder hat seinen eigenen Virus!

Es gab viele schöne Tage mit hoher Besucherzahl, trotz obligatorischer Maskenpflicht ... oder wegen des Vergnügens, die Seeluft mit einem Filter einzuatmen! Offensichtlich haben es viele Masochisten gemocht! Vor allem aber war die Stimmung gut!

Die GV wird daher, vorbehaltlich unvorhergesehener Umstände, **am Pfingstmontag, dem 24. Mai 2021 in Grandson**, stattfinden.

In der Zwischenzeit wünsche ich Ihnen gute Gesundheit und einen schönen Winter.

*François Kistler
Präsident Verein Trivapor*

Gorgier-Chez-le-Bart, die *Neuchâtel* im gleichen Winkel, im Jahr 2020 links und 1968 rechts, mit gekürztem Kamin.



Olivier Bachmann/SJ

Botschaft des Präsidenten der Stiftung



Olivier Bachmann

Liebe Freundinnen und Freunde der Trivapor

In diesem besonderen Jahr, wegen der bekannten Umstände gekürzten Saison, war die Freude der Dampfer-Fans, die *Neuchâtel* wieder zu erleben, umso reiner und intensiver! Die beispiellose globale Gesundheitskrise, die wir erleben, hat uns diesen Sommer kurze „highlights“ gegeben, nicht zuletzt für all diejenigen, die unser Lieblingsdampfschiff für einen willkommenen Moment der Flucht benutzt haben. Verurteilt, die Ferien in der Schweiz zu verbringen (eine milde Strafe), haben viele Ausflügler zum ersten Mal dieses Juwel entdeckt, auf das wir zu Recht stolz sind, zumal es sich in der schönen Landschaft der drei Seen befindet.

Wenn man beobachtet, wie sich auf der *Neuchâtel* ganze Familien, Freundesgruppen, Kinder, Jugendliche und ältere Personen tummeln, so ist dies ein schönes Symbol der Einheit und der Solidarität zwischen den Generationen, in einer Zeit wo die Beziehungen und das soziale Leben leiden muss.

Jetzt wo unser Schiff schon auf die Winterzeit vorbereitet ist, und die trübe und dunkle Zeit sich rasch nähert, soll man an die sonnigen Momente von unserer letzten Fahrt an Bord erinnern, und sich schon auf die nächste Schifffahrtsaison – hoffentlich in besseren Zeiten – zu freuen. Stellen Sie sich vor, schon an der Ländte zu sein, sei es in Murten, Biel, Yverdon oder Neuenburg. Sie hören den klangvollen Pfiff der ankommenden *Neuchâtel*, dann der leise Schlag der Schaufelräder auf das Wasser. Jedes Mal, wenn Sie die Nostalgie einer Schifffahrt packt, lassen Sie Ihre Gedanken fließen. Die

Kreuzfahrt wird wie lebendig! Und noch bevor sich die Erinnerungen löschen ist der Winter vorbei. Dann ist schon wieder Zeit auf der *Neuchâtel* einzusteigen!

Inzwischen haben Sie bitte Sorg zu Ihnen und zu Ihrem Familien- und Freundeskreis. Ich danke Ihnen für Ihre Treue und Verbundenheit zu Trivapor.

Jonathan Gretilat,
Präsident der Stiftung Trivapor-Marc Oesterle



Mit Festbeflaggung verlässt die *Neuchâtel* den Hafen von Murten am 4. Juli 2020, ihrem ersten Betriebstag.



An Bord der *Neuchâtel* sorgt Olivier für gute Speisen und seine Teller sind eine vielversprechende Augenweide!



Am 30. Juni wird nach dem Winterschlaf eine Versuchs- und Instruktionsschifffahrt mit der Mannschaft der LNM, den Maschinisten der CGN Genfersee und mit Vertretern von Trivapor mit Erfolg durchgeführt.

Die Freunde der Dampfschiffe vom Genfersee (ABVL)



ASSOCIATION
DES AMIS DES BATEAUX
À VAPEUR DU LÉMAN

Dieser Verein „Amis des bateaux à vapeur du Léman“ ABVL ist am 27. Juni 2002 gegründet worden, als plötzlich dunkle Wolken am Himmel der Genfersee-Schiffahrt CGN erschienen. Im Jahr 1998 war dieser noch strahlend seit den Festlichkeiten für deren 125. Geburtstag. Dieses Jubiläum gab Anlass zu einer Parade mit den acht Schiffen der *Belle Epoque*. Das hatte sich noch nie ereignet! Aber im März 2002 wurde die *Helvétie* ausser Dienst gestellt. Dies wegen Obsoleszenz des Antriebs und fehlender Finanzierung.

Eine kleine Gruppe von Freunden und Aktionären der CGN, darunter die heutigen Präsidenten des Vereins und deren Stiftung Pro Vapore, beschliesst zu reagieren und gründet die ABVL. Der statutarische Zweck ist folgender:

Art.1: *Zweck der ABVL ist die Suche von finanziellen Mitteln für die Erhaltung und den Betrieb im Fahrplanmässigen Dienst der acht Belle-Epoque-Schiffe der CGN: Montreux (1904), Vevey (1907), Italie (1908), La Suisse (1910), Savoie (1914, Simplon 1915-1920), Helvétie (1926) und Rhône (1927).*

Ein Jahr später, am 18. August 2003, ist die *Simplon*, eines der drei grössten Dampfschiffe der Flotte, ebenfalls ausser Dienst wegen eines wichtigen Zwischenfalls im Maschinenraum. Die ABVL startet sofort eine energische Geldsuche mit dem Ausruf „Retten wir die *Simplon*“. Es ist ein Erfolg: innert 18 Monaten werden etwa zwei Millionen Franken gesammelt. Das Dampfschiff, teilweise renoviert, ist seit dem 2. Juli 2005 wieder in Betrieb. Im Herbst jenes Jahres, auf Anfrage der CGN, beschliesst die ABVL, sich der Teilrenovation des Flaggschiffs *La Suisse* zu beteiligen. Statt der gehofften 1,5 Million waren es zwölf, besonders dank der Unterstützung von zwei wichtigen Stiftungen. Das Schiff wurde nicht teilweise, sondern ganz renoviert und am 16. Mai 2009 für ein zweites Leben wieder in Betrieb gesetzt.

Die ABVL hat am 29. August 2006 vorsichtigerweise die Stiftung „Pro Vapore“ gegründet, mit den gleichen Statuten. Die Stiftung ist einem Aufsichtsorgan unterstellt, und garantiert eine gesetzeskonforme Verwaltung der gesammelten Beträge. Gleichzeitig wird statutengemäss der Verein gegen Jahresbeitrag für jede Person zugänglich gemacht, mit Recht auf Vorschläge und Zustimmung

der Jahresrechnung, Wahl der Vorstandsmitglieder, usw.

Das Jahr 2009 beginnt leider mit einer neuen und heftigen Polemik über die finanzielle Lage der CGN und deren Zukunft, die durch eine sonntägliche Zeitung aufgebracht wurde. Die ABVL, mit ihren nahezu zwanzig tausend Spender und zwei tausend Aktivmitgliedern, wurde dann eine starke Lobby nicht nur für die Dampfschiffe, sondern auch für die CGN.

Nachdem anfangs 2008 die ABVL die Finanzierung für die Renovation des Flaggschiffs *La Suisse* beendet hatte, folgte die Sammlung für das mythische Schiff *Italie*, deren Renovation und Wiederinbetriebnahme kurz nach jener der *Vevey* folgen sollte. Für die *Vevey* erfolgte die Finanzierung durch die öffentliche Hand, mit Ausnahme der Leuchter, die durch die ABVL finanziert wurde. Die Arbeiten endeten 2013 für die *Vevey* und 2016 für die *Italie*, letztere mit einem 3 Millionen Teilbetrag vom Kanton Waadt und 10,6 Millionen von der ABVL.

Für die im Jahr 2001 wieder als Dampfschiff umgebaute *Montreux* wurde die ABVL für die Finanzierung von Einstellarbeiten am Kessel (Überhitzer) und an der Prototypmaschine (Schmierung) eingebunden. Dann folgte die Generalrevision der Dampfmaschine und der Anbau eines Bugstrahlers auf der *Simplon*. Danach kamen Verbesserungen im Salon der *Rhône*, deren Maschine mit automatischer Schmierung gleichzeitig mit durchsichtigen Hauben versehen wurde. Dazu kam noch die Generalrevision der Dampfmaschine der *Savoie*. Danach finanzierte die ABVL das Sandstrahlen der Schale der *Helvétie*, sodass diese am Quai in Ouchy von 2012 bis 2015 zwischenzeitlich für Ausstellungen des Olympischen Museums während dessen Umbau benutzt werden konnte.

Nachdem die ABVL im Winter 2017-2018 die Neuberohrung der Kessel der *Simplon* finanzierte, stiftet sie 3 Millionen an die Generalrevision der *Rhône* in den Jahren 2019-2021.

Welche sind nun die nächsten Herausforderungen der Belle-Epoque-Flotte für die CGN und die ABVL? Nach dieser eindrucksvollen Reihe von Renovationen ist schon zu vermuten, dass keine grösseren

Projekte für die Belle-Epoque-Flotte vor 2024 oder 2025 zu erwarten sind. Denn inzwischen ist der technische Dienst der CGN fast voll ausgebaut mit dem Bau von zwei „NaviExpress“ für 700 bis 750 Passagiere. Diese neuen Schiffe erlauben dann eine Verdoppelung der Fahrten auf der Linie N1 Ouchy-Evian und auch die Qualität auf der Linie N2 Ouchy-Thonon zu verbessern. Möglicherweise folgt dann eine Verjüngungskur für das Dreieckmotorschiff *Lausanne*.

Die zwei grössten Herausforderungen zu Gunsten der Belle-Epoque-Flotte werden dann die Planung der letzten aber wichtigsten Teilrenovation der *Simplon* und noch wichtiger die Totalrenovation der *Helvétie*. Welche zuerst? Es ist noch zu früh diese Frage zu beantworten, aber die Hauptsache ist die ganze Belle-Epoque-Flotte, also die acht Schiffe im Jahr 2030 wieder in Betrieb zu erleben!

Die ABVL hat heute etwas weniger als 20'000 Spender und 4'000 Aktivmitglieder. Sie ist sehr stolz, dass sie der CGN bis heute und in den nächsten Jahren mehr als 35 Millionen, ein Drittel der Gesamtausgaben für die Erhaltung dieser in der Welt einmaligen Belle-Epoque-Flotte zur Verfügung gestellt hat. Die Frage, wie auch für andere Vereine mit ähnlichen Zwecken, ist für die Zukunft die Zahl der Mitglieder und Spender durch Zugang von jüngeren Mitgliedern zu halten.

Willkommen bei der ABVL, wovon viele Mitglieder auch Trivapor unterstützen!

Maurice Decoppet, Präsident ABVL

Association des amis des bateaux à vapeur du Léman / ABVL
Avenue de Rhodanie 17 - Case postale 60
CH-1001 Lausanne
www.abvl.ch - info@abvl.ch
CCP 17-197675-0
IBAN CH61 0900 0000 17197675

Ein bisschen Technik... (Folge 7)



Ein außergewöhnliches Schiff, die *Great Britain* (3. Folge)

In den 1950er Jahren waren als Erste die Amerikaner, die die historische Bedeutung des Schiffes erkannten und auf die Idee kamen, das Wrack nach... Kalifornien zurückzubringen. Aber kluge britische Persönlichkeiten antworteten mit den Worten: „Das ist unser Geschäft!“ 1968 wurde die Gruppe „The Great Britain Project“ gegründet, und im Herbst ging eine Mission zu den Falklandinseln, um die Machbarkeit des Projekts zu untersuchen. Die Schlussfolgerung war, dass davon ausgegangen werden kann, dass es mit guter Wahrscheinlichkeit wieder flott gemacht werden kann. Der finanzielle Aspekt dieses Abenteuers wird hier nicht erwähnt, aber lassen Sie mich dennoch den Eintritt eines großzügigen britischen Mäzens in dieser Phase erwähnen...

Es stellte sich dann heraus, dass ein schwimmendes Tauchdock die beste Lösung war, um es nach Großbritannien, 11'200 km entfernt, zu transferieren. Glücklicherweise befand sich in Westafrika ein Dock mit

so großer Kapazität, sodass ein Drittel der Strecke eingespart werden konnte. Das Dock *Mulus III* und sein Schlepper *Varius II* schiperten im Februar 1970 nach Montevideo, einem Zwischenstopp. Die Royal Navy trug dazu bei, die notwendige Ausrüstung nach Port Stanley, Falkland, zu transportieren. Die Überfahrt des Docks von Monte-



video nach Stanley war turbulent, und am 26. März 1970 ankerte es in der Nähe des Wracks. Die Arbeit eines anglo-germanischen Teams war gewaltig: Für die Taucher hiess es die Lücken im Rumpf, umgeben von Schlick, sicher zu verschließen, verstärken, bei Bedarf abstützen, die Dicke der Stahlwände messen, die Masten mit einem speziellen Hebezug entfernen und sichere Wege finden auf den morschen Deckplanken. Und das alles, während sie sich dem schlechten Wetter und dem kalten Klima der Falklandinseln stellen mussten.

Schließlich kamen die Entwässerungspumpen zum Einsatz und das Schiff wurde nach und nach aus dem Schlick befreit. Am 12. April, 33 Jahre nachdem sie „für immer“ in Sparrow Cove gestrandet war, wurde das Wrack auf das untergetauchte Dock geschoben und mit ihm aus dem Wasser gehoben. Die Operation war erfolgreich nach nur 47 Tagen und harter Arbeit! Nach Port Stanley hält der Konvoi in Montevideo an, um das Schiff für die Überfahrt nach Großbritannien zu überprüfen. Am 6. Mai startete der Konvoi und erreicht am 24. Juni die englische Küste am Hafen von Avonmouth. Am 5. Juli verlässt die *Great Britain* triumphierend das Dock und wird den Fluss Avon hinauf nach Bristol geschleppt, wo sie in das gleiche Becken eingeparkt wird, in dem sie vor 131 Jahren gebaut wurde! Nun können die Restaurierung und die Rekonstruktionen beginnen.

Ich zitiere die Schlussfolgerung aus dem Dokument Chasse-Marée Nr. 104: „Dies gibt das Maß für die Ausdauer derer, die es gewagt haben, dieses Projekt durchzuführen. Dank ihnen ist es der gesamten Bevölkerung von Bristol und allen Briten, die mit ihrem maritimen Erbe verbunden sind, ist es möglich, heute die Anwesenheit dieses angesehenen Zeugnisses einer vergangenen, aber faszinierenden Ära zu genießen.“

YM

Quellen:

- Der Souvenirführer für Besucher von S.S. *Great Britain*
- «The Iron Ship», Ewan Colett, Ed. Conway
- Die Chasse-Marée Nr. 104

Die Jeudistes trotz Corona im Einsatz

Das Aufkommen der Pandemie hat uns nicht gehindert unser Bijou zu pflegen. Mit entsprechenden Schutzvorkehrungen haben ca. 12 Jeudistes wiederum verschiedene Arbeiten ausgeführt. Nebst Servicearbeiten unter Deck wurden die Spuren der Wasserschäden getilgt: schleifen und malen diverser Deckenteile in den Toiletten, trockenlegen und reinigen von Teilen der Schiffschale, Mithilfe bei der Maschinenpflege, Verbesserung der Storenbedienung im Restaurant, Mithilfe bei der Aussenreinigung der Bordwände, Pflege des Mobiliars

und vieles mehr. Zu erwähnen ist, dass die Zusammenarbeit mit der LNM und einer externen Reinigungsfirma ausgezeichnet geklappt hat, sodass die alternde Jeudiste-Equipe weniger harte Arbeiten zu verrichten hatte! Leider ist, angesichts der Pandemie, der traditionelle Ausflug/Höck dieses Mal ausgefallen. Ich danke allen für ihren Einsatz und Mut, die trotz der unsicheren Lage, die notwendigen Arbeiten wie immer gewissenhaft und kompetent ausgeführt haben!

André Bernoulli

Die Neuchâtel als Referenz!

Unter dem Titel «Innenausbauten - Holz in seiner ganzen Vielfalt 2020» hat Lignum, Holzwirtschaft Schweiz, eine 48-seitige Broschüre im Format A5 herausgegeben. Nachdem die verschiedenen Möglichkeiten der Holzverwendung vorgestellt sind, werden Beispiele aufgeführt. Auf Seite 15 betrifft es unser Dampfschiff *Neuchâtel*. Der ausführliche Text mit Angabe der Ersteller ist illustriert mit zwei Bildern vom Salon Marc-Oesterle und ein weiteres mit Blick auf das Restaurant auf dem Deck.

In Chevroix steht die neue Ländte ganz an der Spitze des Piers.



Olivier Bachmann

Eine Generalversammlung in schriftlichem Verfahren

Unsere Generalversammlung war zuerst auf dem 9. Mai in Grandson anberaumt, dann aber auf dem 3. Oktober in Neuenburg verschoben. Schliesslich musste wegen der Pandemie auf ein schriftliches Verfahren umgestellt werden. Deshalb bekamen unsere 2'400 Mitglieder die nötige Information und einen Stimmzettel per Post zugestellt. Die Resultate sind folgende:

630 Stimmzettel zurück erhalten bis 23. Oktober, davon 401 per Briefpost und 229 per E-Mail. Davon:

- 568 Stimmzettel mit angekreuztem „Ja“ bei allen 6 Fragen
- 0 Stimmzettel mit angekreuztem „Nein“

Auf dem Genfersee (vgl. Seite 4), Parade 2019 der Flotte Belle Epoque. Von oben nach unten: *Italie, Savoie, Simplon, La Suisse, Montreux, Vevey*. Es fehlen die *Rhône* zur Zeit in Totalrenovation und die *Helvétie* noch ausser Dienst.

- 34 Stimmzettel ohne Antwort bei „Annahme des Protokolles der GV vom 18. Mai 2019“ (also nicht anwesende Mitglieder)

- 26 Stimmzettel mit Enthaltungen : 21x Protokoll GV 2019 (waren wahrscheinlich abwesend), 2x Bericht für das Jahr 2019, 1x Jahresrechnung, 2x Dechargeerteilung an den Vorstand, 2x Wahl der Revisionsstelle

- 2 Stimmzettel leer, ohne Kreuze, null

Damit wurde alles gutgeheissen. Der Vorstand – einstimmig wieder gewählt – bedankt sich für das Vertrauen: François Kistler (Präsident), Jules Aubert, Olivier Bachmann, Jean-Pierre Baer, André Bernoulli, Jonathan Gretillat, Sébastien Jacobi, Marlène Lanthe-

mann, Yves Müller, Elisabeth Rüeeggger, Claude Wälti.

JS

BEILAGE: EINZAHLUNGSSCHEIN

Trivapor-Info wird nicht nur an unsere Mitglieder gesandt, sondern auch an Personen, die ihr Interesse an unseren Tätigkeiten durch Spenden bekundet haben. Ein Zahlungsschein ist beigelegt, jedoch ohne Verpflichtung für Nicht-Mitglieder und Club 1912-Mitglieder.

Herzlichen Dank an die Mitglieder, die ihren Jahresbeitrag bereits entrichtet haben, aber auch an diejenigen Mitglieder, die es in den nächsten Tagen noch nachholen!

PK 17-345529-7

IBAN CH30 0900 0000 17345529 7