

Jahresbericht des Präsidenten – Sektion Edelweiss

Ein weiteres Jahr ist vergangen und ich darf als Vereinspräsident auf das Jahr 2024 zurückblicken. Nach dem Entschluss der Sektion Edelweiss an der Hauptversammlung vom 3. März 2023, künftig die Hauptversammlung nur noch schriftlich durchzuführen, habe ich im vergangenen Jahr, die Unterlagen für die statutarische Hauptversammlung zusammengestellt und an die Mitglieder*Innen der Sektion Edelweiss verschickt. Die Rückmeldungen haben gezeigt, dass unser Entschluss an der Hauptversammlung 2023 richtig war. Wir konnten mit der schriftlichen Durchführung mehr Mitglieder*Innen der Sektion Edelweiss für die Teilnahme begeistern. Obwohl eine grosse Steigerung stattgefunden hat, haben wir trotzdem nur ca. 1/3 der Vereinsmitglieder erreicht, was in den kommenden Jahren noch Potenzial zur Steigerung hat.

Am Freitag, 05.04.2024 lud die Vereinsleitung der Sektion Edelweiss interessierte Damen und Herren sowie den Zentralvorstand zur *Stadler Rheintal AG* nach St. Margrethen ein. Das Werk gehört zur Stadler Rail von Peter Spuhler und ist das Kompetenzzentrum für Doppelstockwagen innerhalb der Gruppe.

Mit grosser Freude konnte ich 20 MitgliederInnen und Mitglieder der Sektion sowie Peter Lerch (VFB-Präsident) und Barbara Ruetsch (Mitgliederwesen) vom Zentralvorstand am Anlass begrüessen.

Elena Steinmann begrüessete uns im Namen der Stadler Rheintal AG bei Kaffee und Gipfeli und übergab uns anschliessend an Andreas Gmür, der mit uns die Führung absolvierte. Im ersten Teil wurde uns die Entstehung der Stadler Rail AG erklärt.

Es war sehr interessant wie Peter Spuhler es geschafft hat ein kleines Unternehmen mit 16 Mitarbeitern aus dem ostschweizerischen Bussnang zu einem weltweit tätigen Konzern zu etablieren. Natürlich hatte dies auch Auswirkung auf die Produktpalette, die seit der Übernahme der Stadler Fahrzeug AG im Jahre 1989 durch Peter Spuhler stetig vergrössert wurde und Angebote abgegeben werden können, von der kleinen Stollenlokomotive bis hin zu Doppelstockkompositionen. Bei der anschliessenden Führung durch das Werk konnten wir die einzelnen Arbeitsschritte bestaunen, die eine Doppelstockgarnitur durchläuft bis zum fertigen Schienenfahrzeug für den Kunden. Bei unserem Besuch waren Doppelstockkompositionen für die österreichischen Bundesbahnen, sogenannte City- oder Railjet, sowie IR Dosto Züge für die schweizerischen Bundesbahnen im Bau.

In der Inbetriebsetzungshalle konnten wir den Servicejet der österreichischen Bundesbahn, ein technisches Wunderwerk, bestaunen. Diese 18 Fahrzeuge bilden die künftige Rettungsflotte der ÖBB und kommen bei Instandhaltungsarbeiten, Havarien und bei Rettungen auf dem ganzen Netz in Österreich zum Einsatz. Der spannende Tag mit vielen Informationen und Einblicken beim Bau von Schienenfahrzeugen fand bei einem gemeinsamen Mittagessen in der Firmenkantine ihren Abschluss. Zum Schluss meiner Zeilen über den Vereinsausflug möchte ich mich nochmals bei unserem Mitglied Roland Sieber bedanken, der als Organisator diesen Event vorbereitet hat.

Weiter haben die Delegierten der Sektion Edelweiss im Mai an der Delegiertenversammlung des Vereins Furka Bergstrecke (VFB) und die Vereinspräsidenten an der Sektions-Präsidenten - Konferenz sowie an der Fachkonferenz Kommunikation / Website / Werbung im November teilgenommen.

Mit diesen Zeilen ist das interessante Vereinsjahr der Sektion Edelweiss in Worte zusammengefasst, ich werde aber wie in meinen letzten Jahresberichten noch einige Zeilen über die Highlights der Gruppe verlieren.

Mit Einsparungen konnte der budgetierte Verlust der DFB AG von CHF 350'000.00 um ca. CHF 100'000.00 reduziert werden. Die Passagierzahlen im vergangenen Jahr waren mit 24'000 Fahrgästen gegenüber der Vorsaison um 3 Prozent gesunken. Der Rückgang des Passagieraufkommens ist auf die eine Woche länger dauernde Schneeräumung und die Unwetterschäden an der Strecke im Juni zurückzuführen.

Die Inbetriebsetzung der HG 4/4 708 konnte auch erfolgreich abgeschlossen werden, sie wird ab der Betriebssaison 2025 auf der Furka eingesetzt. Mit dem Abbau der Steffenbachbrücke endet jeweils definitiv die Fahrsaison der DFB. Mit dem Ende der Fahrsaison ist aber nicht Schluss mit den Aktivitäten an der Furka. Um den Fahrbetrieb für 2025 zu gewährleisten sind weitere Arbeiten nötig, die während dem Fahrbetrieb nicht erledigt werden können. Für eine erneute Betriebsbewilligung für das Jahr 2025 und kommende Jahre muss die DFB AG beim Bundesamt für Verkehr (BAV) gemäss Eisenbahngesetz neue Unterlagen einreichen. Da die Anforderungen nochmals gestiegen sind, müssen diese Arbeiten mit Priorität behandelt werden, damit wir die Betriebsbewilligung fristgerecht erhalten und die Saison termingerecht gestartet werden kann. Zum Schluss danke ich im Namen des Vorstandes für die Treue zur Sektion Edelweiss. Wir leisten mit unseren Mitteln einen wichtigen Beitrag für die gesamte Organisation:

Was ist im Jahre 2025 rund um die Dampfbahn geplant:

Sektionen

Suche nach neuen Mitgliedern für die Sektionen
Werbung und Mithilfe für den Erhalt der Dampfbahn
Teilnahme an der Delegiertenversammlung VFB und Sektionspräsidentenkonferenz.

Arbeiten bei der DFB

- Fortsetzung Gleisumbau an der Strecke
- Weiterführung der Sanierung des Scheiteltunnels
- Hangsicherung bei Tiefenbach
- Sanierungsarbeiten an der Strecke gemäss Instandhaltungsplan

Alle diese Projekte können planungsgemäss mit finanziellen Mitteln der Stiftung Furka-Bergstrecke und des Vereins Furka Bergstrecke (inkl. Sektion Edelweiss) umgesetzt werden

Wichtige Daten 2025

Samstag: 26.04.2025	Tag der offenen Wagenwerkstätte Aarau
Samstag: 04.05.2025	DV Verein Furka Bergstrecke (VFB)
Donnerstag: 19.06.2025	Betriebsstart 2025
Freitag: 27.06.2025	Generalversammlung DFB AG
Sonntag: 28.09.2025	Letzter Fahrtag 2025
Samstag, 08.11.2025	Sektionspräsidenten-Konferenz

Thomas Hitz, Präsident Sektion Edelweiss

Horgen, 22.02.2025