



NEWSLETTER

Ausgabe Nr. 7 / Juli 2024



RhB-Pullmanzug im Mattertal am 28. August 2022
Foto: André Niederberger

Redaktion: Beat Moser – Verein MGBahn-Historic, Postfach 80, CH-3900 Brig – info@mgbahn-historic.ch

Bericht über die Generalversammlung vom 25. Mai 2024

Die 7. Generalversammlung fand im Konferenzraum «Perron 1» im SBB-Bahnhofgebäude in Brig statt. Zwölf Mitglieder folgten der Einladung. Anwesend waren auch alle acht Vorstandsmitglieder. Nach der Begrüssung präsentierte Vereinspräsident Robin Anthamatten seinen Jahresbericht 2023 (siehe unten). Die Jahresrechnung 2023 schloss bei Einnahmen von CHF 77'203.– und Ausgaben von CHF 56'231.– ab. So konnte beim Abschluss ein Gewinn von CHF 20'972.– realisiert und auf die neue Rechnung vorgetragen werden. Die Versammlung genehmigte die Abrechnung einstimmig und erteilte damit dem Vereinsvorstand die Entlastung. Auch dem vorgeschlagenen Budget 2024 mit erwarteten Ausgaben von CHF 29'774.– und mit einem voraussichtlichen Ertrag von CHF 40'150.– wurde zugestimmt.

Die traktandierten und beantragten Statutenänderungen betreffend der Mitgliederbeiträge fanden mehrheitlich Zustimmung.



Jahresbericht
des Vereins-
präsidenten
2023

Die beiden Vorstandsmitglieder Hugo Gspöner (Aktuar) und Federico Rossi (Vertreter DFB) standen zur Wiederwahl und wurden mit Applaus bestätigt.

Nach der Versammlung stand eine Besichtigung der Betriebsleitzentrale der MGBahn auf dem Programm. Bei einer interessanten Führung erhielten wir wertvolle Informationen über die moderne Ausstattung und Technik zur Steuerung und Überwachung des Zugverkehrs auf dem ganzen Streckennetz der MGBahn und der dazugehörigen Infrastruktur und Anlagen.



Verwaltungsgebäude der MGBahn in Brig: Betriebsleitzentrale / Parkhaus im Vordergrund. Foto: Beat Moser

Nostalgiezug mit sagenhaftem Genuss «Boozu-Gschichtä zer Cholera»

Freitag, 4. Oktober 2024

Es erwartet dich eine Zugreise besonderer Art. Nostalgie, Genuss und Kultur vereint in einem Erlebnisangebot und dies ganz in deiner Nähe. Eine altherwürdige Lokomotive der ehemaligen Furka-Oberalp-Bahn aus dem Jahr 1948 – heute im Bestand der MGBahn und des Vereins MGBahn Historic – bringt dich mit einem Extrazug von Brig nach Reckingen. Du hast die Wahl zwischen dem nostalgischen Büffetwagen «Steam Pub» aus dem Jahr 1910 oder den komfortablen Polstersitzen in den Reisezugwagen der 1. Klasse aus den 1960er Jahren.

Nostalgisch reisen - genüsslich speisen

Bei der Anreise ins Goms degustierst du sagenhafte Weine der Weinkellerei Johanneli Fi, serviert mit Walliser Häppchen. In Reckingen angekommen, empfängt dich bereits das Boozu-Team aus Agarn und begleitet dich ins Restaurant Joopi. Zu Sagenerzählungen geniesst du eine Cholera, das wohl urchigste und bekannteste Gericht aus dem Goms.

Der Nostalgiezug wartet im Bahnhof Reckingen und bringt dich wieder sicher zurück nach Brig. Nach den schaurigen und gruseligen «Boozu-Gschichtä» darf zur Besänftigung der Gemüter ein beruhigender Kaffee mit «Jännulüter» natürlich nicht fehlen.

Fahrplan

Brig Bahnhofplatz ab:	17.10 Uhr
Reckingen an:	18.05 Uhr
Reckingen ab:	21.24 Uhr
Brig Bahnhofplatz an:	22.13 Uhr

Pauschalpreise pro Person

Reise im nostalgischen Büffetwagen «Steam Pub» an Zweier-Tischchen: **CHF 170.00**
Es sind nur 12 Plätze verfügbar.

Im Reisezugwagen 1.Klasse von 1961
(zwei Wagen zu je 34 Plätze): **CHF 160.00**

Es gibt keinen Kindertarif und keine Ermässigungen mit Halbtax, GA oder Juniorkarte. Mitglieder des Vereins MGBahn Historic erhalten eine Ermässigung von CHF 20.00 pro Person.

Wir empfehlen eine frühzeitige Buchung.

Folgende Leistungen sind im Pauschalpreis eingeschlossen:

- An- und Abreise nach / ab Brig ab allen Bahnhöfen der MGBahn in 2. Klasse
- Bahnfahrt im Nostalgiezug von Brig nach Reckingen und wieder zurück nach Brig im gewählten Wagen
- Degustation von zwei Gläsern Wein und Walliser Häppchen auf der Hinfahrt
- 3-Gang Menu im Restaurant Joopi in Reckingen (gemischter Salat, Cholera und Dessert)
- Passende Weine zu jedem Gang
- Friandis und Kaffee mit Jännulüter (Tresterbrand) auf der Rückfahrt
- Mineralwasser

Mindestteilnehmerzahl: 60 Personen

Es werden keine Sitzplätze zugeteilt. Du kannst dir deinen Sitzplatz in der gebuchten Wagenkategorie frei wählen.

Nostalgiezug vom 04.10.2024
Weitere Informationen
und Buchung



Restaurant Joopi, Reckingen

Das kleine, familiär geführte Hotel mit Restaurant im typisch schweizerischen Flair befindet sich direkt in der Nähe des Bahnhofs von Reckingen. Schon seit über 100 Jahren kehren im Restaurant Joopi Gäste aus nah und fern ein, um sich vom aufmerksamen Service und von der Kunst der Küche verwöhnen zu lassen.

Weinkellerei Johanneli Fi, Visp

Die Geschichte des Johanneli Fi-Weinkellers basiert auf einer alten Walliser Sage, die ein unerwartetes Ende gefunden hat.

Z'Johanneli soll im 17. Jahrhundert die erste Wirtin auf dem Brigerberg gewesen sein. Nach Ladenschluss goss sie heimlich das Weinfass mit Wasser auf, um ihren Gewinn zu steigern. Als eines Abends ein Gast Johanneli auf frischer Tat ertappte, wurde sie aus dem Dorf vertrieben. Darauf wurde sie nie mehr von jemandem gesehen. Damals hiess es, sie müsse ewig als verlorene Seele in den Gletscherwassern bleiben, um ihre schwere Sünde zu büssen.

Heute produziert die Weinkellerei Johanneli Fi jährlich rund 30'000 Flaschen Wein, darunter auch den mit dem Label «Marke Wallis» zertifizierten Johanneli Fi Heida Excellence – eine echte Rarität, nicht nur aufgrund seiner limitierten Auflage von 1000 Flaschen jährlich.

Informationen aus dem Vereinsjahr 2023 / 2024

Sonderfahrten 2024

Für das laufende Jahr sind bei uns insgesamt sieben Lokdienste für Sonderfahrten bestellt worden. Zweimal wird der RhB-Pullmanzug Disentis–Zermatt–Disentis verkehren. Weitere zwei Einsätze soll unsere Lok Nr. 36 für Swiss Travel Centre (STC) leisten. Wiederum einen attraktiven Extrazug will Märklin in Fahrt setzen. Zwei Angebote organisiert unser Verein in eigener Regie. Es sind dies der «Nostalgiezug mit sagenhaftem Genuss» Brig–Reckingen–Brig am 4. Oktober und unsere Vereinsfahrt von Brig nach Realp am 5. Oktober. Weitere Einzelheiten zu den Daten und Fahrordnungen dürfen wir auf Wunsch der Reiseveranstalter hier nicht veröffentlichen. Entsprechende Auskünfte erteilt unser Vereinspräsident (E-Mail robin.anthamatten@mgbahn-historic.ch). Er wird auch die Fotografen-Gruppe direkt informieren.

Leider ist die Saison 2024 unvorteilhaft gestartet. Der erste Pullman-Zug konnte am 21. Juni wegen Unwetterschäden im Mattertal nur bis Visp statt Zermatt verkehren. Ausserdem war unsere Lok Nr. 36 am 12. Juli wegen eines technischen Defektes nicht einsetzbar. So musste der STC-Sonderzug Disentis–Andermatt–Disentis mit der Lok HGe 4/4 II Nr. 102 befördert werden.



Pullman-Sonderfahrt vom 21. Juni 2024 (Bugnei-Viadukt bei Sedrun) Foto: Stephan Rönninger

Vereinsreise 2024

Die diesjährige Vereinsreise wird uns von Brig nach Realp bringen. Das eingesetzte Rollmaterial besteht aus dem WR-S 2027 (Buffetwagen «Steam Pub») und zwei Mitteleinstiegswagen 1. Klasse (ex. BVZ) aus dem Jahr 1961. Diese Wagen sind heute im Bestand der

Dampfbahn Furka-Bergstrecke. Die Traktion wird die ehemalige FO-Elektrolokomotive HGe 4/4 I Nr. 36 übernehmen.

Gegen einen Aufpreis von CHF 20.– wird in Realp eine Apéro-Platte und eine geführte Besichtigung der Depotanlagen der Dampfbahn Furka-Bergstrecke offeriert.

Der Preis pro Person beträgt CHF 100.– für die Fahrt von Brig nach Realp bzw. CHF 120.– für die Fahrt mit anschliessendem Apéro und Besichtigung. Die Anreise in der 2. Klasse ab allen Bahnhöfen der MGBahn ist im Billettpreis bereits enthalten. Mitglieder des Vereins MGBahn-Historic erhalten auf diese Preise jeweils CHF 50.– Ermässigung.



*Vereinsreise vom 05.10.2024
Weitere Informationen
und Buchung*

Todesfall Ralph Schorno

Am 12. Mai 2024 ist der Eisenbahnunternehmer Ralph Schorno (1952 bis 2024) verstorben. Er war u.a. Besitzer der Depotwerkstätte der ehemaligen Schöllenenbahn in Göschenen. Er hat unserem Verein dort ein Abstellgleis in der Halle und verschiedene Lagerflächen vermietet. Dieser Mietvertrag läuft noch bis 30.04.2031.

Aktuell ist die Inventarisierung des umfangreichen Nachlasses im Gang. Damit ist der Zugang zur Werkstätte und die Nutzung unseres Ersatzteillager momentan eingeschränkt.



Ralph Schorno am 14. Juni 2021 zusammen mit Eric Russi bei der Unterzeichnung des Mietvertrages im Büro der Depotwerkstätte in Göschenen. Foto: Beat Moser

Ralph Schorno hat festgelegt, dass sein Erbe an Eisenbahnfahrzeugen, Ersatzteilen und Immobilien in eine Stiftung überführt wird. Eine Gedenkfeier für den Verstorbenen wird am 7. September um 13.00 Uhr in der Kapelle in Gletsch stattfinden.

Abbruch der Autozug-Lokomotive Ge 4/4 III Nr. 81

Die ehemalige FO-Adhäsionslokomotive Ge 4/4 III Nr. 81 wurde im November 2023 nach Landquart überführt. Nach der Entfernung der bei der RhB noch brauchbaren Ersatzteile übergab man die Lok zur Verschrottung an die Firma Vögele Recycling AG in Chur. Die Arbeiten fanden noch vor Weihnachten ihren Abschluss.



Die MGB-Lokomotive Ge 4/4 III Nr. 81 wartete am 17. Dezember 2023 in Landquart auf die Verschrottung. Beide Fotos: Tibert Keller

Verzicht auf Inkasso des Fotozuschlages

Mangels attraktiver Sonderfahrten hat der Vereinsvorstand beschlossen, den Fotozuschlag im Vereinsjahr 2023 nicht zu kassieren. Entsprechend sind die Rechnungen des Mitgliederbeitrages angepasst worden.

Unsere Lok HGe 4/4 I Nr. 36 als Lego-Modell

Virginie Berger aus Saxon präsentierte am 7. April 2024 bei einer Lego-Ausstellung in Fully (VS) einen von Brique Creation gestalteten Pullman-Zug mit der Lok HGe 4/4 I. Trotz der Einfachheit des Lego-Modells ist die Ähnlichkeit gegeben.



Trotz vereinfachter Bauweise ist die Lok HGe 4/4 I im Modell gut erkennbar. Fotos: Beat Moser

Aus dem Bildarchiv



Szene auf Bahnhofplatz Brig mit BVZ-Zügen der Elektro- und Dampftraktion (um 1968). Foto: Archiv BVZ / FO

Ausserdienststellungen bei MGBahn

Als nächste Fahrzeuge sollen drei Dieselfahrzeuge ausgemustert werden. Es sind dies die Rangierlokomotiven Gm 3/3 Nr. 71 und 72 sowie der Rangiertraktor Tm Nr. 74 «Ruhrtaler». Der genaue Zeitpunkt der Ausserdienststellung ist noch nicht bekannt. Die Fahrzeuge stehen zum Verkauf.

Gm 3/3 Nr. 71 und 72

Hersteller: Moyse / Deutz, Baujahr 1975
In Betrieb bei BVZ, Einsatz vorwiegend im Rangierdienst in Visp und Zermatt.
2003 Übergang an MGBahn



Tm Nr. 74:

1958 als Normalspur-Lokomotive an Kerkerbachbahn (D); 1975 an Deutsche Bundesbahn DB 333 901; 1981 an Fahrleitungsbetriebs GmbH, Einsatz im Tanklager Rösrath bei Köln; 1991 nach Umspurung von BVZ erworben; 1999 Einbau Mercedes Benz-Motor; 2003 Übergang an MGBahn



Beide Illustrationen: Wolfgang Finke



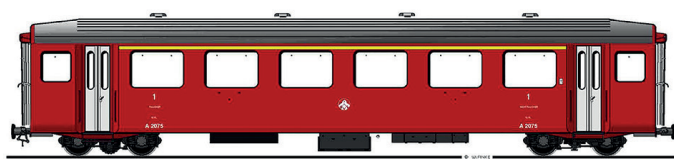
Rangierlok Gm 3/3 Nr. 71 am 30. April 2022 im Güterterminal Bockbart der MGBahn in Visp.

MGBahn reserviert Personenwagen für unseren Verein

Aktuell sind folgende Personenwagen für den Verein MGBahn-Historic reserviert:
A 2071 und 2076 (BVZ) 1.Klasse
B 4263 und 4271 (FO) 2.Klasse
Sie werden nach der Ausserdienststellung nicht abgebrochen.

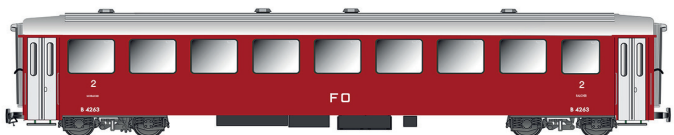
A 2071 und 2076 (BVZ)

Baujahr 1969 und 1971, Hersteller SIG
36 Sitzplätze 1.Klasse
Sie haben eine Vielfachsteuerleitung.
Der Wagen A 2071 wurde bei der Hochwasserkatastrophe in Brig 1993 stark beschädigt.



B 4263 und 4271 (FO)

Baujahr 1965, Hersteller SIG / FFA
56 Sitzplätze 2.Klasse
Der Wagen B 4271 besitzt eine Vielfachsteuerleitung.



Illustrationen:
Wolfgang Finke und Kiss-Modellbahnen



Tm Nr. 74 in der Depotwerkstätte Gliserggrund der MGBahn (13.04.2019). Beide Fotos: Beat Moser

Zustandsanalyse beim BVZ-Krokodil

Der Vereinsvorstand hat entschieden, den aktuellen Zustand der Lokomotive HGe 4/4 Nr. 15 im Detail zu analysieren. Wir möchten abklären, ob die Wiederinbetriebnahme von Lok 15 günstiger / schneller als bei Lok 16 zu realisieren wäre.

Noch diesen Sommer soll der defekte Umformer ersetzt werden. Es steht uns ein intaktes Bauteil zur Verfügung. Ausserdem müssen wir den Wagenkasten abheben, um die zwei Drehgestelle beurteilen zu können. Es wird hier mit erheblichem Sanierungsbedarf gerechnet. Eine erfolgsversprechende Lösung betreffend der unvollständigen Sicherheitsausrüstung ist in Abklärung.

Es ist unser Ziel, bis Ende Jahr eine realistische Aufwandsschätzung zu haben. Dann können wir entscheiden, welche historische Elektrolok prioritär betriebsfähig hergerichtet werden soll.

Nach Vorliegen eines konkreten Aufarbeitungskonzeptes mit Kostenberechnung wird dann eine breite Spenden- Sammelaktion gestartet.

Spendensammlung

Die Finanzierung der Aufarbeitung des «BVZ-Krokodils» ist in Vorbereitung. Wir rechnen damit, dass die Erfolgchancen von Spendensammlungen für diesen einzigartigen Loktyp grösser sind. Je attraktiver das Fahrzeug, je grösser die Spendenbereitschaft der Eisenbahn-Enthusiasten.

Wir suchen einen Experten / eine Expertin für Spendenakquisition (Fundraising), der / die uns beim Sammeln von steuerbefreiten Finanzbeiträgen helfen kann. Bitte beim Vereinspräsidenten melden: robin.anthamatten@mgbahn-historic.ch



Unsere beiden «Veteranen» in Göschenen (20.12.2017). Foto: Heinz Seyller

125 Jahre Gornergratbahn: Jubiläumsbuch erschienen

125 Geschichten über Historie, Meilensteine, Menschen und Natur zur ersten elektrischen Zahnradbahn der Schweiz.

Autoren: Isabelle von Roten und Helmut Biner
Format: 200 x 265 mm
Umfang: 132 Seiten, kartonierter Einband
Verkaufspreis: CHF 18.90

Bezugsmöglichkeit:
Valmedia Druck AG
Pomonastrasse 12
CH-3930 Visp

Telefon 027 / 948 30 00
E-Mail: info@valmedia.ch

Weitere Seiten aus dem Buch (PDF)



Gornergrat Bahn – Faszination seit 125 Jahren
Erzählt in 125 Geschichten

Geschichte 80
Das Riffelalp-Tram: Höchstgelegene Trambahn Europas

1899 erbauten die Hoteliers des Hotels Riffelalp eine Trambahn, die den Transfer zwischen der Gornergrat Bahn und dem Hotel gewährleistete. Das in Europa am höchsten gelegene Tram fährt auch heute noch.

Ben Trambahn Europas (Endstation auf 2222m). Das Tram wurde mit zwei Personentriebwagen ausgestattet und besass eine Fahrlösung, für welche die Gornergrat Bahn den Strom lieferte. Da das Hotel nur im Sommer geöffnet war, verkehrten die Trambwagen nur in der schneefreien Jahreszeit.

Ein Unglück mit Folgen
Ab 1961 wollte die Familie Seiler das Hotel auch im Winter öffnen. Doch bei den Installationsarbeiten zur Winteranfertigung brannte das Hotel vollständig ab. Damit wurde der Trambetrieb eingestellt. Die nun nicht mehr benötigten Trambwagen wurden zwischen 1986 und 1999 im Garten des Hotels Mont Cervin Palace als Touristenattraktion ausgestellt.

Neustart mit Batterieantrieb
Beim Neubau des fünf Sterne Hotels Riffelalp (2022) im Jahre 2001 eröffnete die Erbauer die Wiederaufnahme des Trambetriebes. Allerdings war die Zeit nicht optimal an den Trambetrieb vorbei gegangen. Eine Instandsetzung der Originaltrambwagen war gemäss Untersuchungen der Gornergrat Bahn zu aufwendig.

Um dennoch nostalgische Tramfahrten anbieten zu können, wurde der Bau von zwei Triebwagen mit Batterieantrieb in Auftrag gegeben. Für Testfahrten mit Chassismaterial der damaligen Brig-Viç-Zermatt-Bahn ein Versuchsmodell mit Spurweite 80cm in Viç. Der Bau und die Inbetriebnahme der Triebwagen erfolgte in den Werkstätten der Gornergrat Bahn in Zermatt. Heute fährt das Tram im Sommer wieder während der Öffnungszeiten des Hotels.

Ein Tram für den Gästekomfort
Im Sommer 1884 eröffnete der Zermatter Tourismusoponier Alexander Seiler das Hotel Riffelalp – ganze zwölf Jahre, bevor die Gornergrat Bahn (GGB) ihren Betrieb aufnahm. Bei der Planung der Gornergrat Bahn setzte sich Seiler dafür ein, beim Hotel einen Bahnhof zu erstellen. Die Topographie und die daraus resultierende optimale Linienführung liessen dies nicht zu.

Der Bahnhof Riffelalp wurde schliesslich rund einen halben Kilometer vom Hotel entfernt erbaut. Dies veranlasste den Zermatter Hotelier Alexander Seiler dazu, ein Konzessionsgesuch für ein elektrisches Tram einzureichen, um für die Gäste einen bequemen Zugang zum Hotel zu gewährleisten.

Höchstgelegenes Tram in Europa
Im Sommer 1899 erhielt Seiler die Konzession und veranlasste sodann den Bau des elektrischen Trams mit 80 Zentimeter Spurweite. Im Juli 1899 erfolgte die feierliche Eröffnung der mit 468 Metern Länge wohl kürzesten und zugleich höchst-

Geschichte 81
Zwei Triebwagen, viele Einsatzmöglichkeiten

Als die ersten Lokomotiven der Gornergrat Bahn 1981 für sieben Millionen Franken zwei neue Triebwagen. Der damalige Leiter Rollmaterial & Traktion, Hans Tribolet, erinnert sich im Interview.

Hans Tribolet, Ende der 1970er-Jahre evaluierte die Gornergrat Bahn die Beschaffung von zwei neuen Triebwagen.
Was waren die Anforderungen?
Hans Tribolet: «Zum Ersatz der alten 2-achsrigen Lokomotiven, welche seit der Eröffnung der Gornergrat Bahn 1898 im Einsatz waren, suchten wir ein Universalfahrzeug. Es sollte drei Grundanforderungen erfüllen: 1. Im Schneeschieberdienst sollte es bei unterschiedlichen Fahrgeschwindigkeiten leistungsfähiger und besser regulierbar sein. 2. Im Güterverkehr sollte es Abhilfe schaffen und sich sicherer abwärts bewegen. 3. Es sollte bei Bedarf den Personendienst unterstützen können.»

Gab es technische Herausforderungen, die Sie lösen mussten?
Hans Tribolet: «Wir konzipierten den Triebwagen so, dass ein unabhängiger Schneeschieber erstmals automatisch und ohne Eingriff durch Rangierpersonal angesetzt werden konnte. Um diese Anforderungen zu erfüllen waren zusätzliche und neue technische Ausstattungen notwendig.»

Was ist die Lebensdauer der Fahrzeuge?
Hans Tribolet: «Die Fahrzeuge sind schon über 40 Jahre zuverlässig im Einsatz. Sie werden sicher noch viele Jahre der Bahn gute Dienste erweisen. Grundsätzlich gibt es keine bei einem guten und regelmäßigen Unterhalt kaum ein Lebensende.»

Verbinden Sie spezielle Erinnerungen mit den neuen Triebwagen?
Hans Tribolet: «Ja, da habe ich viele sehr positive Erinnerungen. Ich musste in meiner Funktion immer wieder Fahrten mit der Schneeschieber begleiten. Die Kraft dieser Maschinen und die Einsätze am frühen Morgen haben mich immer sehr beeindruckt. Speziell im Gedächtnis geblieben sind mir auch die Einsätze, bei denen wir die komfortablen Pullman-Salonwagen der Rhodener Bahn auf den Gornergrat geborgen haben. Die nostalgischen Fahrten starteten in St. Moritz und führten via der Glacis-Spess-Döckle nach Zermatt, ein Höhepunkt war den die Bahn auf den Gornergrat. Die Fahrten gibt es übrigens noch heute. Ein schönes Angebot der Bahn waren damals auch die Open-Air-Fahrten, im offenen Wagen konnte ich die Aussicht besonders gut geniessen, den Wind spüren und im Wald den Arvandult riechen.»

Welche Bedeutung hatte die Anschaffung für die Gornergrat Bahn?
Hans Tribolet: «Die Flexibilität der Bahn konnte mit den neuen multifunktionalen Fahrzeugen deutlich erhöht werden. Im Güterverkehr konnten wir grosse Lasten transportieren und der Schneeschieber-Betrieb wurde erleichtert. Wichtig war auch, dass wir den Personendienst, der ja immer auch wetterabhängig war, bei grosser Nachfrage verstärken konnten.»

Zum Hintergrund
Ab 1947 ersetzten Lokomotivtriebwagen die ersten Lokomotivtriebwagen der Gornergrat Bahn. Die ersten Lokomotivtriebwagen waren von der Schweizerische Maschinenfabrik (SMB) in Winterthur entworfen. Per Ende der 1970er-Jahre waren es auch diesen Einsatzzweck nicht mehr gewachsen und mussten ersetzt werden. 1981 nahm die Gornergrat Bahn zwei neue Triebwagen (DST1/1982) mit den Steuerwagen (DST1/1972) in Betrieb. Hans Tribolet startete seine Laufbahn bei der Brig-Viç-Zermatt-Bahn und der Gornergrat Bahn 1970 als Maschineningenieur. Später erwarb ihn die Bahn zum Leiter Rollmaterial und Traktion und Mitglied der Geschäftsleitung. Die Beschaffung der Triebwagen für die Gornergrat Bahn war eines seiner zahlreichen Projekte. Ende Mai 2022 ging Tribolet in Pension.

FOTOGALERIE

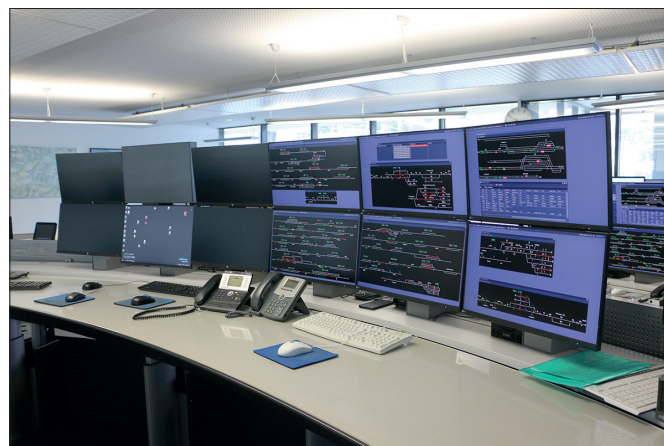
Generalversammlung 2024 in Brig



Der Vereinsvorstand mit Präsident Robin Anthamatten
Von links: Wendelin Schwery, Federico Rossi, Andrea Leiggener, Hugo Gsponer, Fabian Lindegger, Philipp Aregger und Ivan Pfammatter
Es fehlt Beat Moser (Fotograf)



SBB-Bahnhofgebäude Brig (Südfassade / Haupteingang)



Vorstandsmitglied Fabian Lindegger arbeitet in der
Betriebsleitzentrale MGBahn in Brig



Büroschmuck in der
Betriebsleitzentrale
MGBahn: Türe des
Gepäckabteils des
ehemaligen BVZ-
Doppeltriebwagens
ABDeh 8/8 Nr. 2041.

Alle Fotos auf
dieser Seite:
Beat Moser