

Kulinarischer Niedergang

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2009 wird der internationale Reiseverkehr zwischen der Schweiz und Italien wieder durch die SBB und FS Trenitalia abgewickelt. Die operative Tätigkeit der Cisalpino AG wurde auf diesen Zeitpunkt eingestellt. Für die Bewirtschaftung der Speisewagen in den ETR 470 und ETR 610 ist seither nicht mehr die italienische Gesellschaft Cremonini zuständig, sondern die SBB-Tochter Elvetino. In einer Pressemitteilung hatten die SBB versprochen, dass es beim kulinarischen Niveau keine Abstriche geben werde.

Eine Fahrt im Speisewagen von Lugano nach Zürich mit dem EC 16 zeigte am 7. Mai 2011 leider eine andere Realität. Nicht einmal zur Essenszeit waren die Tische weiss gedeckt, wie es sonst auch bei Elvetino üblich ist. Als Unterlagen dienten lediglich Papierservietten. Vorbei sind die Zeiten, als der Gast mit Prosecco und frischer Pasta aus dem dampfenden Topf empfangen wurde. Statt dessen steht die hinlänglich bekannte Elvetino-Speisekarte auf den Tischen, mit lediglich kleinen Abweichungen. Nebst Pasta-Fertiggerichten ist ein Tiramisu im Angebot. Angepriesen auf einem Porzellanteller, wird die Mini-Portion in einer Plastikverpackung serviert. Wer italienische Weine wie den Santa Cristina geschätzt hat, findet auch diese nicht mehr. Geblieben sind einzig die italienische Kaffeemaschine und der Charme des kaum Deutsch sprechenden Personals.

Mit Wehmut denkt man an die Gastronomie zu Cisalpino-Zeiten zurück, die ein gutes Niveau aufwies und über Verspätungen und defekte Toiletten hinwegtröstete. Ganz zu schweigen vom hohen kulinarischen Standard der ehemaligen TEE-Züge auf der Gotthard- und Simplonstrecke. Eine positive Ausnahme bilden in der Schweiz immerhin die Speisewagen der schmalspurigen RhB, in denen dem Reisenden bei gediegener Ambiente immer noch frisch gekochte und kreativ zubereitete Speisen serviert werden. (jst)

TILO-Frühzug nach Milano

Seit 13. Juni bietet TILO eine dritte Direktverbindung aus dem Tessin in den Mailänder Hauptbahnhof an. Der Zug verlässt Biasca um 5.52 Uhr; er hält in Castione-Arbedo, Bellinzona, Giubiasco, Lamone-Cadempino, Lugano, Mendrisio, Chiasso, Como, Seregno und Monza. Ankunft in Milano Centrale ist um 7.55 Uhr. Der zweite Morgenzug kommt eine Stunde später an; ferner gibt es noch eine Abendverbindung mit Ankunft um 19.50 Uhr. Die Rückleistungen sind alle abends angesetzt, mit Abfahrten in Milano Centrale um 16.10, 18.10 und 23.10 Uhr.

Nach der Verschmelzung des Trenitalia-Regionalverkehrs Lombardei mit Lenord zu Trenord sind die Trenitalia-Anteile an der TILO SA an das neue Unternehmen übergegangen. Der TILO-Verwaltungsrat hat sich am 8. Juni offiziell neu konstituiert. (pd/mr)

Start für teuren Umbau in Bern

Die SBB haben Anfang Juni mit dem Umbau der Verkaufsanlagen im Bahnhof Bern begonnen. Billetverkauf, Reisebüro, Geldwechsel und Gepäckaufgabe werden an einem zentralen Standort zusammengefasst. Im Untergeschoss, wo sich derzeit die Billettschalter befinden, entsteht eine „betreute Selbstbedienungszone“ mit zahlreichen Automaten. Wer einen bedienten Schalter braucht, muss sich eine Etage höher ins neue Reisezentrum begeben. Das Angebot wird ergänzt mit einem „Infopoint“ in der Bahnhofhalle als Anlaufstelle für Reisende, die eine Auskunft, aber kein Billett benötigen. Insgesamt gleicht das Konzept dem, was die Deutsche Bahn an grossen Bahnhöfen in den letzten Jahren umgesetzt hat.

Der Umbau in Bern dauert knapp ein Jahr und kostet 8 Millionen Franken. Was die SBB diskret verschweigen: Mit Ausnahme der Geldwechselschalter sind die bestehenden Verkaufsanlagen, die „den heutigen Anforderungen nicht mehr genügen“, keine zehn Jahre alt. Sie entstanden beim grossen Bahnhofumbau, der 2003 abgeschlossen wurde. Das damals als grosse Neuheit angepriesene Konzept mit einem zweistöckigen Reisezentrum erwies sich rasch als Fehlschlag, der mit provisorischen

Massnahmen korrigiert werden musste. Auch eine effiziente Flächennutzung – angesichts der zunehmenden Bedeutung des Immobiliengeschäfts immer wichtiger – war so nicht möglich. Der erneute Grossumbau schafft Platz für einen grösseren Coop-Supermarkt und eine Confiserie-Filiale.

Die SBB haben im Bahnhof Bern letztes Jahr fast 2,7 Millionen Billette verkauft, davon zwei Drittel über die derzeit 21 Billettautomaten. Der Umsatz erreichte gut 135 Millionen Franken. (mr)

Stadler sucht Halle

Die Breitspur-Zahnradlokomotiven, die Stadler Rail für die brasilianische MRS Logistica baut, stellen das Unternehmen vor ungewohnte Herausforderungen: Die Lokomotiven sollten eigentlich im Werk Bussnang montiert werden; das scheint aber wegen des enormen Gewichts der Fahrzeuge und deren Komponenten schwierig zu sein. Die Maschinen sollen 110 Tonnen schwer werden. Der Radsatzstand der enormen Drehgestelle beträgt 4,8 Meter. In Bussnang steht zwar mit der relativ neuen Halle 4 eine Montagehalle auf Erdniveau zur Verfügung, die auch grosse Bodenbelastungen zulässt. Allerdings ist das Werk stark ausgelastet, und auch der Transport der fertigen Lokomotive zur Verschiffung nach Basel wäre nicht einfach. Innerhalb des Unternehmens gehen die Meinungen zum Vorgehen wohl auseinander; offiziell gibt Stadler keine Auskunft. Gerüchte sprechen davon, dass das Unternehmen im Raum Basel nach einer Montagehalle möglichst in der Nähe eines Rheinhafens suche. (lüt/mr)

Kollision in Breitlauenen

In der Station Breitlauenen der Schynigge-Platte-Bahn (SPB) sind am Nachmittag des 31. Mai zwei Züge zusammengestoßen. Der bergwärts fahrende Zug verliess die Station, nachdem der Gegenzug eingetroffen war. Diesem folgte aber noch ein ebenfalls talwärts fahrender Bauzug. Im Bereich der Einfahrweiche kam es zur Kollision. Die Lokomotive des Bauzuges, die He 2/2 62, kippte zur Seite. Beim führenden Wagen des bergwärts fahrenden Zuges, dem B 46, verschob sich durch den Aufprall der Kasten. Noch am selben Abend konnte die Lokomotive aufgegleist und ins Tal überführt werden, so dass der Betrieb am nächsten Tag normal weitergehen konnte.

Bei der SPB wird der Zugverkehr ohne Zugsicherung abgewickelt; die Höchstgeschwindigkeit der Züge beträgt 12 km/h, über Weichen gar nur 7 km/h. Die Züge fahren „paketweise“ auf Sicht berg- oder talwärts. Folgezüge werden mit Aufstecktafeln angekündigt. Da die Lokomotive talseitig steht, sieht der Lokomotivführer bei Bergfahrt kaum auf die Strecke; deren Beobachtung obliegt dem Zugbegleiter. In Breitlauenen ist jener des vordersten Zuges aber auch dafür zuständig, nach Einfahrt des letzten Zuges von der Schynigen Platte her die Weiche für die bergwärts fahrenden Züge zu stellen. (mr)

Trotz geringer Geschwindigkeiten und übersichtlicher Gleisanlagen kam es bei der Schynigge-Platte-Bahn in Breitlauenen zur Kollision (Foto: W. Kotte, 31. Mai 2011).

