

## Baustellen-Sommer 2012

Auf mindestens vier eingleisigen Normalspurstrassen ruhte während den Sommerferien – und teilweise darüber hinaus – der Bahnverkehr, damit anstehende Unterhalts- und Ausbauarbeiten nicht unter rollendem Rad durchgeführt werden mussten. Hinzu kam ein dreiwöchiger Unterbruch der Doppelspurigen Simplonstrasse auf italienischem Gebiet, der Schweizer Fahrgäste ebenfalls stark betraf. Die Folgen für die Passagiere waren in allen Fällen längere Reisezeiten, zusätzliches Umsteigen und weniger Reisekomfort.

### Wolhusen – Trubschachen

Die Strecke Wolhusen – Entlebuch – Schüpfheim – Trubschachen war vom 2. Juli bis zum 19. August gesperrt. Die SBB erneuerten unter anderem alle sechs Tunnel; bei den meisten wurden auch die Sohlen abgesenkt und damit das Lichtprofil vergrössert. Alle Tunnelabschnitte sowie die kurze Strecke

zwischen den beiden Schälchli-Tunneln sind nun mit einer Stromschienen-Fahrleitung versehen. Weiter wurde die Streckenfahrleitung zwischen Wiggen und Escholzmatt auf 3,4 Kilometern komplett ersetzt. In den Bahnhöfen Escholzmatt und Entlebuch sowie südlich von Wolhusen wurde auf insgesamt 4,3 Kilometern der Oberbau erneuert.

Die BLS als hauptsächlich betroffenes EVU beauftragte die Rottal Auto AG mit der Abwicklung des Ersatzbetriebes. Diese setzte unter der Woche sechs, an Wochenenden vier Gelenkbusse ein, die im Halbstundenrhythmus zwischen Wolhusen und Trubschachen verkehrten. Bei einer abendlichen Probefahrt des SER-Redaktors funktionierte der Ersatzverkehr vom Konzept her sehr gut, allerdings mussten einige Fahrgäste stehen. Massiv längere Fahrzeiten mussten Reisende in Kauf nehmen, die während des Streckenunterbruchs von Sörenberg nach Luzern wollten: Wegen des geänderten Fahrplans entstanden in Schüpfheim Warte-

zeiten bis zu 25 Minuten. Die Gesamtreisezeit für die Strecke Sörenberg – Luzern verlängerte sich so von 68 auf 103 Minuten. Mit dem Auto ist die Strecke bei wenig Verkehr in einer knappen Stunde zu schaffen.

### Delémont – Porrentruy – Delle

Im Kanton Jura war die SBB-Strecke Porrentruy – Delle vom 6. Juli bis zum 12. August gesperrt, vom 14. Juli bis zum 5. August auch der Abschnitt Delémont – Glovelier – Porrentruy. Neben intensiven Unterhaltsarbeiten standen Anpassungen im Zusammenhang mit der geplanten Wiederinbetriebnahme der Strecke nach Belfort an. In Courchavon, Courtemaiche, Grandgourt, Buix und Boncourt wurden die Perrons auf 55 cm erhöht, damit in Zukunft moderne Niederflurzüge auch über Porrentruy hinaus fahren können. Derzeit fahren auf dem Abschnitt Porrentruy – Delle ausschliesslich nicht modernisierte, fünfteilige NPZ, zumal nur diese im französischen Bahnhof Delle zugelassen sind. In Porrentruy wurde die westliche Einfahrt neu angelegt, um die allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h aufzuheben. In Glovelier wurde die Ostseite des Bahnhofs so umgebaut, dass nun alle Züge mit mindestens 60 km/h (bisher 40 km/h) einfahren können. Bei der westlichen Einfahrt war dies bereits gewährleistet. Sechs Gleisaustrittssignale ersetzen die beiden bisher vorhandenen Gruppenausfahrtsignale.

Wer zwischen dem 14. Juli und dem 5. August von Biel nach Boncourt fuhr – üblicherweise eine Direktverbindung –, musste zweimal umsteigen und knapp eine halbe Stunde mehr Fahrzeit einrechnen. Der Ersatzfahrplan hatte auch auf die anschliessenden Bahn- und Buslinien grosse Auswirkungen. Auf der CJ-Normalspurstrecke Porrentruy – Bonfol waren zu gewissen Zeiten ausnahmsweise zwei Kompositionen unterwegs, die sich gemäss Fahrplan in Alle kreuzen sollten. Der Bahnhof ist allerdings nur mit Handweichen ausgerüstet. Somit hätten in Alle zwei Personen gleichzeitig Stationsdienst leisten müssen. Um das zu vermeiden, liess man die Züge auf zwei parallele Gleise einfahren und die Fahrgäste umsteigen.

### Herisau – Wattwil

In der Ostschweiz fuhren vom 9. Juli bis zum 10. August keine Züge zwischen Herisau und Wattwil. Die Südostbahn erneuerte in dieser Zeit vier Tunnel entlang der Strecke; diese werden in Zukunft ein Lichtprofil aufweisen, das auch für Doppelstockzüge ausreicht. Weiter standen Oberbauarbeiten in den Bahnhöfen Herisau und Degersheim an, und es wurde intensiv an der neuen Dop-

Oben: Am Tag vor Inkrafttreten der Streckensperre am Simplon „evakuierte“ Crossrail sechs in Domodossola verbliebene Lokomotiven Richtung Norden. Das Bild zeigt die Re 436 114, 436 112, 185 580, 185 581, 185 577 und 185 590 auf der Fahrt nach Basel bei Einigen; ab Thun wurde dann noch die 185 592 mitgenommen (Foto: A. Bitzi, 12. August 2012).

Unten: Weil Busse am Bahnhof Iselle nicht wenden können, mussten die Reisenden einen Fussmarsch auf der „Via Stazione“, die auch von den Nutzern des Autoverlads Iselle – Brig frequentiert wird, in Kauf nehmen (Foto: R. Pringsheim, 19. August 2012).



Ungewöhnliche Betriebsabwicklung im Bahnhof Alle mit dem zwischen Bonfol und Alle pendelnden BDe 577 101 (links) sowie dem zwischen Porrentruy und Alle fahrenden RBDe 560 141. Reisende von Bonfol nach Porrentruy und umgekehrt steigen in Alle von einem in den anderen Zug um; so müssen die Handweichen im Bahnhof nicht umgestellt werden (Foto: Th. Stolz, 21. Juli 2012).

pelspur Schachen West gearbeitet. Im Rahmen dieses Grossprojekts entsteht neben dem 157 Meter langen und 30 Meter hohen Kirchobelviadukt eine zweite Brücke.

Direktbusse Herisau – Wattwil ohne Halt und Regionalbusse mit Halt an allen Zwischenstationen ersetzen die ausfallenden Züge. Während des fünfwöchigen Unterbruchs dauerte eine Fahrt von St. Gallen nach Uznach 71 statt 41 Minuten; wer von Wattwil nach Degersheim reiste, war 36 statt zwölf Minuten unterwegs. Auf dieser Verbindung ist die Bahn dank des Wasserflutunnels konkurrenzlos schnell.

### Iselle – Domodossola

Vom 13. August bis zum 2. September war die Simplonstrecke zwischen Iselle und Domodossola wegen dringender Bauarbeiten in der „Galleria Elicoidale di Varzo“ (Kehrtunnel) unterbrochen. Während diesen drei Wochen endeten die internationalen Züge Basel / Genève – Brig – Milano in Iselle. Da am dortigen Bahnhof der Platz knapp ist, erwartete ein Fussmarsch zur rund 400 Meter entfernt gelegenen Hauptstrasse die häufig mit viel Gepäck beladenen Reisenden. Erst dort konnten sie die Ersatzbusse zur Fahrt nach Domodossola besteigen. Ab Domodossola nach Milano setzte Trenitalia eine aus lediglich vier Liegewagen (!) bestehende Ersatzkomposition ein. Reisende mit Billett erster Klasse mussten somit in den Abteilen zweiter Klasse Platz nehmen.

Die SBB rieten im Vorfeld des Streckenunterbruchs explizit von Reisen nach Italien über Domodossola ab und empfahlen, auf die Gotthardachse auszuweichen. Für den Fussmarsch in Iselle stünden „leider keine Gepäckrolli oder ähnliche Hilfsmittel zur Verfügung“, wurden potentielle Kunden gewarnt. Ein Augenschein vor Ort ergab aber, dass man für schwerbepackte Fahrgäste immerhin einige Gepäckrollis bereithielt. Und für ältere oder gehbehinderte Personen stand ein Kleinbus zur Verfügung, der den Bahnhof mit der Bushaltestelle an der Hauptstrasse verband. In Domodossola fuhr der Ersatzzug Richtung Milano ab Gleis 1, womit den Passagieren der Gang durch die Unterführung erspart blieb.

Die Direktverbindung Genève – Venezia entfiel während der dreiwöchigen Streckensperrung.

### Weinfelden – Wil

Viel länger als alle bisher erwähnten Strecken, nämlich seit dem 26. März und noch bis zum 28. September, ist die von der SBB-Tochter Turbo betriebene Strecke Weinfelden – Wil für den Personenverkehr gesperrt. Über die damit verbundenen Unannehmlichkeiten haben wir unter anderem im letzten Heft berichtet. Inzwischen hat die „Thurgauer Zeitung“ publik gemacht, dass der Busersatzbetrieb, bei dem wichtige Anschlüsse in Weinfelden und Wil nicht zuverlässig hergestellt werden können, jeden fünften Fahrgast gekostet hat. (mr/lüt/tst)



Zertifiziert nach ISO 9001 / 14001

Die Makies AG ist eine Tochtergesellschaft der Marti Betriebe Zell, einer erfolgreichen und dynamischen Firmengruppe im Bereich Kiesabbau, Produktion von Beton und Kiesprodukten, Recycling und Transportdienstleistungen.

Für die Zustellung unserer eigenen Kieszüge – üblicherweise nur an Werktagen (ohne Nacht- und Schichtbetrieb) in den Regionen Zentralschweiz, Bern und Zürich – suchen wir nach Vereinbarung einen engagierten

## Aushilfe-Lokführer B 100

Das Arbeitspensum beträgt zirka 40 %.

Ihre Aufgabe:

- Führen von BDe 576 und Dieselloks,
- Be- und Entladung von Eisenbahnwagen.

Wir erwarten:

- Flexibilität im Einsatz und Teamplayereigenschaften,
- Hohes Verantwortungs- und Sicherheitsbewusstsein sowie ein uneingeschränktes Hör- und Sehvermögen.

Wir bieten Ihnen ein interessantes Arbeitsgebiet sowie zeitgemässe Arbeitsbedingungen. Wir freuen uns auf Ihre Bewerbung.

**Makies AG, Urs Marti**  
**Luzernstrasse 23, 6144 Zell**  
**Telefon 041 989 89 89 / [www.makies.ch](http://www.makies.ch)**