

## P-Lokomotiven bei Cargo

Wegen eines knappen Lokomotivbestands, bedingt durch Unfälle und etliche Stufen-schalter-Explosionen in den letzten Monaten, musste SBB Cargo in den letzten Wochen immer wieder kurzfristig auf Re 4/4 II der Division Personenverkehr zurückgreifen. Laut SBB Cargo handelt es sich „um einen normalen Prozess, der die Ressourcen der SBB optimal nutzt und unnötige, kostenintensive Reserven auf Divisionsebene vermeidet“. In Cargo-Diensten gesichtet wurden unter anderem die 11109 (eine der letzten verbliebenen Swiss-Express-Maschinen), die 11148 und die 11152.

Die bei einem Rangierunfall in Deutschland beschädigte Re 421 383 (siehe Heft 3/2015, S. 139) wird nach der eingehenden Begutachtung der Schäden im IW Bellinzona definitiv repariert. (rh/mr)

## Keine Tramlinie für Biel

Der Kanton Bern hat die Planungsarbeiten für das Regio-Tram Biel eingestellt und die Auflösung der Planungsorganisation eingeleitet. Eine Umsetzung dieses Vorhabens sei „im aktuellen verkehrspolitischen und städtebaulichen Umfeld sowie aus finanzpolitischen Gründen“ in absehbarer Zeit nicht realistisch. Vorgesehen war eine Tramlinie durch das Stadtzentrum ins Bözingenfeld unter Einbezug der von Täuffelen kommenden Meter-spur-Bahnstrecke. Das Projekt bleibt Bestandteil des regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts, damit es allenfalls in ferner Zukunft doch noch umgesetzt werden kann. (pd)

## Für den Papierkorb

*Im Zusammenhang mit der früher oder später anstehenden Flottenerneuerung der Waldenburgerbahn wird im Baselbiet wieder einmal darüber nachgedacht, die exotische Spurweite von 750 mm aufzugeben. Das hätte das definitive Aus für den derzeit ohnehin eingestellten Dampfbetrieb zur Folge und ist deshalb umstritten. Immerhin hätte man nach der „Verbreiterung der Schienen um 25 Zentimeter“, wie es die „Basler Zeitung“ in ihrem Bericht vom 29. März formulierte, eine andere Touristenattraktion: die wohl breitesten Schienen der Welt.*

*Auch beim Ausbau des Bahnhofs Lausanne tut sich in Sachen Schienen Erstaunliches: Dort werden bis 2025 „sämtliche Gleise vergrössert und verlängert“, wusste die „Neue Zürcher Zeitung“ im März zu berichten. Inwiefern die derzeit verlegten Gleise zu klein sind und welche Grösse angestrebt wird, wurde nicht erläutert.*

*Im gleichen Bericht der NZZ heisst es zum geplanten Metro-Ausbau, das Waadtländer Parlament habe „vier Krediten in der Höhe von insgesamt 55 Millionen Franken zugestimmt, die unter anderem die Inbetriebnahme einer dritten Metrolinie [...] ermöglichen.“ Schön wärs: Was die künftige M3 betrifft, wurden lediglich Planungskredite verabschiedet. Der Bau allein des ersten, kurzen Abschnitts Gare CFF – Flon wird mehr als 150 Millionen Franken kosten.*

*Ganz neue historische Erkenntnisse brachte die „Neue Luzerner Zeitung“ in ihrem Bericht zur Schliessung der beiden Zuger Unternehmen Mario Vanoli Erben AG und Vanoli Beton und Transporte AG an den Tag: „1899 gründete Alberto Vanoli in Göschenen ein Gleis-*

## Fussballzug auf Umwegen

Nach einem haushoch verlorenen Fussballspiel in Basel zogen randalierende FCZ-„Fans“ am Abend des 12. April auf der Heimreise in Pratteln die Notbremse ihres Extrazuges und strömten auf die Gleise. Das zwang die SBB, den Zugverkehr aus Sicherheitsgründen für etwa eine halbe Stunde einzustellen. Um weitere Komplikationen möglichst zu vermeiden, wurde der Zug schliesslich über Nebenstrecken via Laufenburg, Koblenz und Bülach nach Zürich geleitet. Den Abschnitt Laufenburg – Koblenz nutzen sonst nur Güterzüge. (sda/mr)

## In Bauma entsteht die Bahnhofhalle für den DVZO

Der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland (DVZO) betreibt seit 1978 zwischen Hinwil und Bauma eine elf Kilometer lange Museumslinie; gut die Hälfte der Strecke befindet sich im Eigentum des Vereins. Die sechs eigenen Dampflokomotiven, davon fünf betriebsfähige, sind in Bauma, Wald und Uster unter Dach abgestellt; das restliche Rollmaterial steht ganzjährig im Freien. Mit dem Neubau einer Depothalle in Bauma wird sich dies bald ändern.

2003 hatte man beim DVZO mit der Planung einer dreigleisigen, etwa hundert Meter langen Halle für die Unterstellung insbesondere der Personenwagen begonnen. Gleichzeitig befassten sich die SBB damit, in ihrem Industriewerk in Olten eine alte Holzhalle, die ursprünglich einen Teil des ersten Basler Bahnhofs gebildet hatte, zu ersetzen. Weil diese Halle genau die Masse aufweist, die der

*bauunternehmen. Dieses war massgebend am Bau des Gotthard-Eisenbahntunnels beteiligt“, schrieb das Blatt. Wie passt das damit zusammen, dass besagter Tunnel ab 1872 gebaut und bereits 1882 eröffnet wurde? Immerhin hat die NLZ die Angaben nicht selber erfunden, sondern nur wörtlich von der Website der Mario Vanoli Erben AG übernommen, wie eine kurze Google-Recherche zeigt.*

*Am 7. April blieb auf der NBS Mattstetten – Rothrist ein von Olten Richtung Bern fahrender SBB-Zug stecken. Somit mussten die Fernverkehrszüge einige Zeit über Burgdorf umgeleitet werden. Die zahlreichen Störungsmeldungen der SBB glänzten bezüglich der Lokalisierung der Störung mit umwerfender Klarheit: „Zwischen Bern und Neubaustrecke auf der Linie Bern – Olten ist die Strecke nur beschränkt befahrbar.“ Gleichzeitig war die Linie Biel – Olten „zwischen Solothurn und Neubaustrecke“ betroffen. Den Verantwortlichen „Info-Spezialisten“ möchte man zurufen: Gebt euren Kunden doch eine Chance, zu verstehen, um was es geht!*

*Gleichen Tags sorgte eine andere SBB-Störungsmeldung für Erheiterung in der SER-Redaktionsstube: „Die S-Bahnzüge S26 Rheineck – Walzenhausen fallen aus. Grund: Zug blockiert Strecke.“ Weil für diese Linie der Appenzeller Bahnen nur ein einziges Triebfahrzeug zur Verfügung steht, kann nur der BDhe 1/2 1 der Übeltäter gewesen sein. Wer das „Bähnli“ kennt, muss freilich auch ob der Bezeichnung „S26“ schmunzeln. Doch die 1,9 Kilometer kurze 1200-mm-Zahnstangenstrecke ist ganz offiziell Teil der S-Bahn St. Gallen. (mr)*

DVZO in Bauma benötigt, entstand die Idee, sie ins Zürcher Oberland zu versetzen. Bereits auf die Saison 2010 hin konnte die Gleisanlage in Bauma für die neuen Bedürfnisse angepasst werden; nun hat der Aufbau der Halle, der inzwischen der Status eines Bau-denkmals von nationaler Bedeutung zuerkannt wurde, begonnen. Als Einweihungstermin wurde Sonntag, 6. September 2015, festgelegt.

Die ursprünglich auf 3,5 Millionen Franken geschätzten Kosten haben sich durch zahlreiche Projektänderungen und -verbesserungen auf gut 5,5 Millionen erhöht. Ungeachtet ihres Alters muss die Halle den heutigen baulichen Anforderungen genügen. Vor allem galt es die Schneelast im auf 640 Meter Höhe gelegenen Bauma, gegenüber knapp 400 Meter in Olten, zu berücksichtigen: 400 Kilogramm pro Quadratmeter, insgesamt 800 Tonnen, muss das Dach tragen können. Die Halle wird deshalb mit Stahlträgern verstärkt. Weiter mussten einige Teile ersetzt werden, wobei immer noch vier Fünftel der Originalsubstanz der Tragkonstruktion vorhanden sind. (lüt)

## VBZ-Trambeschaffung: Zürcher Regierungsrat gibt sich optimistisch

Der Zürcher Regierungsrat geht davon aus, dass die Beschaffung von 70 neuen VBZ-Trams trotz der Turbulenzen, die inzwischen zu einer Verzögerung von deutlich mehr als einem Jahr geführt haben (siehe Bericht im letzten Heft), nicht gefährdet ist. Auch sei nicht mit Mehrkosten zu rechnen, antwortete der Rat auf eine parlamentarische Anfrage. Die aufgelaufene Verspätung lasse sich mit einer Steigerung der Lieferkadenz aufholen. Bislang war vorgesehen, zwischen 2016 und 2023 maximal ein Dutzend neue Trams pro Jahr in Betrieb zu nehmen, nun sollen es mehr werden – wenn der Zuschlag denn einmal erteilt und rechtskräftig ist. (sda/mr)

## Tarifanpassungen beim Autoverlad Andermatt – Sedrun

Von der Öffentlichkeit weitgehend unbemerkt, traten beim nur im Winter angebotenen Autoverlad Oberalp der MGB am 14. Dezember 2014 zwei wesentliche Neuerungen in Kraft.

Einerseits wurde der seit jeher nicht publizierte Einheimischen-Tarif von 50 statt 65 Franken pro Auto abgeschafft. Dieser stand rechtlich auf schwachen Füßen, weil die Betriebsdefizite des Autoverlads durch die Eidgenossenschaft – und nicht etwa durch den Kanton Graubünden oder die Gemeinde Tujetsch – gedeckt werden, also alle Steuerzahler der Schweiz das Angebot mitfinanzieren.

Andererseits ist der Autoverlad vor allem für Autos mit mehreren Insassen deutlich günstiger geworden. Anders als früher müssen die Passagiere nicht mehr ein reguläres Billett von Sedrun nach Andermatt beziehungsweise

## Korrigendum zu SER 4/2015

Zum auf Seite 161 abgebildeten Untersuchungswagen des Ärztlichen Dienstes der SBB erreichte uns der Hinweis, dass dieser bereits ab 2010 nicht mehr seinem eigentlichen Zweck diene. Seit 2013 ist der nun als X 99-70 302 bezeichnete Wagen Teil des Schul- und Erlebnis-zuges.