

Sektion Espace- Mittelland Texte Homepage "Aktuell" (Zusammenfassung bis 31.12.2017)

Voranzeige Mitgliederversammlung 2018 Besuch im Bahnlabor in Deisswil

Am Samstag, 10. März 2018 findet die Mitgliederversammlung (MV) von Pro-Bahn, Sektion Espace-Mittelland, statt. Am Morgen, im Restaurant Linde Stettlen, der statutarische Teil mit Mittagessen, am Nachmittag statten wir dem Bahnlabor «Desm» im Bernapark in Deisswil einen Besuch ab.

Der Verein «Dynamisches Eisenbahn System Modell» betreibt in der ehemaligen Kartonfabrik den einzigen Lok-Vollsimulator zu Forschungszwecken in der Schweiz.

Gäste und Mitglieder anderer Sektionen sind willkommen.

10.30 MV (statutarische Teil)

12.15 Mittagessen

13.45 Transfer nach Deisswil

14.30 Vorführung Loksimulator

Einladung (http://www.pro-bahn.ch/14/1488/2018_EM_MV2018?force)

Wir freuen uns auf zahlreiche Besucher

Vorstand Sektion Espace Mittelland

(Text: K.P. Woker, 27.11.2017)

Unabhängig, fortschrittlich, einladend, traditionell



Tramhaltestelle Eigerplatz mit dem «unabhängigen» Swiss-Trolley auf Einweihungsfahrt.

Was wie ein Slogan für eine politische Partei tönt, gilt für die Nummer 22 und seine 16 Brüder. Oder schlicht für die neuen Swisstrolleys von Bernmobil, welche am 1. Dezember 2017 zum Winterstart eingeweiht wurden. Natürlich mit vielen Lobesworten der kantonalen und der städtischen Verkehrsdirektorin, der Direktoren von Bernmobil und dem Lieferanten Hess AG, Bellach. Aber der Slogan stimmt und die «Vorschuss-Lorbeeren» sind absolut berechtigt, wie sich die Fahrgäste zukünftig selbst vergewissern können.

Mehr... (http://www.pro-bahn.ch/14/1461/2017_EM_Swisstrolley?force)

(Bild+Text: K.P. Woker, 04.12.2017)

Wieder eine Million

Fahrgäste auf Thuner- und Brienersee, praktisch gleich wie letztes Jahr: Das ist die Prognose von Claude Merlach, Leiter Schiffsbetrieb, zur abgelaufenen Sommersaison und zu Beginn der Winterschiffahrt. Weitere aktuelle Mitteilungen anlässlich der gewohnten herbstlichen Medienkonferenz: Die Ländte Leissigen kann voraussichtlich erst 2019 angefahren werden, weil schwere Baumängel an der alten Konstruktion zum Vorschein kamen. Das DS Spiez sollte ab Winter 2018/19 zur Verfügung stehen, die Arbeiten an der Maschine laufen. Und ab nächstem Jahr wird der SV ebenfalls die Gastronomie auf dem Brienersee übernehmen, da Peter Schenkel, der langjährige bisherige Betreiber, auf ein Restaurant an Land wechselt. Das schwimmende Restaurant an der Ländte Interlaken Ost wird aber wie gewohnt Gäste empfangen; hier springt der SV sofort ein, um das Angebot nahtlos weiterführen zu können.



Total unüblich war dann der längere zweite Teil des Medienanlasses, als es nämlich um die Erneuerung und vor allem um eine langfristige Strategie in Sachen Flotte ging. Einerseits investiert die BLS rund 2,5 Mio Franken nur während diesem Winter in die technische und einrichtungsmässige Erneuerung von fünf Schiffen. Andererseits besteht jetzt endlich ein Papier, welches eine fundierte Perspektive für die nächsten rund zwanzig Jahre gibt. Die Strategie ist zweigeteilt, in „Marktbedürfnisse“ sowie „Betrieb und Technik“. Daraus ergeben sich ein Rückbau von voraussichtlich vier Schiffen, eine Verlängerung des MS Schilthorn sowie ein neues Schiff auf dem Brienersee.

Stichworte zu „Marktbedürfnisse“ sind zeitgemässe Ausstattung, moderne Gastronomiekonzepte, behindertengerechte Zugänge sowie Familienzonen und genügend Stauraum für Velos und Gepäck. Auf der Seite „Betrieb und Technik“ sind das zuerst 12 Schiffe gegenüber den 14 aktuellen, ein dynamischer Schiffseinsatz, eine Kapazitätserhöhung für die Winterschiffahrt – die auch für den Brienersee angedacht ist, da viele asiatische Gäste ein solches Nachmittagsangebot schätzen – sowie effiziente und ökologische Antriebssysteme.

Im dritten Teil ging es um den Neubau der Werfthalle, das „Jahrhundertprojekt“. Ralph Darmstädter als Leiter Technik und Infrastruktur bemerkte, dass er hier eine ganz besondere Aufgabe hatte, denn seit Jahrzehnten ist in der Schweiz keine Werfthalle mehr neu gebaut worden, und vermutlich ebenso lange muss man auf den nächsten Neubau warten. Testläufe beginnen noch vor Weihnachten, und ab dem 11. Januar wird bereits das erste Schiff dort für die Revision geparkt. [Für die Bevölkerung wird die imposante Anlage am 24. und 25. März 2018 geöffnet werden.](#)



(Bilder: HR; Text: A. Theiler, 27.11.2017)

„Danke Stadt Bern! Und am 4. März nun der Kanton!“

Mit diesem Twitter kommentierte Regierungsrätin Barbara Egger die erfreuliche Zustimmung der Berner zur Abstimmung vom 26. November über den städtischen Anteil von 24 Mio. Franken zum projektierten Tram Bern – Ostermundigen. Trotz den beiden JA der Vorortgemeinde und der Stadt können die Bagger noch nicht auffahren. Am 4. März 2018 wird von Gadmen bis Courtelary über den kantonalen Beitrag über 102 Mio. Franken abgestimmt. Einzig und allein, weil ein sehr eigennütziges Komitee aus dem betroffenen Berner Stadtquartier das Referendum gegen den Grossratsbeschluss ergriffen hat.

Was ist von den Argumenten der Tramgegner zu halten? Fast gar nichts. Die völlig überlastete Buslinie 10 – die Busse folgen sich im Zwei-Minuten-Takt und sind heute schon rappendvoll – sollen nach deren Vorstellungen durch Mega-Busse ersetzt werden oder die Tramlinie weitab der bewohnten Quartiere durchgeführt werden. Einzig um die alten Alleebäume – welche beim Bau der Tramlinie fast alle ersetzt würden – zu schonen. Zudem argumentieren sie, «am Zytglogge entsteht ein Tram-Chaos». Würde das Tram aber auf einer anderen Route verkehren als die Buslinie, wären besagte Tramgegner vom öV abgeschnitten. Am liebsten wäre ihnen das Tram weit weg und eine «exklusive» innerstädtische Buslinie ohne Gedränge für ihr Wohlergehen. Reines Wunschdenken. Zugegeben: Das Berner Tramnetz mit seiner Wespentaille zwischen Zytglogge und Hirschengraben ist problematisch und dort überlastet. In absehbarer Zeit tut Abhilfe Not. Mit einem Nein zur kommenden kantonalen Abstimmung ist aber gar nichts gewonnen – Busse im 90 Sekunden-Takt via Zytglogge ergeben ein noch grösseres Chaos.

Pro Bahn Espace-Mittelland empfiehlt für die kantonale Abstimmung vom 4. März 2018 zum Tramkredit Bern-Ostermundigen ein überzeugtes JA. Nur so reist man in Zukunft als Fahrgast und nicht als «Bus-Sardine» auf der Linie 10.

(Text: K.P. Woker, 26.11.2017)

Substanzielle Verbesserung für öV-Kunden im Kanton Bern

Kein «grosser» Fahrplanwechsel steht uns am 10. Dezember bevor, aber die heute publizierten 116 Änderungen bringen gezielte Mehrleistungen für die Kunden.

Mehr lesen... (http://www.pro-bahn.ch/14/1452/2017_EM_oeV18?force)

(Text: K.P. Woker, 13.11.2017)

Biel: neue Autobahn = Chance für «Fernbus»

Linie 12: eine Fernbus-Linie über die Autobahn hat den Betrieb aufgenommen.

Die Autobahn ist für den Fernbus die Lebensader. Was Flixbus kann, das können wir auch, sagten sich die Bieler Verkehrsbetriebe und setzen flix und fix mit der Eröffnung der Ost-Umfahrung der A 5 in Biel einen regionalen «Fernbus» in Betrieb. Linie 12, Brügg-Bahnhof – Bözingerfeld direkt. Zehn Minuten dauert die Fahrt, sechs davon auf der Autobahn. Bahnhof und Zentrum von Biel werden sprichwörtlich links liegen gelassen. Montag bis Freitag, fünf Mal von 6 – 8 Uhr ab Bahnhof Brügg und sechs Mal von 15.30 bis 18 Uhr ab der SBB-Haltestelle Bözingerfeld / Champs de Boujean. Perfekt der Anschluss von/zur S 3 in Brügg und damit ideal für Pendler aus dem Raum Bern-Lyss zu den Arbeitsplätzen im Bözingerfeld.

Pro Bahn Espace-Mittelland kann den Bieler Verkehrsbetrieben nur applaudieren für dieses wirklich kundenfreundliche Angebot. Wir wünschen dem Bieler «Fernbus» einen ebenso rasanten Passagierzuwachs wie den grünen Flixbussen und freuen uns über diese Initiative.

Linie 12, Fahrplan (http://www.pro-bahn.ch/14/1449/2017_EM_BielBus-1?force)

Linie 12, Liniennetzplan (http://www.pro-bahn.ch/14/1450/2017_EM_BielBus2?force)

(Text: K.P. Woker, 09.11.2017)

Tram Ostermundigen, Abstimmung vom 26.11.2017 Ostermundigen will, Bern sowieso!

Die Gegner informieren mit falschen "Würfeln". Pro Bahn, vertritt die Interessen der öV-Benützer und sagt vorbehaltlos Ja zu diesem Kredit.

Die Gegenargumente lassen sich einfach entlarven.

Siehe... (http://www.pro-bahn.ch/14/1444/2017_EM_TramO-2?force)

(Text: K.P. Woker, 30.10.2017)

Bahnhof Spiez: Gefragt sind ausreichende Umsteigezeiten und ein direkterer Zugang zu den Bussen

Pro Bahn Schweiz, die Vertretung der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs, verfolgt die Diskussion um die fehlenden Lifte bei der Überführung auf der Ostseite des Bahnhofs Spiez mit Interesse. Durch ihre Lage brächten sie wohl Nutzen für Anwohner, kaum aber für Umsteiger. Deshalb: Ausreichende Umsteigezeiten zwischen Bus und Bahn sind notwendig, längere als heute.

Mehr lesen... (http://www.pro-bahn.ch/14/1441/2017_EM_Spiez-2?force)

(Text: K.P. Woker, 06.10.2017)

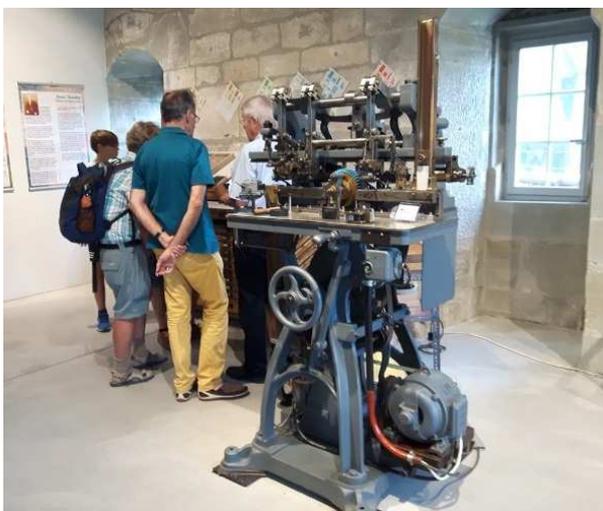
Billette bitte!

Im Musée Gutenberg, dem schweizerischen Museum der graphischen Industrie in Freiburg gastiert noch bis zum 1. Oktober eine nostalgische Ausstellung für Freunde der Bahn.



Steh-Arbeitsplatz Billettschalter aus Domdidier, rechts Pautze Schalterdrucker

Der engagierte «Ticket-Collector» Beat Winterberger aus Murten bietet Trouvaillen aus seiner Sammlung, vornehmliche Edmonsonsche Billette – die einst auf der ganzen Welt einheitlichen Kartonbillette, das älteste gezeigte wurde 1889 in Will SG verkauft. Nicht fehlen darf ein Billettschalter – er stammt aus dem Bahnhof von Domdidier mit samt Datumpresse, ein Pautze Billettdrucker aus Laufen und als Referenz an die einstige GFM ein Querschnitt durch deren Billett-Sortiment. Daneben zeigt die einzige noch aktive Billettdruckerei der Schweiz, Aeschbacher Worb, wie aus mehrschichtigem Karton braune, grüne, gelbe lückenlos nummerierte Billette hergestellt und heute sogar bis nach Tschechien exportiert werden.



Gutenberg Museum, Place Notre-Dame 16, Freiburg, offen Mi – So, 11 – 17 Uhr.

Führungen am 10.9. und 27.9. je um 14 Uhr. Ab Freiburg Bahnhof Bus 1 / 2 bis Tilleul.

Ausstellung am 30.8.2017 besucht und als sehenswert befunden.

Die heute noch bei Aeschbacher Worb in Vollbetrieb stehende Druckmaschine von 1930 bedruckt Rohlinge vor- und rückseitig und nummeriert sie überdies.

(Text und Bilder: K.P. Woker, 30.08.2017)

Barrieren in Interlaken



Der Bahnübergang in der Marktgasse in Interlaken gab in der letzten Zeit etliche unschöne Medienmeldungen her. Autofahrer, die mit den hiesigen Sitten nicht vertraut sind, verfangen sich schon fast regelmässig zwischen den sich schliessenden Barrieren. Glücklicherweise verliefen die Unfälle bisher ohne Tote.

Als Sofortmassnahme ist nun dieser Übergang täglich bis zum Ende der Sommersaison von zwölf Uhr mittags bis neun Uhr abends bewacht.

Die Gemeinden Interlaken und Unterseen übernehmen fürs erste die Kosten. Später soll dann mit der BLS ein Kostenteiler vereinbart werden. Bauliche Massnahmen sind in diesem extrem engen und stark überbauten Raum kaum möglich. Umso schöner, dass nach dem zweiten Unfall nicht mehr lange über Projekte, die in ein paar Jahren baulich vielleicht umgesetzt werden, diskutiert wurde, sondern dass die Gemeinden sehr schnell und unbürokratisch mit einer wirkungsvollen Lösung aufwarteten.

(Text: A. Theiler, 25.08.2017)

SBB – BLS, ein kleines Detail

Auf der Linie Bern – Biel verkehren Doppelstock-Triebzüge KISS, gebaut von Stadler-Rail. Die RE-Züge mit SBB-Kompositionen, die S-Bahn mit BLS-Kompositionen. Beide Modelle wurden um 2010 herum entwickelt und teilweise parallel gefertigt. Sie bieten fast dieselben Annehmlichkeiten für die Reisenden. Auch der Velo-Stauraum ist identisch. Velofahrende werden ein kleines, aber für sie wichtiges Detail entdecken.

Im SBB-Zug kann – nach altväterischer Art - ein Velo mit einem Lederriemen, versehen mit einer Niete und verschiedenen Löchern, festgezurt werden. Könnte, wenn die Niete am Lederriemen nicht schon abgerissen wäre, was schon mehrmals beobachtet wurde. (Bilder 1, 2). Dank des eigenen Veloschlösses hat's trotzdem funktioniert.



Im BLS-Zug gibt's zwei ausziehbare Rollgurten aus Kunststoff, ähnlich Sicherheitsgurten im Auto. Perfekt, um zwei nebeneinanderstehende Fahrräder vor dem Umfallen zu bewahren. (Bilder 3, 4). Auch Kinderwagen lassen sich damit sichern.



BLS, wir gratulieren. SBB, welche Sparidee hat hier ein Revival gefeiert? Lederriemen mit Ösen und Haken - zum Hochziehen der schweren Eisenrahmenfenster - gab's letztmals in den Zwei-Achsern der Nord-Ost-Bahn um 1890. Peter Spuhler, als Erbauer der beiden Züge, bitte überzeugen Sie die SBB vom Nutzen moderner Rollgurten.

(Text + Bilder [16.7.17 Bern-Biel] K.P. Woker, 26.07.2017)

CEVA: Letzter Brocken ist weg

Genf, 8. Juni 2017: Letzter Tunneldurchstich vollendet.

Noch 2½ Jahre bis zur Eröffnung der Genfer S-Bahn, Genf Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA). Ein grosser Schritt zu einem zeitgemässen öV in der Calvin-Stadt. Zeitgleich mit der S-Bahn soll auch das Genfer Tram nach Annemasse fahren. Des Guten (öV) zu viel?

Mehr (http://www.pro-bahn.ch/14/1382/2017_EM-CEVA0806?force)

(Text: K. Woker, 08.06.2017)