

gazette

Jetzt die «gazette»
gratis abonnieren!
bls.ch/gazette-abo



Trends und Traditionen

Auf Entdeckungsreise in Luzern

Tradition et modernité

à la découverte de Lucerne

150 Jahre Schiffahrt

150 ans de navigation
au Pays des Trois-Lacs

Barrierefrei reisen mit der BLS

Voyager sans obstacles
avec BLS



4 Aussteigen in Luzern

Entdecken Sie das Tor zur Zentralschweiz Découvrez le portail de la Suisse centrale

12 Fokus



Barrierefrei reisen mit der BLS Voyager sans obstacles grâce à BLS

20 Scheinwerfer

150 Jahre Schifffahrt auf dem Neuenburger- und Murtensee 150 ans de navigation sur le lac de Neuchâtel et le lac de Morat



28 Arbeitswelt

Ohne Kupplung kein Flügelzug Pas de train multi-branches sans accouplement

2 Zahlen & Fakten

18 Liniennetz

32 Wettbewerb

33 Unterwegs



Daniel Schafer
CEO BLS AG

Liebe Leserin, lieber Leser

Alle Menschen sollen den öffentlichen Verkehr nutzen können – ohne Hindernisse. An diesem Ziel arbeiten die BLS und zahlreiche andere Verkehrsunternehmen in der Schweiz seit Jahren. Wir sind gut im Zeitplan. Heute profitieren bereits über 80 Prozent aller Fahrgäste, die an BLS-Bahnhöfen ein- und aussteigen, von einem barrierefreien Zugang zur Bahn. In unserer Fokusgeschichte blicken wir in die Baugrube und erklären, wie wir unsere Bahnhöfe behindertengerecht umbauen. Der BLS ist die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes wichtig. Es macht das Reisen im öffentlichen Verkehr angenehmer – für alle Fahrgäste.

Ich wünsche Ihnen gute Fahrt.
Daniel Schafer

Chère lectrice, cher lecteur,

Tout le monde doit pouvoir prendre les transports publics – et cela sans obstacles. C'est l'objectif que se sont fixé, depuis des années, BLS et de nombreuses autres entreprises de transport en Suisse. Les travaux vont bon train. Aujourd'hui déjà, plus de 80% de tous les voyageurs qui montent ou descendent à des gares BLS bénéficient d'un accès aux trains sans obstacles. Dans notre rubrique Focus, nous nous intéressons aux travaux que cela implique et présentons comment nos gares sont transformées pour accueillir les personnes en situation de handicap. BLS accorde une grande attention à la mise en œuvre de la loi sur l'égalité pour les handicapés. Cela rend aussi les voyages en transports publics plus agréables – pour tous les voyageurs.

Je vous souhaite un bon voyage.
Daniel Schafer

Nächster Halt: Wanderweg

Die BLS verlängert in der warmen Jahreszeit drei ihrer Buslinien und bringt so Entdeckungsfreudige direkt zum Ausgangspunkt vielseitiger Wanderungen im Emmental. Die Wanderbusse fahren vom 30. April bis 30. Oktober 2022 ausschliesslich samstags und sonntags sowie an den allgemeinen Feiertagen. Von Langnau i.E. fährt der Bus einerseits auf die Lüderen-, andererseits auf die Mettlenalp (Napf), beides ideale Ausgangspunkte für Wanderungen durch die hügelige Region. Von Signau aus erschliesst ein Wanderbus zudem das Ausflugsziel Chuderhüsi. Für die Wanderbusse gelten die gängigen ÖV-Billette. **Siehe Liniennetz auf Seite 19. bls.ch/bus**



Preisgekrönter Saaneviadukt

Die BLS gewinnt für die Sanierung des Saaneviadukts den Ernst&Sohn Ingenieurbaupreis 2022. Die Jury würdigt den sorgfältigen und ressourcenschonenden Umgang mit dem denkmalgeschützten Bauwerk, das die BLS von 2018 bis 2021 erneuert hat. Der Ingenieurbaupreis des Fachverlags Ernst&Sohn wird alle zwei Jahre für herausragende Leistungen im konstruktiven Ingenieurbau verliehen.

bls.ch/saaneviadukt

Event-Tipps

Eine Auswahl von Veranstaltungen ab April 2022, Änderungen vorbehalten. Weitere Infos unter bls.ch/events

29. April bis 8. Mai 2022	BEA Bern	bea-messe.ch
14. Mai 2022	Grand Prix von Bern	gpbern.ch
19. bis 21. Mai 2022	«Walliser Totentanz» im Freilichttheater Raron	loetschberg-region.ch
11. bis 18. Juni 2022	Oberemmentalische Gewerbe- und Landwirtschafts-Ausstellung, Langnau	oga.ch
24. bis 26. Juni 2022	Bärner Stadtfescht	bernerstadtfest.ch



14 MIKA-Züge

Mittlerweile fahren 14 MIKA-Züge auf dem Netz der BLS. Sie verkehren aktuell als InterRegio zwischen Bern, Neuenburg und La Chaux-de-Fonds sowie auf der S4 zwischen Thun, Bern und Langnau i. E. Bis ins Jahr 2025 wird die BLS die MIKA-Flotte aus insgesamt 58 Zügen in Betrieb genommen haben.



Freilichttheater «Der Name der Rose» in der Klosterruine Rüeggisberg

Die berndeutsche Inszenierung nach dem weltberühmten Roman von Umberto Eco verwandelt die Ruine Rüeggisberg vom 29. Juni bis 20. August mit imposanten Bildern in ein intaktes mittelalterliches Kloster. Die Geschichte mit ihren witzigen, aber auch tragischen Figuren verspricht reichlich Spannung und offenbart die Abgründe mittelalterlichen Denkens und Handelns. Mit unter die Haut gehenden Szenen und Bildern wird ein Theaterabend geschaffen, der in Erinnerung bleibt.

namederrose.ch



Bärner Stadtfescht 2022: zfriede.zäme.feschte.

Diesen Sommer geht es endlich los: Nach zwei pandemiebedingten Verschiebungen ist das Bärner Stadtfescht nun definitiv im Anmarsch. Am Wochenende vom Freitag, 24., bis Sonntag, 26. Juni 2022, erwartet die Bevölkerung ein abwechslungsreiches Programm. Die Gassen und Plätze zwischen dem Bahnhof Bern und der Nydeggbücke verwandeln sich in eine kunterbunte Festmeile. Während dreier Tage wird gefeiert, getanzt, genossen – ganz nach dem Motto «zfriede.zäme.feschte.».

bernerstadtfest.ch





Stadt der Trends und Traditionen

Trendige Lokale, originelle Hotels und zahlreiche Sehenswürdigkeiten: Nicht ohne Grund steht Luzern bei Touristinnen und Tagesausflüglern ganz oben auf der Liste. Ein Wochenende allein reicht nicht aus, um die Stadt am Vierwaldstättersee ganz zu erkunden.

Text: Mia Hofmann
Bilder: Raul Surace

Der 1859 eröffnete Bahnhof Luzern ist der grösste reine Kopfbahnhof der Schweiz. Mit 167 000 Fahrgästen pro Tag ist er zudem der viertmeist frequentierte Bahnhof des Landes. Das Portal des alten Bahnhofsgebäudes erinnert an einen Triumphbogen und schmückt heute den Vorplatz. Hier fahren die Busse los, gleich dahinter liegt der See – ideal, um direkt aufs Schiff umzusteigen. Unser Wochenende ist jedoch ganz der Stadt gewidmet. Frohen Mutes ziehen wir los über die Reuss Richtung Löwendenkmal und Gletschergarten.

Magischer Gletschergarten und Spiegelwelt

Durch ein kleines Kassenhäuschen betreten wir den Gletschergarten und stehen inmitten sogenannter Gletschertöpfe – tiefe, runde Gruben, die durch das Bewegen von losen Steinen durch Eis und Wasser geformt wurden. Entdeckt wurden sie, als Josef Amrein-Troller vor rund 150 Jahren das Gelände kaufte und an dieser Stelle einen Weinkeller bauen wollte. Ein Freund riet ihm, eine Touristenattraktion daraus zu machen – der Bankier folgte dem Rat. Als er starb, führte seine Frau Marie Amrein-Troller den Gletschergarten noch rund 30 Jahre. Sie liess zudem das Spiegellabyrinth bauen: einen Saal aus 90 Spiegeln, dem Alhambra-Palast von Granada nachempfunden. Sofort nehmen wir Hände und Füsse zu Hilfe und tasten uns Schritt für Schritt vorwärts. Spiegel und Flur lassen sich bald nicht mehr unterscheiden. Was für ein Erlebnis!

Anschliessend folgt die 2021 eröffnete Felsenwelt: ein in Fels gehauener Gang, bespielt mit Videoanimationen, der die geologische Geschichte von vor 20 Millionen Jahren bis heute illustriert. Uns gefällt besonders der versteinerte Meeresboden: Wo heute Luzern steht, befand sich tatsächlich mal ein Palmenstrand!

**Übergang in die Altstadt:
Vom Rathaussteg fällt
der Blick auf kunstvolle
Fassaden – und die Kapellbrücke.**



Zmittag am Reuss-Ufer

An der frischen Frühlingsluft machen wir Halt am berühmten Löwendenkmal: Der sterbende Löwe, kunstvoll in Sandstein gehauen, steht für die 1792 beim Tuileriensturm in Paris gefallenen Schweizergardisten. Das martialische Denkmal mit dem Speer im Rücken des Tieres befindet sich hinter einem grossen Brunnen – der Ort verbreitet eine ganz eigene Stimmung.

Weiter schlendern wir Richtung Altstadt: Als Nächstes steht das Mittagessen im veganen Restaurant «Karls Kraut» auf dem Programm. Spontan steigen wir noch kurz zur Stadtmauer hoch: Von hier aus eröffnet sich ein wunderschöner Blick über die Stadt, den See, die Rigi und den Pilatus. Durch die Gassen der Altstadt gelangen wir ans Reuss-Ufer. Das Tagesmenü bei Karl Kraut mit Pak Choi, Edamame und Reisbratlingen überzeugt, das Interieur mit viel Holz und Pflanzen ist urgemütlich. Den Espresso danach geniessen wir draussen an der Sonne mit Blick aufs Wasser.

Übernachtung im Gefängnis

Den Nachmittag verbringen wir in der Neustadt: Gleich auf der anderen Seite der Spreuerbrücke liegt das Bruchquartier. Hier hat sich viel verändert: Früher war hier Schauplatz des kantonalen Viehhandels. Die Händler feilschten zwischen Wohn- und Geschäftshäusern um die besten Tiere, bis sich die Anwohner gegen Dreck und Gestank wehrten: 1971 war Schluss. Heute haben sich hier viele kleine trendige Läden, Cafés und Bars etabliert. Wir wühlen durch Secondhand-Kleider, begutachten handgemachte Hosenträger und liebäugeln mit einem Besuch beim Coiffeur.

Für die Übernachtung haben wir uns etwas Besonderes ausgesucht: ein Zimmer im ehemaligen Gefängnis. Bis 1998 wurden hier Verbrecher festgehalten, heute schlafen Gäste aus aller Welt in den ehemaligen Zellen. Das «Barabas» verdankt seinen Namen einem Häftling: Der Maler und Kriegsverweigerer Barabas bemalte seine Zelle mit allem, was er vermisste. Heute steht in diesem Raum ein «Töggelikasten» – an den Wänden prangen Frauen, Autos und Wein. Die Gänge und Zimmer des Hotels wurden karg belassen, einen Kontrapunkt setzt der Frühstücksraum mit reichlich Platz und Stühlen in allen Farben.

Sterbender Löwe und glückliche Pflanzen: Zmittag im veganen Restaurant «Karls Kraut» nach dem Besuch des Löwendenkmals.



- | | | |
|-------------------------------------|----------------------------|------------------|
| ① Gletschergarten | ⑥ Barabas / Gefängnishotel | ⑪ The Secondhand |
| ② Löwendenkmal | ⑦ Glore | ⑫ Plattform 32 |
| ③ Hotel National / Restaurant Franz | ⑧ Ductus | ⑬ Area 43 |
| ④ Stadtmauer | ⑨ Bruchquartier | ⑭ Café Alfred |
| ⑤ Karls Kraut | ⑩ Kapellbrücke | ⑮ Neubad |
| | | ⑯ Grottino 1313 |



In dunklen Höhlen:
Die 2021 eröffnete Felsenwelt
ist die neue Attraktion des
Gletschergartens.

Genuss an der Riviera:
Die Luzerner Altstadt liegt
direkt an der Reuss und
punktet mit schönen Brücken
und Stegen.



**Österreichisches Flair im
Grand Hotel: Das Restaurant
Franz bietet hausgemachte
Pâtisserie der Spitzenklasse.**

Insidertipps

Gastronomie

- **Café Alfred:** der mit Abstand beste Kaffee der Stadt
- **Ductus:** Kunstgalerie mit eigener Café-Bar
- **Grottino 1313:** Restaurant im Industriequartier: Interieur aus Holz, die Gerichte werden in grossen Schüsseln auf den Tisch gebracht, wie es sich in Italien gehört.
- **Neubad:** Lust auf ein Konzert im Schwimmbecken? Das ehemalige Hallenbad wird seit 2013 für Veranstaltungen, Gastronomie und Caterings genutzt.

Shopping

- **Glore:** modische, nachhaltige Bekleidung in der Altstadt
- **Plattform 32:** Designklassiker wie Sessel und Lampen aus dem 20. Jahrhundert
- **Area 43:** Tattoos, Piercings und Streetwear
- **The Secondhand:** hochwertige Kleider aus zweiter Hand

Buttercreme am Seeufer

Am nächsten Morgen überqueren wir sie dann doch noch: die Kapellbrücke. Es kommen Erinnerungen an den Brand von 1993 hoch – einzelne Holzpfosten und Dreiecksgemälde im Giebel sind auch heute noch brandschwarz verkohlt. Ein Wahrzeichen der Kapellbrücke ist der achteckige Wasserturm von 1300. Er stand schon in der Reuss, als es die Brücke noch gar nicht gab. Am anderen Ufer angelangt, blicken wir zurück auf die imposanten Fassaden der Altstadt, füttern Möwen und schlendern langsam zum Seeufer.

An der Promenade auf der anderen Seite der Seebrücke herrscht Hochbetrieb: Die Menschen lassen sich die Sonne ins Gesicht scheinen und lassen die Füsse ins Wasser baumeln. Im Gefängnis-Hotel haben wir einen Tipp erhalten: Im altherwürdigen Hotel «National» bietet das Restaurant «Franz» seit Kurzem «kaiserliche Wiener Küche» an. Spezialität sind selbstverständlich die Schnitzel. Wir ziehen jedoch die hauseigene Pâtisserie vor: In der Vitrine wählen wir Kirschen-Streusel-Kuchen mit Buttercreme und ein Stück Franz&Sissi-Torte. Neben den Marmorfeilern blicken wir direkt auf den See. Jetzt vielleicht noch eine Bootsfahrt? Etwas wehmütig verschieben wir sie auf unseren nächsten Besuch in Luzern.

Un subtil mélange de tradition et de modernité

Des bars branchés, des hôtels originaux ainsi que de nombreuses curiosités: ce n'est pas par hasard que Lucerne est une destination particulièrement prisée par les touristes et les excursionnistes. Un week-end ne suffit pourtant pas pour faire le tour de cette ville au bord du lac des Quatre-Cantons.

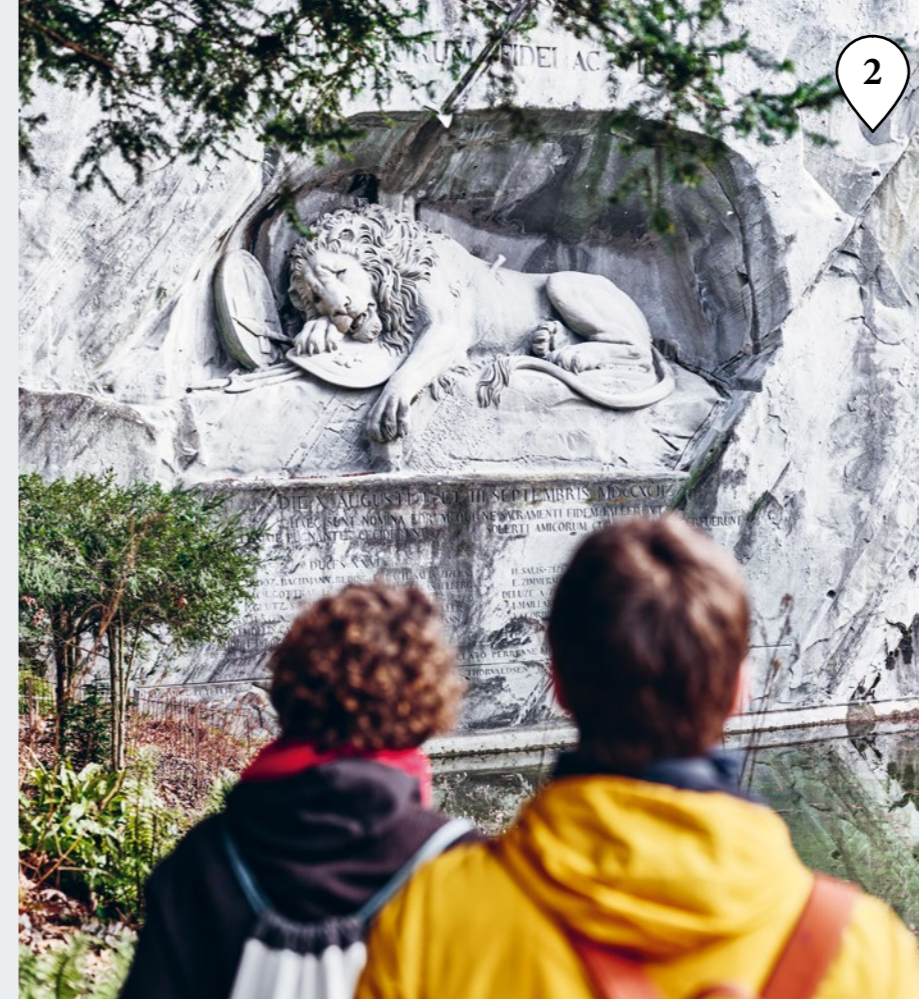


1

Une vision moderne de la géologie: la Felsenwelt, inaugurée en 2021, est la nouvelle attraction du Jardin des Glaciers.

La première curiosité nous attend dès l'arrivée: la gare de Lucerne, inaugurée en 1859, est la plus grande gare terminus de Suisse. Sur la place de la gare, les bus attendent les voyageurs, et juste derrière se trouve le lac – idéal lorsqu'on veut prendre le bateau. Nous traversons la Reuss pour nous rendre au Jardin des Glaciers. Peu après l'entrée, nous découvrons de nombreuses marmites glaciaires – de profonds trous creusés dans la roche par l'action de l'eau et les matériaux charriés par les glaciers. Une nouvelle attraction a été réalisée avec la Felsenwelt: une galerie taillée dans la roche, avec des animations vidéo qui illustrent l'histoire géologique d'il y a 20 millions d'années à nos jours. A l'emplacement de la ville de Lucerne, il y avait jadis une plage bordée de palmiers! L'après-midi, nous visitons le Bruchquartier. Autrefois, celui-ci accueillait le marché au bétail du canton. Aujourd'hui, on y trouve des boutiques, des cafés et des bars branchés. Nous fouillons des corbeilles de vêtements de seconde main, admirons des bretelles faites main et hésitons à prendre rendez-vous chez le coiffeur. Retour à la promenade sur l'autre rive du lac. Dans l'hôtel National, le restaurant Franz propose une «cuisine viennoise impériale». Nous choisissons un crumble aux cerises avec crème au beurre et un morceau de gâteau Franz&Sissi. Un petit tour en bateau pour bien terminer la journée?

2



Le lion mourant commémore les gardes suisses tombés au service du roi de France lors de l'assaut du palais des Tuileries, à Paris.

Faire le plein de soleil au Schweizerhofquai: c'est aussi un arrêt de la ligne régulière des bateaux navigant sur le lac des Quatre-Cantons.



Reisen ohne Hindernisse

Auch Reisende mit Einschränkungen sollen mit der BLS autonom und sicher unterwegs sein. Dafür setzt die BLS Niederflrzüge ein und passt Bahnhöfe baulich an. Weshalb gewisse Anpassungen ihre Zeit brauchen, erklärt Gesamtprojektleiter Michael Nobs.

Text: Sara Riesen
Bilder: Rahel Krabichler

Die Baumaschinen am Bahnhof Kirchberg-Alchenflüh auf der Strecke Burgdorf–Solothurn dröhnen. Wo einst Gleis 1 war, klafft ein riesiges Loch. Die Züge fahren derweil auf dem verbleibenden Gleis 2, die Fahrgäste steigen über schmale provisorische Perrons ein und aus. Hindernisfrei ist anders – aber das ändert sich bald.

BLS-Gesamtprojektleiter Michael Nobs erklärt, warum die BLS den Bahnhof komplett umbaut: «Der Bahnhof und das Stellwerk stammen von 1965. Es wird Zeit, dass wir Kirchberg-Alchenflüh auf den aktuellen Stand der Technik bringen. Auch aus Sicht der Fahrgäste braucht es ein Facelifting. Sicherheitslinien oder moderne Abfahrtsanzeiger sucht man hier vergeblich, rund um den alten Güterschuppen war es nachts dunkel und ungemütlich.» Aus dem klaffenden Loch wird deshalb eine breite Unterführung, damit Reisende sicher auf die Perrons gelangen. Dank neuen, höheren Perrons und tiefergelegten Niederflrzügen wird ein ebenerdiger Ein- und Ausstieg möglich. Zudem gestaltet die BLS zusammen mit der Gemeinde den Bahnhofplatz neu und wertet das Dorfzentrum auf.

Hochkomplexe Bündelung von Bauarbeiten

Michael Nobs arbeitet seit über 27 Jahren bei der BLS. Er kennt die zahlreichen Herausforderungen bei Bahnhofsumbauten. «Einerseits bauen wir einen neuen Bahnhof unter laufendem Bahnbetrieb. Viele Arbeiten können wir deshalb nur nachts durchführen, wenn keine Züge fahren. Andererseits müssen wir eine Vielzahl von Vorgaben von Bund, Kanton und Gemeinde einhalten.» Zu diesen Vorgaben gehört auch das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) (siehe Box). Zudem koordiniert die BLS ihre Arbeiten mit Dritten. So entstehen in der Nähe des Bahnhofs gleichzeitig mehrere Neubauten. Auch Wasser-, Energie- und Telekommunikationsleitungen werden ersetzt. Dadurch wird ein Bauprojekt rasch hochkomplex und langwierig. «Bis zum Projektabschluss 2023 wird uns der Bahnhof Kirchberg-Alchenflüh fast zehn Jahre beschäftigt haben», sagt Michael Nobs. Aber es lohnt sich: «Nach langer Planungs- und Bauzeit können sich die Reisenden und die Anwohnenden auf einen modernen Bahnhof freuen.»



Die BLS erneuert in Kirchberg-Alchenflüh über zwei Kilometer Gleise, baut zwei neue Perrons sowie eine Unterführung und gestaltet den Bahnhofplatz neu.

Das BehiG in Kürze

Das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) von 2003 verlangt, dass Personen mit Behinderungen und Einschränkungen selbstständig mit dem öffentlichen Verkehr reisen können. Bis Ende 2023 dauert die Umsetzungsfrist, um Züge sowie Bahnhöfe und Haltestellen an die Bedürfnisse von geh-, seh- und hörbehinderten Personen anzupassen.

Die BLS ersetzt ältere Züge laufend mit neuen Niederflrzügen wie etwa dem MIKA. Zudem passt sie ihre Haltestellen an oder modernisiert sie, um stufenlose Zugänge zu ermöglichen. Monitore und Lautsprecherdurchsagen im Zug sowie an den Haltestellen informieren die Reisenden. Das Bundesamt für Verkehr kann einzelne Ausnahmen von der Umsetzungsfrist oder vom BehiG genehmigen. Ende 2021 haben zwei Drittel der BLS-Haltestellen die Vorgaben erfüllt. Damit sind über 80 Prozent der Reisenden hindernisfrei unterwegs.

Gesamtprojektleiter Michael Nobs arbeitet seit über 27 Jahren bei der BLS und hat zahlreiche Bahnhöfe umgebaut und modernisiert.



«Ziel ist eine lückenlose Führungskette»

Franziska Roggli, Interessenvertreterin des Schweizerischen Blinden- und Sehbehindertenverbands, ist Expertin für die hindernisfreie Gestaltung des öffentlichen Verkehrs. Sie berät die BLS bei der Planung und Ausführung von Bauprojekten.



Was gilt es bei der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes zu beachten?

Unser Ziel ist eine lückenlose Führungskette von A nach B für Personen mit eingeschränktem Seh- oder Hörvermögen sowie eingeschränkter Mobilität. Die BLS muss sich überlegen, wie diese Personen an einen Bahnhof kommen, das gewünschte Perron finden und in den Zug gelangen. Und natürlich wie man sie über Abfahrtszeiten, Gleisänderungen und Störungen informiert.

Wie wird eine solche Führungskette konkret umgesetzt?

In aller Kürze: Blinde und sehbehinderte Menschen orientieren sich mithilfe von taktil-visuellen Leitlinien sowie Relief- und Braillemarkierungen an Handläufen oder in Liften. Zur Information braucht es Lautsprecherdurchsagen und sogenannte Text-to-Speech-Säulen, welche die aktuellen Zuginformationen vorlesen. Zugtüren sollten mit akustischen Signalen ausgestattet sein, damit Blinde nicht den ganzen Zug nach dem Einstieg abtasten müssen. Hörbehinderte wiederum benötigen visuelle Informationen wie Abfahrtsanzeigen, Monitore und Fahrplanplakate.

Was ist für Menschen mit eingeschränkter Mobilität speziell zu beachten?

Für Personen im Rollstuhl oder mit Rollatoren sind Rampen und Lifte anstelle von Treppen wichtig. Knöpfe, wichtige Informationen und Billettautomaten müssen vom Rollstuhl aus bequem erreichbar sein. Bei den Zügen ist ein ebenerdiger Ein- und Ausstieg zentral. Neue Züge müssen über eine rollstuhlgängige Toilette verfügen.

Zeiten ändern sich, Vorgaben auch

Einen vergleichbaren Umbau findet man zwei Haltestellen weiter in Utzenstorf. «Hier haben wir das Bahnhofsgebäude modernisiert, das Stellwerk automatisiert und zwei Perrons mit einer Unterführung neu gebaut», zeigt Michael Nobs auf. Gleichzeitig wird sichtbar, welchen Einfluss die langen Zeiträume haben. «Utzenstorf haben wir nach den damals geltenden Vorgaben des BehiG gebaut und 2012 in Betrieb genommen. In der Zwischenzeit haben sich einige gesetzliche Vorgaben geändert.» Michael Nobs erklärt: «Die Unterführung würden wir heute breiter bauen. Neu montieren wir sogenannte gekröpfte Handläufe, die nicht abrupt enden. Auch die zentralen Informationssäulen mit Text-to-Speech-Funktion stellen wir künftig anders auf.»

Hindernisfrei unterwegs

Wichtig für die Umsetzung der BehiG-Vorgaben ist für Michael Nobs der Austausch mit Fachstellen (siehe Interview mit Franziska Roggli). «Die Beratung ist für uns sehr hilfreich. Schliesslich sollen alle Menschen mit der BLS unterwegs sein können. Und von ebenerdigen Einstiegen, breiten Perrons und grosszügigen und hellen Unterführungen profitieren alle Reisenden.»



In Utzenstorf hat die BLS einen vergleichbaren Bahnhofsumbau durchgeführt. Bereits zehn Jahre später würde die BLS gewisse Dinge anders machen.

80%

Ende 2021 haben zwei Drittel der BLS-Haltestellen die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes erfüllt. Damit sind über 80 Prozent der Reisenden hindernisfrei unterwegs. Fin 2021, les deux tiers des arrêts BLS remplissaient les exigences de la loi sur l'égalité pour les handicapés. Plus de 80 pour cent des voyageurs peuvent ainsi voyager sans obstacles.



Le directeur général du projet Michael Nobs travaille depuis plus de 27 ans chez BLS et a déjà transformé et modernisé de nombreuses gares.

Voyager sans obstacles

Les voyageurs à mobilité réduite doivent également pouvoir voyager de manière autonome et sûre avec BLS. Pour cela, BLS utilise des trains à plancher surbaissé et adapte ses gares. Le directeur général du projet Michael Nobs explique pourquoi certaines modifications prennent du temps.

La gare de Kirchberg-Alchenflüh est vieillotte: le poste d'aiguillage date de 1965 et on cherchera en vain des lignes de sécurité et des panneaux indicateurs modernes. La zone autour de l'ancienne halle de marchandises est sinistre. BLS construit actuellement un large sous-voie, afin que les voyageurs puissent accéder sûrement aux – nouveaux – quais. Cela permettra un accès de plain-pied aux trains. Le directeur général du projet Michael Nobs connaît bien les défis liés aux transformations de gares. «D'une part, nous construisons une nouvelle gare sans interruption de l'exploitation. De nombreux travaux ne peuvent être réalisés que de nuit, lorsque les trains ne circulent pas. D'autre part, nous devons respecter un grand nombre d'exigences de la Confédération, des cantons et des communes.» La loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand) fait partie

A Kirchberg-Alchenflüh, BLS remplace plus de deux kilomètres de voies, construit deux quais et un passage sous-voie, et réaménage entièrement la place de la gare.

de ces exigences. De plus, BLS coordonne ses travaux avec des tiers. C'est ainsi que plusieurs nouvelles constructions sont réalisées en même temps à proximité de la gare. Dans ces conditions, un projet de construction devient vite très complexe et prend plus de temps. «Jusqu'à la fin des travaux, en 2023, cette gare nous aura occupés près de dix ans», nous confie Michael Nobs.

Deux stations plus loin, on peut constater l'influence de cette durée des travaux. «La gare d'Utzenstorf avait été construite selon les exigences de la LHand en vigueur à l'époque, et mise en service en 2012. Entre-temps, certaines exigences légales ont changé, et certains éléments seraient aujourd'hui réalisés différemment», relève Michael Nobs. Les modernisations des gares en valent malgré tout la peine, car elles profitent à tous les voyageurs.

Zwei Regionen, einmalige Erlebnisse

Hier sind Naturschönheiten und spielerische Abenteuer gleichermassen zu erleben: im Emmental und im Entlebuch entlang des RegioExpress zwischen Bern und Luzern. Unsere besten Tipps für Frühlingserntdeckerinnen und -entdecker: zum Geniessen und Knobeln, zu Fuss und mit den Pedalen.



Rätseln am Tor zum Emmental

Konolfingen zwischen Bern und Langnau i.E.: Auf dem BLS-Rätselweg lässt sich der naturnahe Geheimtipp spielerisch entdecken. 14 Rätsel geben Aufschluss über Interessantes aus der Region, etwa die Entstehung der berühmten Stalden-Crème. Grundlage ist eine virtuelle Karte auf dem Smartphone. Am Bahnhof Konolfingen geht es los – der Rätselspass für Familien mit Kindern ab 8 Jahren.

bls.ch/raetselweg-konolfingen



Mit dem E-Bike zu den Gützi

Eine flotte Fahrt und Süsses geniessen – beides verbindet die Kambly Erlebnis Tour. Mit dem E-Bike geht es ab Langnau i.E. durch 30 Kilometer Emmentaler Hügellandschaft. Unterwegs 14 Posten passieren und mehr über die Gützi-Rohstofflieferanten erfahren – bis zum Höhepunkt: der Degustation im Kambly Erlebnis in Trubschachen. Die Velorundtour ist ausgeschildert (Route Nr. 777), E-Bike-Miete am Bahnhof Langnau möglich.

bls.ch/kambly-tour



Foxtrail im Naturparadies

Eine moderne Schnitzeljagd durch das Emmental und das Entlebuch: Dank dem familienauglichen Foxtrail Emma. Ratefuchse machen sich auf die Suche nach der Lokomotive Emma, die Jim Knopf und Lukas entwischt ist. Unterwegs gilt es, knifflige Rätsel zu lösen und eine echte Lok zu steuern. Ein Foxtrail machbar in einer Kurz- oder Langvariante, ab Bahnhof Langnau oder Schüpfheim, beide mit Zielort Trubschachen.

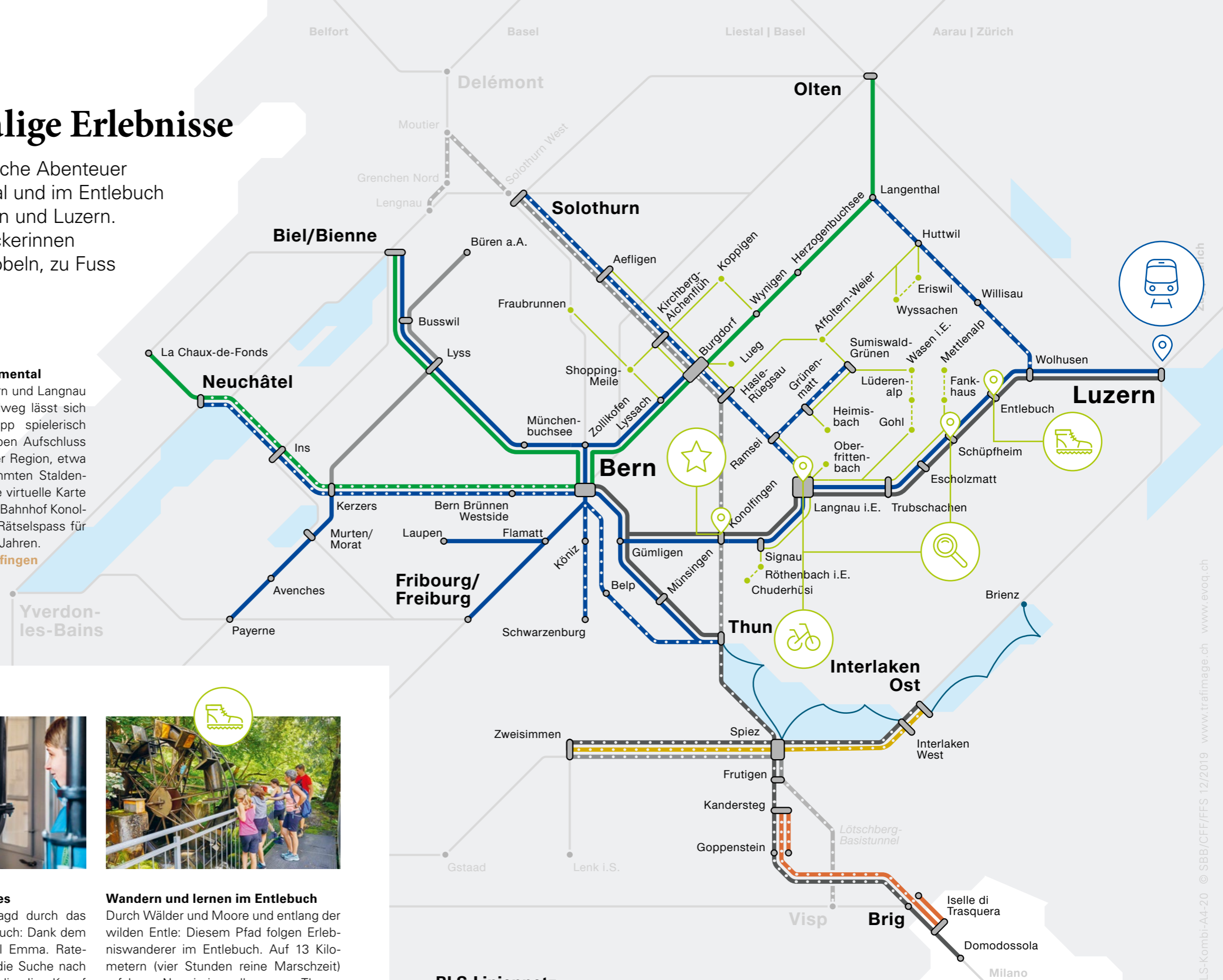
bls.ch/emma



Wandern und lernen im Entlebuch

Durch Wälder und Moore und entlang der wilden Entle: Diesem Pfad folgen Erlebniswanderer im Entlebuch. Auf 13 Kilometern (vier Stunden reine Marschzeit) erfahren Neugierige alles zum Thema Energie. Sieben Erlebnisplattformen säumen den Weg und lassen spielerisch in die Wunderwelt der Entlebucher Energiegewinnung eintauchen. Start und Ziel im Dorf Entlebuch, Faltprospekt mit Stationenübersicht als PDF erhältlich.

bls.ch/entlebuch



BLS-Liniennetz

- S-Bahn
- InterRegio
- RegioExpress
- Regio
- GoldenPass
- Autoverlad
- - - Infrastruktur BLS
- Übrige Bahnen
- Bus
- Schiff



Geburtstag der schwimmenden Schätze

Vor 150 Jahren haben zwei einstige Konkurrenten gemeinsame Sache gemacht: mit einer neuen Schifffahrtsgesellschaft, die das Dreiseenland verbindet. Zwei Kenner schauen mit ihrem ganz eigenen Blick zurück – ein Kapitän von heute und der Hüter der ältesten Perle.

Text: Marc Perler
Bilder: Rolf Siegentaler

Im Hafen von Neuenburg
hat die Schifffahrtsgesellschaft LNM ihren Sitz.



Ganz zuoberst, im gläsernen Steuerhaus, sitzt Lionel Huguenin. Sein Blick schwenkt von der Weite des Neuenburgersees hin zu den Steuerknüppeln, die vor ihm liegen. Alles, was er tut, macht er mit einer Leichtigkeit und einer Ruhe, die aber viel Übung voraussetzt. «Jedes unserer Schiffe ist ein Einzelstück», weiss der Neuenburger, der in La Chaux-de-Fonds aufgewachsen ist. Das bedeutet, dass die Steuerung jedes der sieben Schiffe aus der Flotte nach eigenen Regeln funktioniert – eine Herausforderung für Kapitäne, die Technik aller Art beherrschen müssen. Nur mit einer besonderen Perle darf Lionel Huguenin nicht über den See gleiten. «Mit der «Neuchâtel», sagt er mit einem Lachen, das fast reumütig klingt. Sie ist ein Dampfschiff, gebaut 1912, das letzte überhaupt, das heute noch auf den drei Juraseen verkehrt. Um ein Dampfschiff wie dieses zu steuern, dazu bräuchte der Kapitän einen gesonderten Führerausweis.

Einer, der das alte Schmuckstück umso besser kennt, ist Sébastien Jacobi. Nicht, weil er es je gesteuert hätte, aber weil er sich mit aller Kraft dafür eingesetzt hat, dass es heute noch fährt. Mit Gleichgesinnten hat er dem einst ausgemusterten Raddampfer neues Leben geschenkt. «Für mich hat jedes Schiff eine eigene Seele», sagt der 88-Jährige entschieden. Sie zu erhalten, bereite ihm Freude. «Wenn ein Schiff geht, ist das so, wie wenn man jemanden aus der Familie verliert.»

Sachkenner Sébastien Jacobi und Kapitän Lionel Huguenin, sie sind zwei Engagierte, die einen ganz eigenen Blick auf die Schifffahrt im Dreiseenland haben: der eine mit einem Herz fürs Nostalgische, der andere mit dem Gespür für das Moderne. Was sie eint, ist ihre Faszination für die Materie. «Auf dem See spüre ich eine grosse Freiheit», sagt Kapitän Huguenin. «Das Schiff ermöglicht sanftes Reisen wie nichts anderes», findet Autodidakt Jacobi.

Von Bauern zu Touristen

Eine solche Faszination müssen auch die Pioniere von 1826 gefühlt haben. Damals ist ein erstes Dampfschiff in den Neuenburgersee gestochen, ein träger und schwerer Holzbau – gänzlich ungeeignet, um auf den winkligen, noch nicht kanalisierten Verbindungen der Juraseen zu schippern. Spätere Betreiber beissen sich die Zähne an so mancher wirtschaftlichen Schikane aus, dem kantonalen Wildwuchs der Steuern. Erst ab 1872 stellt sich Stück für Stück der Erfolg ein: Es ist das Geburtsjahr der heutigen Schifffahrtsgesellschaft des Neuenburger- und Murtensees (LNM). Entstanden vor 150 Jahren, als sich die Gesellschaften der beiden Seen zusammenschlossen. «Vor dieser Zeit gab es so etwas wie touristische Fahrten nicht», erzählt Sébastien Jacobi. Es waren einzig die Bauern, die samt Vieh und Gemüse an den Märkten in der Stadt Neuenburg übersetzten. Das ändert sich, als die Bahn ihren Betrieb aufnimmt. «Ab da kommt auch der Tourismus in Schwung», so der Geschichtskenner, «ab 1890 erlebt darum auch die Schifffahrt ihre ersten goldenen Jahre.»

Kapitän Lionel Huguenin (oben) trifft man am Steuer an, Schiffskenner Sébastien Jacobi (unten) auf dem Passagierdeck.



«Schiffe sind wie Kinder. Man mag sie alle gleich.»

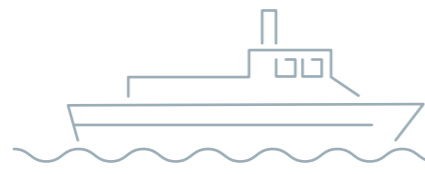
Sébastien Jacobi,
Schiffsliebhaber aus Neuenburg



Fest zum Jubiläum

Die Schifffahrtsgesellschaft des Neuenburger- und Murtensees (LNM) lädt zum grossen Spektakel: Passend zum 150-Jahre-Jubiläum zeigt sie dem Publikum heuer Aufführungen an mehreren Schauplätzen. Artisten und Sänger auf dem Wasser, begleitet von einem Menü auf dem Schiff. Alle Daten und Orte unter:

lnm.ch



1826

Erstes Dampfschiff auf dem Neuenburgersee

1834

Schokoladepionier Philippe Suchard steigt in die Schifffahrt ein.

1872

Gründung der neuen Gesellschaft (LNM)

1939

Erste Motorschiffe ersetzen Dampfer.

2014

Das Dampfschiff «Neuchâtel» von 1912 fährt wieder.

2022

Die LNM feiert 150. Geburtstag.

Zahlreiche historische Aufnahmen zeigen die Anfänge der «Neuchâtel», des Dampfers, der erstmals 1912 in See gestochen ist.



Nach einigen Jahren in Kanada nennt Lionel Huguenin die Juraseen seine Heimatgewässer.

Eine stürmische Erinnerung

Die restaurierte «Neuchâtel» schaut auf eine wechselvolle Geschichte zurück, und so tut es auch die jubelnde Schiffbetreiberin als Ganzes. Immer wieder stand die LNM vor einer ungewissen Zukunft. In den 1920er-Jahren, als das Automobil aufkam, hatte das Schiff einen schweren Stand gegen die neue Art zu reisen. Im Zweiten Weltkrieg hat die Regierung den Treibstoff rationalisiert, ein grosser Teil der Flotte stand schliesslich still.

Auch heute müssen die Schiffe im Dreiseenland noch manchem Sturm standhalten, wenn auch nur im eigentlichen Sinn. Kapitän Lionel Huguenin erinnert sich an eine folgenschwere Fahrt vor zwei Jahren. Ein heftiges Unwetter, die Winde fast mit Orkanstärke, ist urplötzlich über sein Schiff hereingebrochen. Küche und andere tief gelegene Bereiche standen innert Minuten unter Wasser: «Ich konnte die Passagiere aber sicher an einer Bucht notaussteigen lassen.» Die meisten seiner Erinnerungen sind hingegen heiter. Wenn er wie heute mit der «Ville de Neuchâtel» unterwegs ist, denkt er gerne zurück an seine Kapitänsprüfung, die er auf eben diesem Schiff absolviert hat. Ist es darum das Schiff, das er am meisten im Herzen trägt? Noch bevor der Kapitän antworten kann, räuspert sich Sébastien Jacobi. Lieblingsschiffe gibt es nicht, meint der Dampfer-Schirmherr, «sie sind wie Kinder. Man mag sie alle gleich.»

Rettung für alten Dampfer

Wenn Sébastien Jacobi erzählt, schwingt seine Begeisterung immer spürbar mit. Diese kommt nicht von ungefähr. Aufgewachsen ist er an Hanglage in Neuenburg, mit freier Sicht auf den See. «Bei jeder Abfahrt habe ich das Pfeifen der Dampfschiffe gehört.» Beruflich hat er seine Erfüllung zwar bei der Bahn gefunden, der Schifffahrt gehört sein Herz aber genauso. So hat er etwa Bücher publiziert über sein liebstes Thema: die Geschichte der Schweizer Dampfer.

«Als ich klein war, gab es noch vier Dampfschiffe auf dem Neuenburgersee», erinnert sich der Romand. Eines darunter, die bereits erwähnte «Neuchâtel», nahm die LNM 1968 ausser Dienst, weil ihr Kessel defekt war. Fortan diente sie für viele Jahre als Restaurant im Hafen von Neuenburg. Etwas, das Sébastien Jacobi und andere Bewunderer nicht hinnehmen wollten. Früh grün-

deten sie einen Verein, der die «Neuchâtel» zurück zu ihrer ursprünglichen Bestimmung bringen sollte. Mit Glück gelangten sie an eine alte Dampfmaschine aus Rotterdam, mit den richtigen Massen für ihr Herzensobjekt. «Da hatten wir zwar eine funktionierende Maschine, aber noch kein Schiff», lacht Sébastien Jacobi. Erst später konnten sie den Dampfer kaufen und dank vielen Spenden erneut fahrtüchtig machen. Seit 2014 tuckert die historische «Neuchâtel» wieder über den See. Betrieben wird sie wie früher von der LNM, Eigner ist jetzt die Stiftung, bei der Sébastien Jacobi als Sekretär amtiert. «Das war ein Riesenprojekt über 15 Jahre», schaut der 88-Jährige stolz zurück. Nicht nur dem alten Schmuckstück sei damit neues Leben geschenkt worden: «Mich hält ein solches Engagement genauso jung.»



Anniversaire des trésors flottants

Il y a 150 ans, deux anciens concurrents ont uni leurs destins en créant une nouvelle société de navigation pour le Pays des Trois-Lacs. Deux connaisseurs proposent deux rétrospectives personnelles – un capitaine actuel et le gardien de la plus ancienne perle.



«Les bateaux sont comme des enfants. On les aime tous autant.»

Sébastien Jacobi, amateur de bateaux à Neuchâtel

Nous sommes en 1872, lorsque la navigation sur les lacs du Jura, qui a déjà quelques années, jette les bases de son succès avec la fondation de la Société de navigation sur les lacs de Neuchâtel et Morat (LNM). Celle-ci est issue du regroupement des petites sociétés des deux lacs. «A partir de ce moment, le tourisme s'est également développé, ce qui a favorisé le succès», se souvient Sébastien Jacobi. Cet amateur de bateaux de 88 ans s'est occupé toute sa vie de ces poids-lourds flottants. Et a aussi vécu beaucoup de choses aux premières loges, par exemple le remplacement progressif des bateaux à vapeur par des bateaux à moteur. Il n'a toutefois pas accepté le désarmement du dernier bateau à vapeur de 1912. «La disparition d'un bateau est un peu comme la perte d'un membre de la famille.»

Une fête pour les invités

Avec d'autres amateurs, Sébastien Jacobi a alors fondé une association, afin de refaire naviguer le Neuchâtel. Ce bateau a transporté des passagers jusqu'en 1968, où un défaut de sa chaudière à vapeur l'a mis à l'arrêt. Grâce à une grande motivation et à de nombreux donateurs, il navigue à nouveau sur le lac de Neuchâtel, depuis quelques années. Lionel Huguenin est également chez lui sur les eaux du Pays des Trois-Lacs. Il est capitaine et acteur de l'histoire récente de la navigation. «Sur le lac, je ressens une grande liberté», précise-t-il à propos de son métier fascinant. Une liberté qui change régulièrement de visage, «car chacun des sept navires de notre flotte est une pièce unique». Un vrai défi pour un capitaine comme lui, qui doit piloter des bateaux avec différentes commandes. A l'occasion du 150e anniversaire, il aura également des invités festifs à bord: en 2022, la LNM organise plusieurs spectacles avec des artistes, de la musique et un menu de fête. lnm.ch



En haut: Deux connaisseurs en pleine discussion: le capitaine Lionel Huguenin et l'amateur de bateaux Sébastien Jacobi.

A gauche: Le port de Neuchâtel accueille quelques perles de la navigation du Pays des Trois-Lacs.



Der BLS Flügel verleihen

Über 100 000-mal pro Jahr kuppelt die BLS Züge oder trennt sie – zum Beispiel für sogenannte Flügelzüge, die verschiedene Strecken bedienen. Damit das schnell und tadellos funktioniert, müssen die Kupplungen gut in Schuss gehalten werden. Eine Aufgabe für die Fachleute der BLS.

Text: Sara Riesen
Bilder: Rahel Krabichler

«Flügelzug» hört sich etwas seltsam an. Auf dem Bahnnetz der BLS sind Flügelzüge aber das Alltäglichsche der Welt. Denn einige BLS-Züge haben zwei Ziele. Dafür werden mindestens zwei sogenannte Kompositionen gekuppelt. An einem bestimmten Bahnhof wird der Flügelzug schliesslich in zwei Teile getrennt – und auf dem Rückweg wieder zusammengefügt. Das geschieht bei der S44 in Burgdorf, bei der S5 in Kerzers, bei der S7 beziehungsweise beim RegioExpress in Wolhusen und beim RegioExpress in Spiez. So kann die BLS mehr Verbindungen ohne Umsteigen anbieten. In den Hauptverkehrszeiten morgens und abends kuppelt sie mehrere Kompositionen aneinander, damit möglichst viele Pendlerinnen und Pendler einen Sitzplatz finden. Pro Jahr kommen so mehr als 100 000 Kupplungsvorgänge zusammen.

Ohne Kupplung kein Flügelzug

Flügelzüge und längere Züge bedingen, dass das Kuppeln und Trennen von Zügen nur wenige Minuten in Anspruch nimmt. Die neueren BLS-Züge verfügen über automatische Kupplungen. Das Lokpersonal kann damit direkt vom Führerstand aus zwei Züge kuppeln oder trennen. Bei den Kupplungen handelt es sich um die Verbindungselemente unterhalb des Führerstands. Damit die BLS ihren Zügen Flügel verleihen kann, müssen die Kupplungen gut in Schuss gehalten werden. Etwa alle acht Jahre sowie bei grösseren Reparaturen erhalten die Kupplungen der Züge NINA, Lötschberger und MUTZ den «grossen Service». Und zwar in der BLS-Werkstätte in Oberburg.

Werkstätte Oberburg

73 Mitarbeitende der BLS haben ihren Arbeitsplatz in Oberburg. Hier werden Arbeiten der betriebsnahen Instandhaltung durchgeführt – der «kleine Service» bei der Bahn. Die 28 zuständigen Mitarbeitenden reinigen die Züge und führen Wartungs- und kleinere Instandhaltungsarbeiten durch.

Auch die schwere Instandhaltung, also der «grosse Service», hat einen Platz in Oberburg. Dazu gehört das 13-köpfige Team der Komponentenaufarbeitung von Lukas Moore. Zu den Spezialgebieten gehören die Kupplungen, die seit 2015 in Oberburg revidiert und modifiziert werden. Aber auch Schiebetritte, Kompressoren, Bremsen, pneumatische Ventile und Zugtoiletten werden hier revidiert. Zudem arbeiten 25 Mitarbeitende in der Revision und Reparatur von Güterwagen sowie Fahrzeugen der BLS Infrastruktur.

Unterstützt werden die Teams von fünf Lageristen, einer Mitarbeiterin in der Administration und einem Hauswart.

Revisionen und Innovationen

Lukas Moore hat zum Besuch geladen. Seit 2015 führt sein Team die Kupplungsrevisionen durch. Im Moment werden alle fünf Wochen zwei MUTZ-Kupplungen zur Revision angeliefert. Rund 70 Arbeitsstunden benötigt eine Revision. Marco Hirschi und Martin Schüpbach erklären, wie sie genau vorgehen.

Zuerst werden alle mechanischen, elektrischen und pneumatischen Funktionen der Kupplung geprüft. Sind alle pneumatischen Leitungen und Ventile dicht? Funktionieren alle elektrischen Komponenten und Heizungen? Anschliessend zerlegen Martin und Marco die Kupplung in deren Einzelteile und arbeiten diese auf. Wiederverwendbares wird gereinigt und instand gestellt, Verschleissmaterial ersetzt.

Damit nicht genug: Zusammen mit den Mitarbeitenden, die für die Beschaffung und Instandhaltung der Züge zuständig sind, haben die Kupplungsspezialisten in den letzten Jahren viele Verbesserungen angestossen. «Wir haben mehrere Komponenten modifiziert, die wir nun einfacher aufarbeiten und prüfen können», erzählt Lukas.

Eine besondere Innovation ist der Kupplungsprüfstand. Die Idee dahinter: «Damit wir garantiert nur einwandfreie Kupplungen ausliefern, müssen wir diese einer Schlussprüfung unterziehen. Der Kupplungsprüfstand soll vollautomatisch allfällige Fehler erkennen», erklärt Lukas. «Wenn das Prüfprogramm einen Fehler meldet, können wir die Nachbesserungen gleich vornehmen.»

Der Prototyp mit Kinderkrankheiten

Seit mehreren Jahren arbeitet ein spezialisiertes Team der BLS mit einem Unternehmen aus Österreich zusammen an der Entwicklung des Kupplungsprüfstandes für automatische Kupplungen. Seit Anfang 2021 kommt in Oberburg ein Prototyp zum Einsatz, der allerdings noch nicht nach Wunsch funktioniert. Die Kinderkrankheiten zeigen sich auch bei der Demonstration für die «gazette».

Mit einem Portalkran hieven Martin Schüpbach und Marco Hirschi die MUTZ-Kupplung auf den Prüfstand. Martin startet das Prüfprogramm. Der Prüfstand testet, ob das Kuppeln möglich ist, führt einen Zugtest sowie mehrere pneumatische und elektrische Checks durch. Etwas mehr als eine Stunde sollte der gesamte Test samt Auf- und Abbau dauern. Doch irgendwo gerät der Test an diesem Tag ins Stocken. Der Check dauert länger als geplant. Doch Lukas Moore bleibt optimistisch: «Der Prüfstand ist eine tolle Sache, auch wenn noch nicht alles wunschgemäss funktioniert. Wir bleiben an der Verbesserung und Weiterentwicklung des Prototyps dran. Bis dahin machen wir den letzten Check der Kupplung wie bislang von Hand.»



A gauche: Lukas Moore a rejoint BLS fin 2015 comme chef d'équipe. Il a participé à la constitution de l'équipe de spécialistes à Oberburg.

Au milieu: Marco Hirschi a commencé par faire son apprentissage de mécanicien chez Regionalverkehr Mittelland (aujourd'hui BLS), à Oberburg, et est revenu sur ce site comme spécialiste en électromécanique.

En bas: Martin Schüpbach est mécanicien automobile qualifié, mais travaille depuis plus de dix ans sur les trains BLS.



Oben: Lukas Moore ist Ende 2015 als Teamleiter zur BLS gestossen. Er hat das Spezialistenteam in Oberburg mitaufgebaut.

Mitte links: Der Kupplungsprüfstand testet, ob die revidierte Kupplung richtig funktioniert. Zuerst muss die zu prüfende Kupplung montiert werden.

Mitte rechts: Marco Hirschi hat ursprünglich beim Regionalverkehr Mittelland (heute BLS) in Oberburg die Mechanikerlehre absolviert und ist 2020 als Fachmann Elektro/Mechanik an den Standort zurückgekehrt.

Unten: Martin Schüpbach ist gelernter Automechaniker, arbeitet aber seit über zehn Jahren an BLS-Zügen.



Des trains qui se dédoublent

Sur son réseau, BLS utilise également des trains dits multibranches. Ce sont des trains qui desservent deux destinations et qui sont séparés en deux parties dans une gare intermédiaire. Cela permet à BLS de proposer plusieurs liaisons directes.

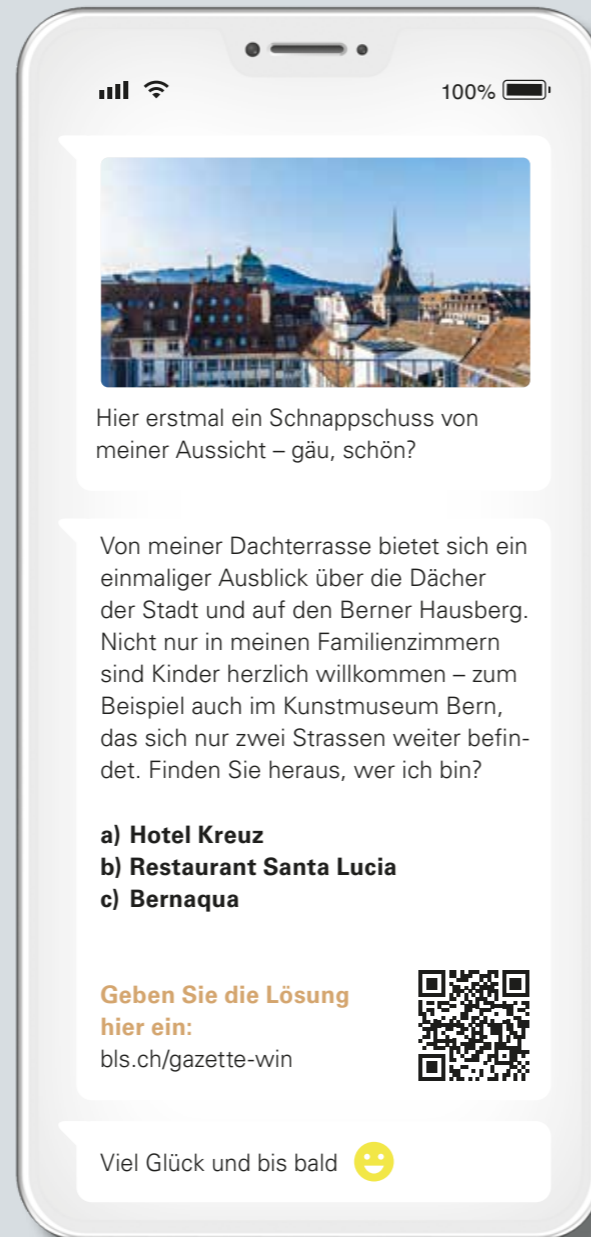
Par ailleurs, BLS accouple plusieurs compositions aux heures de pointe, afin de proposer davantage de places assises. Cela représente quelque 100000 procédures d'accouplement par an. Les accouplements doivent être parfaitement entretenus. Depuis 2015, c'est l'équipe de Lukas Moore qui effectue les révisions des accouplements dans les ateliers BLS d'Oberburg. Une révision représente environ 70 heures de travail. On commence par contrôler toutes les fonctions mécaniques, électriques et pneumatiques de l'accouplement. Après cela, Martin Schüpbach et Marco Hirschi démontent l'accouplement en pièces détachées et examinent ces dernières.

Les éléments réutilisables sont nettoyés et remis en état, tandis que les éléments usés sont remplacés. «Afin de garantir le bon fonctionnement des accouplements, nous devons les soumettre à un contrôle final», explique Lukas Moore. Dans ce but, BLS a développé un prototype de banc d'essai pour accouplements, afin d'effectuer cela de manière entièrement automatique à l'avenir.

BERN⁺

Chatten mit...

... einem bestimmten Ort in Bern mit viel Charme und Charakter. Finden Sie heraus, welcher Ort gemeint ist, und gewinnen Sie mit etwas Glück eines von zwei Familienwochenenden. Dazu gehören eine Hotelübernachtung, ein Pizzaplausch für die ganze Familie im Restaurant Santa Lucia und Eintritte in das Erlebnisbad Bernaqua.
Gesamtwert: je rund 495 Franken.



Bänz Friedli
Autor und Kabarettist

Unterwegs mit Bänz Friedli

Ein Katzensprung zum Löwendenkmal

Lilly war zu Besuch, eine Bekannte aus Texas. In Houston hatte ich sie kennengelernt, dem Millionenmoloch, der sich über viele Quadratmeilen erstreckt und mehr Einwohnerinnen und Einwohner zählt als die Kantone Bern, Basel, Freiburg, Luzern und Solothurn zusammen.

Und als sie nun in Zürich zu Gast war, wollte Lilly zwei Dinge sehen: Tina Turners Villa und die Löwen. Das Anwesen der Sängerin war rasch erledigt. Das sei weit ausserhalb der Stadt, erklärte ich, und Lilly gab sich schon damit zufrieden, dass ich vom Uetliberg herab vage in Richtung Seeufer zeigte. «Batt ai wantu sii da láiens», beharrte sie, und trotz charmantem mexikanischem Akzent war es ein Quengeln.

Also fuhr ich mit ihr zum Zoo. Nein, die Löwen habe sie sehen wollen, murrte Lilly vor dem Gehege. «Da sind sie ja ...» – «No! The lions in the fountain!» Brunnen? Sie musste das Löwendenkmal meinen. Jenes Sandsteinmonument zeigt allerdings nur einen einzigen Löwen, einen sterbenden noch dazu. Und: Es steht in einer anderen Stadt.

In Luzern, diesem eigenartigen Weltdorf. Mit seiner world famous Kapellbrücke, die auf Instagram bestimmt öfter zu sehen ist als Matterhorn, Jet d'eau de Genève und Zytgloggeturm zusammen. Nach Ausklingen der Pandemie werden die Reiscars am Schwanenplatz wieder im Viertelstundentakt eine neue Schar Touristen ausleeren, vornehmlich aus Asien. Die lokalen Bijoutiers und Uhrenhändler freuts, die Anwohnerschaft weniger – wie ein Freund mir versicherte, Dieter.

Ihm begegne ich jedes Mal, wenn ich in Luzern bin. Wir brauchen uns gar nicht zu verabreden. Wir stossen vor der Zentralbibliothek beinahe zusammen, ich sehe ihn im «Café Nord» sitzen, oder wir schlendern uns samstags auf dem Markt über den Weg. Früher oder später erspähe ich ihn, weil Luzern halt ein Dorf ist. Gleichzeitig aber eine Stadt von Weltruhm mit fast zweieinhalb Millionen Logiernächten.

«Natürlich fuhr ich mit ihr zum Löwendenkmal. Was ist schon eine 41-minütige Zugfahrt für eine Frau aus Houston?»

Ein Städtchen, tausend Welten. Zur Hochsaison wird im «Stadtkeller» mittags Halligalli für Amerikanerinnen und Chinesen dargeboten: Es wird gejedelt, getanzt und auf dem Alphorn geblasen, Sennenburschen und Trachtenmädchen gaukeln eine Schweiz vor, die es nie gab. Dazu stochern die Asiaten mehr ratlos als lustvoll im Fondue herum, und ihnen wäre lieber, es wäre «chinoise». Im selben «Stadtkeller» unterhalten Comedians aus Emmenbrücke und Rockbands aus der Region abends das einheimische Publikum. Dorfleben und Besuche aus aller Welt laufen hier parallel. Und kollidieren zuweilen aufs Wunderbarste: Mal wurde ich in einem Luzerner Hotel morgens um vier Uhr geweckt, weil Blind «Mississippi» Morris, zu Gast am renommierten Lucerne Blues Festival, auf dem Flur Mundharmonika spielte. Es war die herzerreissend schönste Nachtmusik, die ich je vernommen habe. Lilly? Natürlich fuhr ich mit ihr zum Löwendenkmal. Was ist schon eine 41-minütige Zugfahrt für eine Frau aus Houston? Vermutlich hat sie nicht einmal bemerkt, dass wir die Stadt verliessen. Und erzählt ihren Freundinnen daheim seither vom Löwendenkmal in Zurich, Switzerland.



Der Autor und Kabarettist Bänz Friedli ist mit seinem aktuellen Programm «S isch kompliziert» unterwegs. Tourdaten und Tickets: baenzfriedli.ch

Impressum

Feedback und Anregungen an:/
Retour d'information et suggestions à:
gazette@bls.ch



Herausgeber
BLS AG
Unternehmenskommunikation
Postfach, CH-3001 Bern
058 327 23 38
bls.ch/gazette

Abo/Adressänderungen
bls.ch/gazette-abo

Redaktionsteam
BLS und Stämpfli Kommunikation
Text
Marc Perler, Matthias Abplanalp,
Sara Riesen, Bänz Friedli, BLS und
Stämpfli Kommunikation

Inseratemanagement
Stämpfli Kommunikation,
Mia Rizvic, Tel. +41 (31) 300 66 66

Übersetzungen und Korrekturen
ITSA, Stämpfli Kommunikation

Bild
Raul Surace, Rolf Siegenthaler,
Rahel Krabichler

Grafik/Layout
Stämpfli Kommunikation,
staempfli.com

Koordination/Druck
Stämpfli AG
Kommunikationsunternehmen
Wölflistrasse 1
Postfach
3001 Bern

Verwendetes Papier:
Munken Kristall

Printed in Switzerland, 30000 Expl.

Gewährleistungs- und Haftungsausschluss
Alle Informationen in dieser Ausgabe wurden sorgfältig geprüft und dienen ausschliesslich Informationszwecken. Die Herausgeberin übernimmt keine Garantie für Vollständigkeit, Richtigkeit und Aktualität von Informationen journalistisch-redaktioneller Art.

gedruckt in der
schweiz



T + TISSOT



TISSOT SEASTAR 1000
WATER RESISTANCE UP TO 30 BAR (300 M / 1000 FT)