

gazette



Nachtschicht

Nächtliche Gleisarbeit und umgekehrte Tagesrhythmen

Equipe de nuit

Travail de nuit sur les voies et inversion du rythme circadien

Kulturstadt Olten

Ville d'art Olten

Murten Licht-Festival

Morat Festival des Lumières



4 Aussteigen in Olten

Eine Stadtführung mit dem «Kunst-Werker» Werner Nydegger

Une visite guidée de la ville avec l'artiste sculpteur Werner Nydegger

28 Arbeitswelt



Bürogummi mit Werkstattanschluss Un gratte-papier avec le sens pratique

24 Scheinwerfer



Lichter aus für das Murten Licht-Festival – oder doch nicht?

Le Morat Festival des lumières tire la prise – à moins que...



14 Fokus

Nachts auf den Bahngleisen Equipe de nuit sur les voies

2 Zahlen & Fakten

22 Liniennetz

30 Reisen

32 Rätsel

33 Unterwegs



Dirk Stahl
Vorsitzender der
BLS-Geschäftsleitung

Président
de la direction de BLS

Liebe Leserin, lieber Leser

Wir schreiten durch eine unsichere Zeit. Seit Oktober ist unser Alltag wegen der Corona-Pandemie wieder stark eingeschränkt. Auf die BLS ist auch in diesen unsicheren Zeiten Verlass. Wir setzen alles daran, die uns von Bund und Kantonen anvertrauten Bahn- und Buslinien gewohnt zuverlässig zu fahren. Und wir sind bereit, kurzfristig zu reagieren, wenn sich die Situation verändert.

Aber auch Sie als unsere Fahrgäste können uns unterstützen, indem Sie die Hygieneregeln des Bundesamts für Gesundheit umsetzen und in unseren Zügen und Bussen immer mit Maske fahren. So schützen Sie andere Fahrgäste und unsere Mitarbeitenden.

Wir danken Ihnen dafür!
Dirk Stahl

Chère lectrice, cher lecteur

Nous traversons une période incertaine. Depuis octobre, notre quotidien est à nouveau fortement impacté par la pandémie de coronavirus. Malgré ces incertitudes, on peut compter sur BLS. Nous mettons tout en œuvre pour faire circuler normalement les lignes de train et de bus concessionnées par la Confédération et les cantons. Et nous sommes prêts à réagir à court terme, en fonction de l'évolution de la situation.

Vous aussi, chers passagers, pouvez nous apporter votre soutien en respectant les règles d'hygiène de l'Office fédéral de la santé publique et en portant en permanence un masque dans nos trains et nos bus. De cette manière, vous protégez les autres voyageurs et nos collaborateurs.

Nous vous remercions de votre collaboration!
Dirk Stahl



MIKA auf dem Prüfstand

Noch müssen sich die Fahrgäste gedulden, bevor sie in den neuen BLS-Zug einsteigen können. Findige Bahnfans können MIKA, das neueste Mitglied in der BLS-Zugflotte, derzeit aber bereits auf Testfahrten quer durch die Schweiz erspähen. Ein ganzes Jahr lang wird der Zug auf Herz und Nieren geprüft. Ab Mai 2021 fährt er auf der Strecke Bern–Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds.

bls.ch/mika



Grosse Revision für ein grosses Gefährt

Er bringt 280 Tonnen auf die Waage und kommt zum Einsatz, wenn ein Zug mit Fahrgästen stecken bleibt: der Lösch- und Rettungszug der BLS. Gerade hat er fünf Monate grosse Revision bei der Firma Windhoff in Biel hinter sich. Jedes Rad, jedes Ventil, jeder Schlauch – alles wurde entweder gereinigt, repariert oder ersetzt. Nun ist er wieder fit für hoffentlich wenig Einsätze.

Bahnen unter Strom

Die Elektrifizierung der Schweizer Eisenbahnen begann 1888 mit einem kleinen Trambetrieb in Vevey. 1913 folgte die Löttschbergstrecke der BLS, die seit ihrer Inbetriebnahme elektrifiziert ist. Seit genau 100 Jahren verkehren auch auf der Gotthardstrecke die Züge mit elektrischer Traktion. Von Kilian T. Elsasser ist unter dem Titel «Bahnen unter Strom» ein Buch dazu erschienen.

128 Seiten, gebunden
Bildband mit rund
80 Schwarzweissfotos
CHF 49.– im Buchhandel



2125 MWh

Die BLS installiert auf allen Gebäuden ihrer Werkstätte in Bönigen Fotovoltaikanlagen. Diese Anlagen werden jährlich etwa 2125 Megawattstunden (MWh) Energie erzeugen. Sie decken damit den Strombedarf von mehr als 500 Vier-Personen-Haushalten.



670 Lokführerinnen und Lokführer

Kein Beruf ist bei der BLS in grösserer Zahl vertreten: 670 Lokführerinnen und Lokführer fahren regelmässig auf dem BLS-Liniennetz. Weil in den kommenden Jahren viele Lokführer in Pension gehen, wird der Nachwuchs verstärkt. Im Jahr 2020 hat die BLS 56 neue Lokführerinnen und Lokführer ausgebildet.

Die «gazette» kostenlos abonnieren

Entdecken Sie viermal jährlich neue Orte und Ideen für Ausflüge entlang des BLS-Netzes. Ausserdem erhalten Sie Einblicke in die Bahn-, Bus- und Schiffswelt der BLS. Mit dem Abonnement bekommen Sie die «gazette» kostenlos nach Hause geliefert.

bls.ch/gazette-abo



Olten – das handliche Städtchen



Olten bietet viel. Viel mehr, als die meisten vielleicht vermuten. Eine ordentliche Holzbrücke, ein imposantes Stadthaus, verschiedenste Kultur- und Kunstveranstaltungen und so einige Originale, zum Beispiel Werner Nydegger. Während eines ausgedehnten Spaziergangs durch die Stadt erzählt er über sich, die Kunst, das Leben in Olten. Folgen Sie uns!

Text: Laura Marti

Bilder: Rolf Siegenthaler

Olten kann Kultur

Olten ist eine Kunst und Kulturstadt. Nebst den vier Museen – Historisches und Archäologisches Museum, Kunst- und Naturmuseum – finden hier diverse, auch international beachtete Veranstaltungen statt. Zum Beispiel: das Ipfo (International Photo Festival Olten, die Kabarett-Tage, die Oltner Tanztage und das Buchfestival Olten. Auch sonst stehen regelmässig Lesungen, Konzerte und Kleinkunstaktionen im Terminkalender der Stadt. «Es läuft ähnlich viel wie in Zürich oder Bern, obwohl die Stadt viel kleiner ist», sagt der Oltner «Kunst-Werker» Werner Nydegger.

Im Umkreis von rund 30 Minuten Zugfahrt sind die grösseren Städte Bern, Zürich, Luzern und Basel schnell erreichbar. Aber wir wollen nicht weg von, sondern wir wollen nach Olten. Die Stadt ist mit ihren über 19000 Einwohnerinnen und Einwohnern ziemlich überschaubar. Einer, der hier zu Hause ist, heisst Werner Nydegger. Wer das ist? Es wäre wohl einfacher, aufzuzählen, was Werner Nydegger nicht ist. In seiner Jugend als selbstständiger Grafiker gestartet, entwickelt er im Verlauf der Jahre diverse weitere Talente. Mittlerweile passen folgende Bezeichnungen zu ihm: Grafiker, Cartoonist, Illustrator, Maler, Skulpturen- und Möbelbauer, Töpfer, Restaurator, Plastiker, Designer, Fotograf, Verlagsinhaber, Autor. Und ganz zentral: Autodidakt. «Ich schaue zu, merke mir die einzelnen Handgriffe und mache es nach», erzählt Werner.

Einen ersten Einblick in sein Leben erhalten wir bei ihm zu Hause. Die alte Schreinerei, 2012 umgebaut – natürlich durch Werner selbst –, bietet auf drei Stockwerken genügend Platz. Fast jedes Möbelstück in der Wohnung hat er selbst gemacht: Stühle, Tische, Sessel, Schränke, Leuchten und Skulpturen. Wir staunen. Beim gemeinsamen Frühstück lernen wir Isabelle Bitterli kennen, die in Olten bekannte Gastronomin und Partnerin von Werner.



Werner Nydegger empfängt uns in Olten in seinem Zuhause – einer dreistöckigen Schreinerei.



Vorbei an der Hammer Brocki, über die alte Holzbrücke, bis in den Rathauskeller, auch bekannt als «Chöbu».

Aus gutem Holz

Nach der ersten Stärkung gehts los. Wir schlendern ins Zentrum, Werner bleibt vor der Hammer-Brocki an der Ringstrasse 45 kurz stehen. Ein oft besuchter Laden? «Und ob! Ich bin fast jeden Tag hier.» Wir werfen kurz einen Blick hinein, erblicken Regale voller Geschirr, alte Möbel, aber auch Spielsachen und machen uns dann auf in die Altstadt. Als Erstes geht es über die alte Brücke, die gar nicht so alt ist, wie sie vielleicht scheint – seit 1803 ragt sie aus dem Wasser, ihre Vorgängerinnen fielen entweder einem Brand oder Hochwasser zum Opfer. Erstmals erwähnt wurde eine Brücke an diesem Standort um 1295. Schnell hat man sie überquert, von der Mitte aus geniesst man eine

hübsche Sicht auf Olten. Während wir weiterspazieren, grüssen Werner und Isabelle immer wieder nach rechts und links. «Olten ist ein handliches Städtchen. Hier kennen sich alle», sagt Werner. Natürlich wollen wir auch einen Blick in den Rathauskeller werfen, den «Chöbu», wie ihn waschechte Oltnerninnen und Oltnern nennen. Acht Sorten Bier im Offenausschank und gutbürgerliche Köstlichkeiten werden hier serviert. Das Gebäude steht seit 1673 und wurde damals als Teil der Ringmauer gebaut. Besonders beeindruckend: Es ist das einzige Haus im ganzen Kanton Solothurn, dessen Fassade gänzlich mit Fresken bemalt ist.

Von Autoren und Beizen

Von hier aus führen uns Werner und Isabelle Richtung Bahnhof, wir werfen einen Blick ins «Galicia», die Musikbar von Schriftsteller Alex Capus. Die Bar wurde ursprünglich 1969 von galizischen Fabrik- und Bauarbeitern gegründet, die sich nach einem Ort sehnten, an dem sie sich treffen, tanzen, essen, trinken und Musik machen konnten. Dieser Grundgedanke verfolgt die Bar bis heute. Im Keller braut Capus' Sohn das herb würzige Oltner Bier «Drei Tannen».

Das «Galicia» ist aber nicht die einzige Gastrostube in Olten, hinter der ein berühmter Kopf steckt. Keine zwei Minuten entfernt, gleich neben dem Bahnhof, finden wir das «Flügelrad».

2011 haben Alex Capus (heute nicht mehr dabei), Pedro Lenz, der Journalist Werner De Schepper sowie zwei Gastroprofis – darunter Isabelle – die geschlossene Quartierbeiz gekauft, renoviert und wieder zum Leben erweckt. Mit Martin Allemann fanden sie bald einen würdigen Pächter, der ihre Idee vertritt: das Weiterführen einer gemütlichen Quartierbeiz, in der alle willkommen sind, egal ob in Sportshoes oder Anzug. Geschäftsleiter Martin Allemann: «Wir servieren jeweils ein Menü, und zwar in Schüsseln. Wie am Stubentisch zu Hause.» Das Angebot wechselt täglich, Allemann weiss oft am Vorabend noch nicht, was er seinen Gästen am nächsten Tag auftischt.



Schweizer Schriftstellerweg

Pedro Lenz, Alex Capus, Peter Bichsel, Franz Hohler – sie alle haben früher oder später in Olten Wurzeln geschlagen. Auf einer Audiotour mit über 60 Hörstationen führen sie und 17 weitere Autorinnen und Autoren Interessierte durch die Stadt. Dafür ist nur ein Smartphone oder Tablet sowie eine App nötig. Die Tour lässt sich beliebig kombinieren, es existiert ebenfalls eine Variante für Familien mit Songs und Beiträgen des bekannten Kinderlieder-machers und ehemaligen Oltners Christian Schenker.

Übrigens: Der Schweizer Schriftstellerweg feiert 2021 sein fünfjähriges Bestehen, verschiedenste Sonderveranstaltungen runden das Rahmenprogramm ab.

Weitere Infos: oltentourismus.ch sowie olst.ch

Martin Allemann zeigt uns das «Flügelrad», die Quartierbeiz mit berühmten Eigentümern.

Seit 19 Jahren führt Isabelle Bitterli zusammen mit ihrem Ex-Mann den «Salmen».

Das kulinarische Olten

Nach einer kurzen Plauderei mit dem Chefkoch geht die Führung weiter, und wir kehren zurück ins Zentrum. Während des Spaziergangs fällt uns der schokoladige Geruch auf, der in der Luft liegt. Die Fabrik von Lindt & Sprüngli befindet sich in der Nähe des Bahnhofs. «Ich wohne in einer Stadt, die nach Schokolade riecht», schmunzelt Isabelle. Vielleicht angeregt durch den süßen Duft, meldet sich so langsam der knurrende Magen. Isabelle weiss, wohin wir gehen: in den «Salmen». Das Restaurant im prächtigen Jugendstilhaus gibt es seit 1897, Isabelle und ihr Ex-Mann besitzen und führen das Lokal seit 19 Jahren. Alte Holzbänke, pastellgelbe Wände und Bilder aus vergangenen Zeiten zieren das Innere. Die Tische sind gedeckt, das Personal hat die Schürzen umgebunden, alles ist bereit für den Mittagsansturm. Ein Seeteufel-Saltimbocca? Vielleicht das Rindssteak? Oder doch den Salat mit warmem Ziegenkäse? Die Auswahl ist gut, das Essen noch besser – wir geniessen jeden Bissen. «Alle Speisen, auch Fonds, Saucen und Glace werden von Grund auf selbst zubereitet», erzählt Isabelle. Überhaupt lohnt sich eine Reise nach Olten schon nur wegen des kulinarischen Angebots. «Olten ist bekannt für gute Gastroadressen, die Leute kommen aus Zürich, Bern oder Luzern, um hier zu essen und später das Theater oder ein Konzert zu besuchen», betont Werner Nydegger. Nebst dem «Salmen» sind der «Aarhof», das «Zollhaus», die «Schlosserei», das «Terminus» und natürlich das «Flügelrad» bekannt.



«Olten ist bekannt für gute Gastroadressen, die Leute kommen aus Zürich, Bern oder Luzern, um hier zu essen und später das Theater oder ein Konzert zu besuchen»

Werner Nydegger



Kaffee und Kuchen

Satt und zufrieden geht es für uns weiter. Werner zeigt uns sein Lieblingscafé. Wir folgen dem Künstler an die frische Luft, die nach einem solch feudalen Essen ganz guttut. Rund 15 Minuten gehen wir, zuerst durch den Stadtkern, dann Richtung Bahnhof Olten Hammer, unter den Gleisen hindurch bis zur Überbauung Olten Südwest. Hier befindet sich das Bloomell Coffeehouse. Wir staunen nicht schlecht, als wir das Bild von Werner im Fenster entdecken. «Stammgast», schmunzelt Werner. Tatsächlich, alle kennen ihn hier. «An meinem letzten Geburtstag hat das Team sogar ein kleines Essen für mich veranstaltet.» Hier kriegt man guten Kaffee, eine grosse Auswahl an Teesorten, frisch gebackene Kuchen, Mittagsmenüs aus regionalen und frischen Zutaten oder auch einfach ein nettes Lächeln. Das Team setzt sich zusammen aus Fachmitarbeitenden und leistungsbeeinträchtigten Menschen.

Wie war das mit der Gurke?

Olten ist als Kabarett-Hochburg bekannt. Der Quai Cornichon, an dem wir beim Rückweg vorbeispazieren, ist ein kleiner Walk of Fame für alle Preisträger des Prix Cornichon, der von der Gesellschaft Oltner Kabarett-Tage an prägende Figuren aus der deutschsprachigen Kabarett-Szene vergeben wird. Zu den Gewinnern gehören zum Beispiel Franz Hohler, Massimo Rocchi und Emil Steinberger. Die Karikaturen der einzelnen Köpfe stammen von Werner. Er hat sowohl die Tafelwand gezeichnet und geplant als auch alle Skizzen in eine Chromstahltafel lasern lassen. Werner erzählt lachend: «Das Problem bei Karikaturen? Die meisten Menschen sehen sich nicht gerne als solche. Emil hingegen fand's toll, der kann gut über sich lachen.»



Langsam zeigt sich die Sonne, der richtige Zeitpunkt für einen Besuch auf der Dachterrasse des Stadthauses. Diese ist nicht für jede und jeden zugänglich, für Werner aber schon – schliesslich ist auch er ein Oltner Wahrzeichen. Aber auch sonst ist das Stadthaus einen Besuch wert, auch der Blick von der Strasse lohnt sich allemal. Das Verwaltungsgebäude, gebaut von den Architekten Willi Frey und Alois Egger, die sich von der Unité d'Habitation von Le Corbusier inspirieren liessen, trumpft mit seiner modernen Architektur. Der Bau besteht aus einem Hochhaus für die Stadtverwaltung, einem separaten Saalbau sowie einem weitläufigen Sockelgeschoss. Wir finden: ein schöner Abschluss für unsere Stadttour. Kurz einen Blick aufs Handy, und wir sehen, dass uns die BLS in 20 Minuten zurück nach Bern fährt. Merci, Isabelle und Werner, für die einmalige Stadtführung.

Bild oben: Der Quai Cornichon mit den karikierten Köpfen von ausgezeichneten Kabarettisten.

Bild unten: Das Oltener Stadthaus ist ein Werk der Architekten Willi Frey und Alois Egger.

Olten – une ville à dimension humaine

Olten a beaucoup à offrir. Bien plus que la plupart imaginerait. Un véritable pont en bois, un imposant hôtel de ville et quelques personnages originaux comme Werner Nydegger. Celui-ci nous parle de la vie ici pendant une longue promenade à travers la ville. Suivez-nous!

Les villes de Berne, Zurich, Lucerne et Bâle ne sont qu'à 30 minutes en train. Mais nous ne voulons pas quitter Olten, nous voulons aller à Olten. L'un de ses habitants est Werner Nydegger, graphiste, sculpteur, menuisier et auteur. Il nous guide à travers la ville.

Un ouvrage durable en bois

Pour nous rendre dans la vieille ville, nous empruntons d'abord le Vieux Pont – qui n'est même pas aussi vieux qu'il paraît: il a été construit en 1803. Depuis son milieu, on jouit d'une magnifique vue sur Olten. Après cela, nous allons admirer le Rathskeller ou «Chöbu», comme l'appellent affectueusement les Oltenois et Oltenoises. Ce bâtiment datant de 1673 a été réalisé, à l'époque, en tant qu'élément du mur d'enceinte.

L'Olten culinaire

Nous continuons vers le Flügelrad, un sympathique bistrot juste à côté de la gare. En 2011, les écrivains Alex Capus et Pedro Lenz ainsi que le journaliste Werner De Schepper et deux professionnels de la

restauration ont acheté ce bistrot de quartier et lui ont redonné vie. Son locataire et directeur Martin Allemann nous précise: «Nous ne servons qu'un menu, et dans des bols. Comme à la maison.»

La visite continue, nous revenons vers le centre. Peu à peu, la faim se fait sentir et nous entrons dans le Salmen, une adresse gastronomique réputée à Olten. Le restaurant dans un superbe style Art nouveau existe depuis 1897. De vieux bancs en bois, des murs jaune pastel et des tableaux d'un autre temps décorent l'intérieur. Le choix est bon, le repas encore meilleur – nous savourons chaque bouchée.

Imposant hôtel de ville

Lorsque nous ressortons à l'air frais, le soleil émerge lentement des nuages. Le moment idéal pour une visite de l'hôtel de ville. Ce bâtiment administratif dessiné par les architectes Willi Frey et Alois Egger séduit par son architecture moderne et vaut indéniablement le détour. Une belle manière de terminer ce tour de ville. Merci Werner pour cette visite guidée à travers cette ville passionnante!

Spiel dich durch Burgdorf

Die Kinder auf einen Stadtrundgang mitnehmen? Das klingt erst einmal nach Überredungskunst. Dass es auch spielend einfach gehen kann, beweist Burgdorf. 25 Posten führen Einheimische wie Gäste vorbei an Sehenswürdigkeiten und bieten einen Ausflug mit garantiert viel Abwechslung.

Text: Maria van Harskamp
Bilder: Rolf Siegenthaler

Wir reisen mit der BLS von Bern Richtung Olten, passieren die schöne Landschaft des Emmentals und erreichen bereits nach dem ersten Drittel der Strecke unser Ziel: Wir machen einen Zwischenhalt in der Zähringerstadt Burgdorf. Als Erstes peilen wir das Tourist Office an und holen hier unseren reservierten Rucksack ab, den wir für den Stadtrundgang «Spiel dich durch Burgdorf» benötigen. Er ist gefüllt mit der Spielmaterialbox, den Spielregeln sowie einem Übersichtsplan der Posten.

Der Teppich ist ausgerollt

Die Tour führt quer durch die Stadt, vorbei an historischen Sehenswürdigkeiten bis hin zum Naherholungsgebiet Schützenmatte, das am Uferweg der Emme liegt. Die Spielposten können in beliebiger Reihenfolge besucht werden und erfordern Geschicklichkeit, Ausdauer und Taktik bei Gross und Klein. Während wir durch die Bahnhofstrasse Richtung Oberstadt schlendern, fragen die Kinder: Wieso heisst es denn Burgdorf

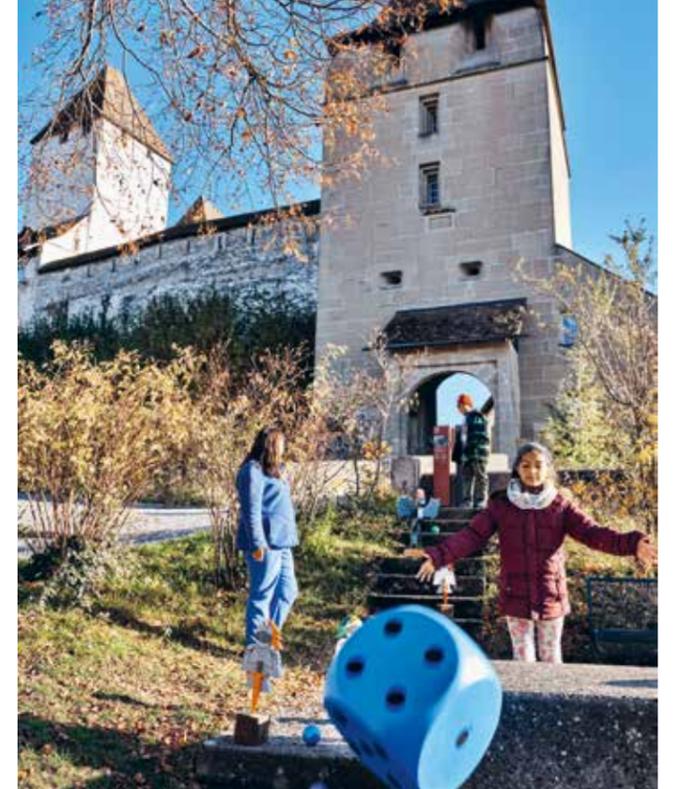
und nicht Schlossdorf? Und was ist eigentlich eine Burg und was ein Schloss? Die Antwort schütteln wir zugegeben nicht aus dem Ärmel, der mitgebrachte Stadtführer hilft uns aber aus der Patsche: Eine Burg diene als Wehrbau hauptsächlich der Verteidigung, die Bauweise ist entsprechend massiv, die Mauern dick. Ein Schloss hingegen wurde als repräsentativer Wohn- und Regierungssitz genutzt, meist sind Schlösser prunkvolle Bauten mit Türmchen und Parkanlage. Viele mittelalterliche Burgen wurden später zu Schlössern umgebaut, so auch das Schloss Burgdorf. Hätten Sie es gewusst?

Wir wollen gerade weiterziehen, da entdecken wir zufällig einen der Spielposten vor der Papeterie Brodmann. Während sich die Kinder dem Würfelspiel widmen, rätseln wir über die Geschichte des kleinen, historischen Gebäudes hier mitten im Bahnhofsviertel. Ein ausgerollter roter Teppich, ein von zwei Säulen getragenes Portal und schliesslich die goldene Schrift auf der Fassade bestätigen unseren Verdacht: Das heutige Geschäft war einst ein Theater- und Kinosaal.

Ein Schloss für alle

Wir überspringen anschliessend ein paar Spielposten – die Tour lässt sich je nach geplanter Aufenthaltsdauer individuell gestalten. Wir steigen über die Treppe hoch Richtung Schlossfelsen, wo bereits die Drachen auf uns warten. Seit 800 Jahren thront hier die zähringische Burganlage, die heute nach einem grösseren Umbau zum Speisen, Feiern, Staunen und Schlafen einlädt. Eine Nacht im Schloss verbringen? Die neue Jugendherberge lässt uns jedenfalls schon einmal davon träumen. Zuerst aber wollen wir noch mehr von der überraschend vielfältigen Stadt sehen und lassen uns dabei von verschiedenen Geschicklichkeitsspielen herausfordern. Ein gelungener Stadtrundgang für Kinder genauso wie für Erwachsene – wir kommen bestimmt wieder. Eine Idee für den nächsten Ausflug besteht bereits: Spätestens im Frühling wollen wir die Region mit E-Bikes erkunden und durch die Hügel Landschaft cruisen.

Gespielt wird auf Tischen, Treppen, im Park, am Boden und vor Gebäuden.



Ausleihe des Spielmaterials

«Spiel dich durch Burgdorf» ist 365 Tage im Jahr offen. Das Spielmaterial mit dem Spielregelbuch kann im Tourist Office (Bahnhofstrasse 14) oder bei Chrigubeck (Lyssachstrasse 13) ausgeliehen werden. Kosten: CHF 15.– (1 Box pro Gruppe/Familie bzw. 4 Personen).

bls.ch/burgdorf

Mit dem E-Bike durchs Hügelparadies

Die Region Emmental lässt sich auf verschiedenen Velorouten erkunden. E-Bikes können direkt bei «Rent a Bike» reserviert werden und an den Mietstationen bei den Bahnhöfen Burgdorf und Langnau entgegengenommen werden.

bls.ch/e-bike

Nachtschicht

Viele Arbeiten an Bahngleisen und Fahrleitungen können nur nachts durchgeführt werden. Wir begleiten drei Fahrleitungsmonteure bei ihrem nächtlichen Einsatz. Eine Geschichte über Starkstrom, lockere Schrauben und lange Wochenenden.

Text: Sara Riesen
Bilder: Rahel Krabichler

Arbeiten, wenn andere schlafen:
für die Fahrleitungsmonteure
der BLS normaler Arbeitsalltag.

22 Uhr an einem Oktoberabend in Bern-Holligen. Im BLS-Depot brennt noch Licht. Für die Fahrleitungsmonteur Georg Spicher, Kevin Horisberger und Maurizio Quarta hat gerade der Arbeitstag begonnen – oder vielmehr die Arbeitsnacht. In dieser Woche sind sie für Unterhaltsarbeiten an der Fahrleitung im Gürbetal auf der Linie Bern–Belp–Thun eingeteilt.

Viele Arbeiten am Bahnnetz können nur durchgeführt werden, wenn keine Züge fahren und die Fahrleitung ausgeschaltet ist. Also nachts in der Betriebspause zwischen dem letzten und dem ersten Zug oder tagsüber mit Streckensperrungen – dann ersetzt die BLS die ausfallenden Züge mit Bussen. Auch in anderen Bereichen wird bei der BLS nachts gearbeitet (siehe Kasten Seite 19).



Die drei Fahrleitungsmonteur holen im Lager die nötigen Ersatzteile und besprechen den Einsatzplan für die Nachtschicht.

Georg Spicher macht die Lok parat, während Maurizio Quarta und Kevin Horisberger den Montagewagen laden.



Die Nacht zum Tag machen

Die Fahrleitungsteams arbeiten normalerweise drei Wochen Nachtschicht und danach eine Woche Tagsschicht. Die Nachtschicht stellt den Tagesrhythmus auf den Kopf: «Tagwache» ist bei den drei Fahrleitungsmonteur gegen 14 Uhr nachmittags. «Bei schlechtem Wetter schlafe ich auch mal bis in den Abend», erzählt Georg Spicher. Die Zeit bis zum Arbeitsbeginn verbringen sie mit der Familie und mit Freunden, mit Hobbys und mit Erledigungen. Dann wird von 22 Uhr bis 6 Uhr früh gearbeitet, gegen 7 Uhr gehen die drei schlafen.

Man gewöhne sich an die Nachtarbeit – oder man höre auf, meinen die drei pragmatisch. Kevin Horisberger sagt, er sei sowieso ein Nachtmensch und schätze die langen Wochenenden bei den Nachtschichten. Dann endet die Arbeitswoche bereits am Freitagmorgen und beginnt erst wieder am Montagabend. Nur mit dem Wechsel in die Tagschicht habe er jeweils zu kämpfen: «Dann mache ich den Freitag durch, um möglichst rasch in den richtigen Rhythmus zu kommen.»

Die ersten Stunden der Schicht nutzen Georg, Kevin und Maurizio für die Vorbereitung. Sie studieren die Aufträge und Pläne, holen im Lager Erdungsstangen, Isolatoren sowie Glühbirnen und machen die Lok und den Montagewagen bereit. Noch ein Snack, bevor es losgeht? Fehlanzeige. «Ich esse mit der Familie am Abend und nach der Schicht ein Frühstück, bevor ich ins Bett gehe. Dazwischen brauche ich nichts», erzählt der 47-jährige Georg Spicher. Schon fast 30 Jahre arbeitet er Schicht. 28 Jahre lang bei der SBB in verschiedenen Positionen, seit 2019 als Fahrleitungsmonteur für die BLS.

Der fehlende Appetit ist einer der typischen Nebeneffekte der Nachtarbeit. Der Körper kann die innere Uhr nicht komplett umstellen: Nachts fährt er beispielsweise die Verdauung herunter und senkt die Körpertemperatur. Langfristig kann sich Nachtarbeit auf die Gesundheit auswirken. Deshalb erhalten BLS-Mitarbeitende für Arbeiten in der Nacht Zeitzuschläge von bis zu 40 Prozent. So bleibt mehr Zeit für die Erholung und die gesundheitliche Vorsorge.



16,7

Bahnstrom hat eine eigene
Frequenz: 16,7 Hertz.

719

Kilometer Fahrleitungen
besitzt die BLS.

19

Fahrleitungsmonteur
sind bei der BLS angestellt.



Georg (vorne) und Kevin justieren einen Kreuzungsstab, der zwei kreuzende Fahrdrähte stabilisieren soll.

Sperren, schalten, erden, kontrollieren

Um 0.12 Uhr fährt die letzte S-Bahn ab Bern durchs Gürbetal. Wenig später erhält Georg die Erlaubnis für die Fahrt nach Uetendorf. Kurz vor 1 Uhr treffen die drei Fahrleitungsmonteur ein. In den nächsten Stunden werden sie die Bahnstromanlagen am Bahnhof überprüfen.

Kevin Horisberger ist heute zuständig fürs sogenannte Sperren und Schalten. Dazu ruft er zuerst in der Betriebszentrale Spiez an und lässt die Bahnstrecke zwischen Thun und Belp für jeglichen Zugverkehr sperren. Der zweite Anruf geht ins Schalt haus in Spiez, von wo aus die elektrischen Anlagen gesteuert werden. Der 26-jährige Emmentaler ist Quereinsteiger. Die Bahn hat ihn schon immer interessiert. Nach einer Lehre als Fachmann Betriebsunterhalt und fünf Jahren Militär ist er 2019 als angehender Fahrleitungsmonteur zur BLS gekommen und lernt das Handwerk on the Job.

Mittlerweile sind die Fahrleitungen zwischen Thun und Burgistein ausgeschaltet. Damit auch der letzte Rest Bahnstrom abfliessen kann, erden Georg und Kevin als Erstes die Fahrleitungen. So sind die Fahrleitungsmonteur vor Stromschlägen geschützt. Nun kommt der Montagewagen ins Spiel. Maurizio steigt in den schwenkbaren Arbeitskorb, Georg und Kevin erklimmen die Hebebühne auf dem Dach der Kabine.

Im Schrittempo rollt der Montagewagen übers Bahnhofsgleis. Die drei Monteur kontrollieren alle Teile der Fahrleitung. Georg fasst dazu auch mal direkt an den fingerdicken Fahrdraht. So merkt er schnell, ob die Stromabnehmer der Züge Schäden hinterlassen haben. Ein Kreuzungsstab, ein zusätzliches Metallstück, das zwei überkreuzende Fahrdrähte verbindet, gefällt ihm gar nicht. Die Schrauben haben sich gelockert, die Konstruktion wackelt. Das könnte dazu führen, dass der Stromabnehmer eines Zugs den Kreuzungsstab abreisst. Georg und Kevin lösen die Schrauben, positionieren den Kreuzungsstab neu und schrauben ihn wieder fest.

Die BLS ist nachtaktiv

Bei der BLS wird nicht nur an den Gleisen und Fahrleitungen nachts gearbeitet. In den Werkstätten werden nachts die Züge gewartet, damit sie für die morgendliche Rushhour wieder parat sind. Die Betriebszentrale Spiez und verschiedene Leitstellen, die den Zugverkehr abwickeln, sind rund um die Uhr an 365 Tagen im Jahr besetzt. Auch die Cargo-Lokführer und die Mitarbeiter der Security sind nachts unterwegs. Andere Bereiche wie etwa die Feuerwehr haben nachts Bereitschaftsdienst. Nachtdienst bedeutet, dass ein Teil der Arbeit zwischen Mitternacht und 4 Uhr früh anfällt.



Arbeiten bei fast jedem Wetter: Maurizio Quarta mag zwar den Sommer lieber, arbeitet aber auch bei tiefsten Minustemperaturen.

Schlechtes Wetter und Zeitdruck gehören dazu

Gegen 2 Uhr morgens setzt Nieselregen ein, und es wird richtig kalt. Schlechtes Wetter gehöre zum Job dazu, sagt Maurizio Quarta und zieht die warme Überjacke an. «Ich habe schon bei minus 20 Grad gearbeitet. Aber ich mag den Sommer lieber – ich bin Italiener», meint der 58-Jährige lachend.

Nach der Fahrleitungskontrolle steht die Reparatur einer Hochlampe an. Dazu braucht es vier Hände. Kevin steigt zu Maurizio in den Arbeitskorb. Nach einem Anruf ins Schalthaus wird der Strom abgestellt. Die Plastikabdeckung und die Glühbirne kommen den beiden Monteuren in Einzelteilen entgegen. Die Glühbirne ist rasch ersetzt, doch eine neue Abdeckung muss bei einem nächsten Einsatz angebracht werden. Georg

macht sich eine Notiz. Damit sind alle Arbeiten auf diesem Gleis abgeschlossen. Es ist mittlerweile 3 Uhr früh, der Nieselregen ist stärker geworden. Nach einer kurzen Pause prüfen die Monteure die Fahrleitung auf den anderen Gleisen.

Dann geht es plötzlich Schlag auf Schlag: Kurz nach 4.30 Uhr müssen sie ihre Arbeit abschliessen. Maurizio holt die Erdungsstangen wieder ein, danach lässt Kevin den Strom einschalten und die Strecke für den Bahnverkehr freigeben. Um 4.50 Uhr ist die Strecke fahrbar, um 5.03 Uhr rollt die erste S44 ab Thun durchs Gürbetal. Es geht zurück ins Depot. Georg schreibt noch einen kurzen Arbeitsrapport, dann ist es bereits 6 Uhr und damit: Feierabend.

Equipe de nuit sur les voies

De nombreux travaux sur les voies et les caténaires ne peuvent être réalisés que de nuit. Nous accompagnons trois monteurs de lignes caténaires lors de leur intervention de nuit.

22h à Berne-Holligen. Pour Georg Spicher, Kevin Horisberger et Maurizio Quarta, le poste de nuit vient de commencer. Ces trois monteurs de lignes caténaires sont responsables des travaux d'entretien dans la vallée de la Gürbe, sur la ligne Bern–Belp–Thun.

Transformer la nuit en jour

Le poste de nuit chamboule le rythme circadien. Le réveil sonne à 14h. Avant d'aller au travail, ils consacrent leur temps à la famille et à des amis, à leurs loisirs ou autres occupations. Puis ils travaillent de 22h à 6h du matin. A 7h, tous les trois vont se coucher.

Le travail de nuit a certains effets secondaires comme le manque d'appétit, parce que la digestion est ralentie pendant la nuit. A long terme, cela peut avoir des répercussions sur la santé. C'est pourquoi les collaborateurs/trices de BLS ont droit à des suppléments de temps pouvant aller jusqu'à 40% pour le travail de nuit. Cela leur laisse plus de temps pour récupérer.

Contrôle de la caténaire en gare d'Uetendorf

Peu avant 1h du matin, les travaux commencent en gare d'Uetendorf. Kevin Horisberger est responsable de la fermeture du tronçon et du débranchement de la caténaire. Après cela, la caténaire est mise à terre.

Lors du contrôle de la caténaire, Georg Spicher découvre une tringle de croisement mal montée, dont les écrous doivent être resserrés. La pluie se met à tomber et il commence à faire vraiment froid. Le mauvais temps fait partie du métier, confirme Maurizio Quarta. Peu après 4h30, les trois hommes doivent terminer leur travail. A 4h50, le tronçon est à nouveau ouvert et à 5h03, le premier S44 en provenance de Thoun traverse la vallée de la Gürbe. Tous trois retournent à Berne et terminent leur journée de travail à 6h.

Quereinsteiger Kevin Horisberger erlernt bei der BLS das Handwerk des Fahrleitungsmonteurs.

Kevin Horisberger, qui vient d'un autre secteur professionnel, apprend le métier de monteur de lignes caténaires chez BLS.



Mit der BLS nach Olten

Ab dem Fahrplanwechsel vom 13. Dezember 2020 ergänzt eine neue Linie das BLS-Netz: der InterRegio (IR 17) zwischen Bern und Olten mit Halt in Burgdorf, Wynigen, Herzogenbuchsee und Langenthal.

20

Die BLS fährt stündlich zwischen Bern und Olten – 20-mal pro Tag ab Bern, 19-mal ab Olten. Alternierend zur BLS fährt die SBB ihren InterRegio von Bern über Olten nach Zürich.

150

Die neusten fünf MUTZ-Züge, welche die BLS für ihre InterRegio-Linien gekauft hat, sind 150 Meter lang. Zwischen Bern und Olten verkehren sowohl die brandneuen 150-Meter-Züge als auch die 100 Meter lange Version, die von der S-Bahn Bern her bekannt sind.

645

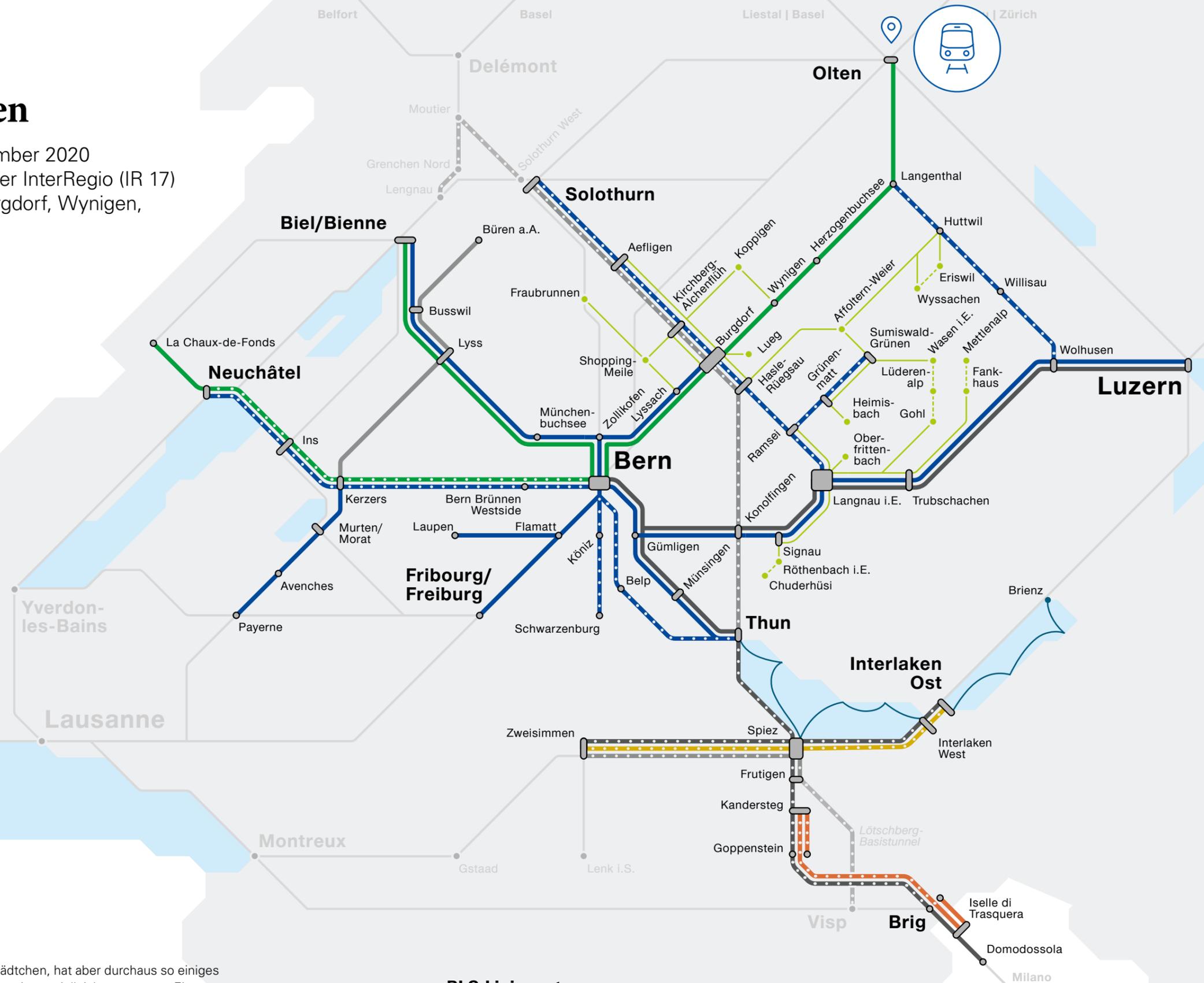
Olten ist einer der wichtigsten Bahnknotenpunkte der Schweiz. 645 Züge verlassen jeden Tag den Bahnhof Olten – mehr sind es schweizweit nur im Zürcher Hauptbahnhof.



Aussteigen in Olten

Olten ist ein handliches Städtchen, hat aber durchaus so einiges zu bieten – mehr, als die meisten vielleicht vermuten. Eine ordentliche Holzbrücke, ein imposantes Stadthaus, interessante Gourmetadressen und ein paar Stadtoriginals, zum Beispiel Werner Nydegger. Während eines ausgedehnten Spaziergangs durch Olten erzählt uns der Grafiker, Skulpturen- und Möbelbauer sowie Autor etwas über das Leben in der Stadt mit seinen über 19000 Einwohnerinnen und Einwohnern.

Mehr dazu in der Reportage ab Seite 4.



BLS-Liniennetz

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



Lichter aus in Murten – oder doch nicht ganz?

Normalerweise verwandelt sich Murten im Januar in ein riesiges Lichtspektakel. Normal ist in diesen Zeiten aber bekanntlich wenig, und so wird auch dem Murten Licht-Festival 2021 coronabedingt der Stecker gezogen. Wir sprechen via Skype mit den Organisatoren Simon Neuhaus und Luca Schild über die Achterbahnfahrt während der Planung und ihre Hoffnung, die Stadt doch noch zum Leuchten zu bringen.

Text: Maria van Harskamp
Bilder: Rolf Siegenthaler



Rückblick:

Das 5. Murten Licht-Festival ist am 26. Januar 2020 mit einem Besucherrekord zu Ende gegangen.

Luca Schild (links) ist operativer Leiter, Simon Neuhaus ist Leiter Marketing Licht und Projekte des Murten Licht-Festivals.



Wenn in Murten die Lichter angehen, Strassen, Fassaden und Altstadttürmchen mit künstlerischen Installationen bespielt werden, dann ist die kalte, graue Jahreszeit für einen Moment ganz weit weg. Seit 2016 zieht das Licht-Festival Zehntausende Besucherinnen und Besucher aus der ganzen Schweiz in seinen Bann, so auch im Januar 2020. Weit weg ist damals auch das Coronavirus – noch. Unter den Gästen tummelt sich Simon Neuhaus, einer der beiden Co-Leiter des operativen Teams. Er schlendert mit den Künstlerinnen und Künstlern durch die Gassen, freut sich ob der staunenden Gesichter, geniesst die Stimmung – und denkt dabei bereits an die nächste Ausgabe im Januar 2021. Was läuft gut, was kann im nächsten Jahr optimiert werden? Noch ohne Vorahnung, dass nichts so kommen wird wie geplant. Über die ausserordentliche Planungsarbeit erzählen Luca Schild, Operative Leitung Murten Licht-Festival, und Simon Neuhaus, Leitung Marketing Licht und Projekte.

Nach Monaten der Planung ist das Murten Licht-Festival nun definitiv abgesagt. Was ist ausschlaggebend dafür?

Simon Neuhaus: Das Planungskomitee hat sich Mitte Oktober dazu entschieden, das Licht-Festival in dieser Form nicht durchzuführen. Dies noch vor den neuen Beschlüssen des Bundesrats Ende Oktober, die einen Anlass dieser Form aktuell nicht möglich machen. Als das Murten Licht-Festival als Event eingestuft wurde, war für uns rasch klar, dass wir die Massnahmen nicht umsetzen können und wollen. Das Contact-Tracing beispielsweise ist bei einem Festival dieser Grösse kaum möglich und hätte im schlimmsten Fall dazu geführt, dass sich sämtliche Besucherinnen und Besucher in Quarantäne hätten begeben müssen.

«Philosophieren, diskutieren, staunen, geniessen – das muss gerade in dieser Zeit möglich sein.»

Simon Neuhaus

Bis zu diesem Zeitpunkt konnten Sie davon ausgehen, dass der Event unter Einhaltung der Schutzmassnahmen stattfinden kann. Was bedeutete das für die Planung?

Luca Schild: Das ganze Planungsjahr gleicht einer einzigen Achterbahnfahrt. Im Januar starten wir nach einem ausführlichen Debriefing jeweils mit ersten Ideensammlungen für das Folgejahr – soweit war alles noch beim Alten. Im Frühling, als wir die Künstlerinnen und Künstler anschrieben, fuhren wir bereits mit angezogener Handbremse. Was kommt da auf uns zu, was können wir bestätigen, was wird anders, was wird überhaupt? Jedes Detail musste neu geprüft werden, kaum ein Punkt konnte ohne grosse Anpassungen vom letztjährigen Konzept übernommen werden. Wir haben in der Folge ein umfassendes Schutzkonzept erarbeitet: weniger Eintritte pro Tag, nur nationale statt auch internationale Kunstschaaffende, Hygienekonzept, Abstandsregeln, angepasste Essensangebote – wir wären parat gewesen.

Simon Neuhaus: Ich denke, die grösste Herausforderung ist und war das Ungewisse. Das Konzept musste teilweise aufgrund neuer Bestimmungen wöchentlich angepasst werden. Stets begleitet von der Frage: Startet man die ganze Maschinerie am Schluss umsonst?

Fast zehn Monate Planungsarbeit für einen Anlass, der vielleicht nicht stattfindet – wie bleibt die Motivation erhalten?

Luca Schild: Tatsächlich war die Situation für alle Beteiligten belastend, nicht nur für unser Team, auch für die Kunstschaffenden und unsere Partnerinnen und Partner wie etwa die Licht- und Tontechniker. Diese Stop-and-go-Planung fühlte sich an wie eine Wanderung Richtung Gipfel, auf dem man nie ankommt. Und trotzdem: Wir haben die Herausforderung angenommen, der Teamspirit war unglaublich stark. Und wir wissen jetzt: Wir haben etwas auf dem Kasten, sind flexibel, innovativ und agil. Zudem hat uns das Amt für Kultur des Kantons Freiburg während der ganzen Zeit unterstützt und Mut gemacht, das wissen wir sehr zu schätzen.

Apropos innovativ und flexibel, es wird gemunkelt, dass Sie an einem Plan B arbeiten?

Simon Neuhaus: Das stimmt. Wir wollen den Leuten ein schönes Erlebnis bieten, damit ihnen nicht die Decke auf den Kopf fällt. Philosophieren, diskutieren, staunen, geniessen – das muss gerade in dieser Zeit möglich sein. Und wir wollen die Kunstschaffenden unterstützen, die solche Erlebnisse ermöglichen, die Kunst und Kultur jeder und jedem zugänglich machen. Das ist unser Antrieb. Der genaue Plan ist noch nicht spruchreif – man weiss ja nie! Verraten kann ich aber: Murten wird im Winter leuchten und funkeln, und das sogar länger als während des Licht-Festivals.



«Philosopher, discuter, admirer, profiter de la vie – voilà qui est particulièrement important en ces temps difficiles.»

Simon Neuhaus

Le Morat Festival des lumières tire la prise – à moins que...

Normalement, Morat se transforme, au printemps, en un immense spectacle de lumières. Mais comme chacun le sait, il n'y a plus grand-chose de normal, ces temps-ci, et Morat tirera également la prise de son Festival des lumières 2021, en raison du COVID-19. L'équipe opérationnelle du festival travaille à plein régime à un plan B, qui pourrait malgré tout permettre à la ville de briller.

Lorsque les lumières s'allument à Morat et que les rues, les façades et les tourelles de la vieille ville sont illuminées d'installations artistiques, la grisaille cède la place à quelques moments lumineux. Depuis 2016, le Morat Festival des lumières attire des dizaines de milliers de spectatrices et de spectateurs de toute la Suisse, dernièrement en janvier 2020. A ce moment-là, le fameux virus était – encore – bien loin. Depuis, l'équipe opérationnelle du Morat Festival des lumières planche sur des alternatives qui exigent une grande flexibilité de la part de tous les participants. Comme le souligne Simon Neuhaus: «Le plus grand défi réside dans l'incertitude. En raison des nouvelles dispositions des autorités, le concept a parfois dû être revu chaque semaine. Avec toujours cette question: risquons-nous, à la fin, d'avoir fait tout ce travail pour rien?»

Un plan B lumineux

Et, effectivement, le Morat Festival des lumières 2021 a été annulé. Mais tout ce travail n'aura pas été tout à fait inutile. Toujours selon le codirecteur Simon Neuhaus: «Nous voulons offrir aux gens une belle expérience, qui leur permette de s'évader quelques instants de l'oppression du coronavirus. Philosopher, discuter, admirer, profiter de la vie – voilà qui est particulièrement important en ces temps difficiles. Et nous voulons soutenir les artistes qui permettent de telles expériences et qui rendent l'art et la culture accessibles au plus grand nombre. C'est notre motivation. Le plan précis n'est pas encore définitif – on ne sait jamais ce qui nous attend! Mais je peux déjà vous dire: Morat va continuer de briller et d'étinceler en hiver!» Des informations actualisées sont proposées sur murtenlichtfestival.ch.

Murten Licht-Festival

Jährliche Durchführung seit:	2016
Operatives Team:	6 Personen
Freiwillige Helfende pro Jahr:	250
Mitwirkende Kunstschaffende pro Jahr:	ca. 30
Eintritte an einem Samstag 2020:	17 000

murtenlichtfestival.ch

Bürogummi mit Werkstattanschluss

Ein stolperfreies Dach für MIKA, schneller verfügbare LED-Spots für den MUTZ und eine Ferndiagnose für die NINA: Ohne Nachwuchsingenieur Lukas Kropf würde den Zügen der BLS etwas fehlen.

Text: Helene Soltermann
Bild: BLS



Als Nachwuchsingenieur hat Lukas Kropf Verbesserungen bei der Wartung der BLS-Züge mitgeprägt.

Fahrgäste sollen bequem in den neuen BLS-Zug einsteigen können. Das ist der BLS wichtig. Aber auch die Mitarbeitenden in der Werkstatt wollen es bequem haben, wenn sie am Zug arbeiten. Es ist nicht zuletzt Lukas Kropfs Verdienst, dass die Bestandteile auf dem Dach der MIKA-Züge so angeordnet sind, dass die Mechaniker bei den Wartungsarbeiten nicht über Hindernisse stolpern.

Lukas ist ausgebildeter Elektroingenieur FH und arbeitet seit dem 1. September im Team der neuen MIKA-Zugflotte. Als Flottenbetreuer regt er Verbesserungen an, bestimmt das Material und die Werkzeuge für die Instandhaltung und pflegt die dafür nötigen Arbeitspläne. In der Klimaanlage etwa müssen die Luftfilter regelmässig ersetzt werden. Oder das Zugsicherungssystem ETCS muss zyklisch gewartet werden. «Ein gewisser Stolz ist schon dabei, wenn man als relativ junger Mitarbeiter bei einem so grossen Projekt mitreden kann», sagt Lukas Kropf.

Nachts arbeiten, tagsüber studieren

Dass Lukas bei MIKA gelandet ist, hat er nicht geplant. Nach seiner Lehre als Automatik in der BLS-Werkstätte Spiez wollte er an der Fachhochschule Elektroingenieur studieren. Nach dem Lehrabschluss arbeitete er als Landmaschinenmechaniker, nahm temporäre Jobs an und ging ins Militär. Danach suchte er einen Job, um das Studium zu finanzieren. Und landete erneut bei der BLS – als Fachmann Wartung in der mittlerweile geschlossenen Werkstätte Aebimatt beim Bahnhof Bern. 70 Prozent Schicht arbeiten und gleichzeitig viereinhalb Jahre studieren. «Das war happig», sagt Lukas. Und hiess für ihn zum Beispiel: Vom Abend bis 4 Uhr morgens Nachtschicht arbeiten, danach bis mittags schlafen, bis 21.30 Uhr abends studieren und danach wieder Nachtschicht schieben.

«Ein gewisser Stolz ist schon dabei, wenn man als relativ junger Mitarbeiter bei einem so grossen Projekt mitreden kann.»

Lukas Kropf

Während des Studiums hat ihm der Leiter der Werkstätte Spiez eine Stelle als Nachwuchsingenieur angeboten (siehe Kasten). Dass er zugesagt hat, bereut er nicht. Als Nachwuchsingenieur hat Lukas hauptsächlich im Büro am Computer gearbeitet, blieb aber durch seinen vorherigen Job als Wartungsfachmann eng mit den Mitarbeitenden in der Werkstatt verbunden. «Ein Bürogummi mit Werkstattanschluss», sagt er und lacht. Die Stelle sei nicht nur für ihn bereichernd gewesen. «Auch der Betrieb kann von dieser Bindegliedfunktion profitieren. Das gegenseitige Verständnis wird gefördert.»

Er macht Platz für die Jungen

Als Nachwuchsingenieur hat Lukas auch konkrete Verbesserungen angestossen: So wurden etwa defekte LED-Spots der MUTZ-Züge bisher mit neuen Spots ersetzt, die oft spät geliefert wurden. Lukas hat initiiert, dass die LED-Spots BLS-intern in Bönigen repariert werden. Seither sind die Lichter besser verfügbar und erst noch etwas günstiger. In seiner Bachelorarbeit hat er für die NINA-Züge ein Gerät zur Ferndiagnose entwickelt. Anfang September hat Lukas Kropf die Stelle als Nachwuchsingenieur verlassen und arbeitet nun wie erwähnt als Flottenbetreuer für die MIKA-Züge. Warum der Wechsel? «Ich will den Jungen Platz machen.» Der 29 Jahre junge Lukas meint es ernst. Seine noch jüngeren Berufskollegen sollen die Möglichkeit haben, sich als Nachwuchskräfte zu beweisen.

BLS-Werkstatt fördert den Nachwuchs

Die Stelle als Nachwuchsingenieur in der Werkstätte Spiez gibt es zwar noch nicht lange. Aber für den Werkstattleiter Kaspar Streiff ist klar, dass die BLS davon stark profitiert. Dank der Stelle würden Nachwuchskräfte die praktische und die theoretische Seite ihrer Arbeit kennenlernen, betont er: «Wenn sie am Computer sitzen und etwas wissen wollen, ziehen sie Helm und Schutzweste an und gehen in die Werkstatt, um ihre Frage selbst zu beantworten.»

Halt in ...

Ergänze die fehlenden Buchstaben und finde die gesuchte Haltestelle. Wenn du Hilfe brauchst, lies den jeweiligen Tipp darunter oder schau auf dem Streckenplan auf Seite 22 und 23 nach.

.lt..

Haltestelle mit Kulturfair.
Neue BLS-Haltestelle

..no..in..n

Haltestelle zwischen Gümigen und Langnau.

Bus..i.

Haltestelle zwischen Lyss und Biel.

..ue.

Berndeutsche Aufforderung zum «Schauen».

...sing..

Haltestelle zwischen Bern und Thun.

..o.pen..ei.

Mit dem Auto auf Zugreise.

.rau...nn..

Haltestelle zwischen Bern und Solothurn.

B..p

Haltestelle mit Umsteigemöglichkeit aufs Flugzeug.



Bänz Friedli
Autor und Kabarettist

Unterwegs mit Bänz Friedli

Herz der Schweiz

Tausendmal fuhr ich an Olten vorbei, ehe ich das erste Mal ausstieg. Was heisst «vorbei»? Mittendurch fährt man, denn es gibt ein links- und ein rechtsufriges Olten, die Aare fliesst hindurch – und mittendrin steht der Bahnhof. Fast jede längere Zugreise führt irgendwie via Olten und doch nie dorthin. Täglich passieren mehr als achtzigtausend Menschen in eintausendfünfhundert Zügen die Stadt. Und lassen sie zumeist links und rechts liegen. Denn man steigt nicht wirklich aus in Olten, höchstens um. Lautsprecherdurchsage: «Ihre nächsten Anschlüsse: nach Liestal, Basel – Perron 10 ...»

Du hastest dann durch die Unterführung aufs Perron Nummer 10, schlängelst dich samt Rucksack und Rollkoffer an zig Passanten vorbei, hetzt keuchend die Rampe empor, steigst mit knapper Not ein und hast dich noch nicht einmal hingesezt, schon fährt der Zug los. So früh schon? «Willkommen im Interregio nach Langenthal, Herzogenbuchsee, Burgdorf, Bern. Ohne Halt bis ...» Verflucht, du wolltest nach Liestal. Wolltest? Du müsstest, musst. Dringend. Und vor allem: pünktlich. Ein Saal voller Leute harret dort deiner; Beginn der Veranstaltung: 20 Uhr. Merke: In Olten verkehren so viele Züge, dass du aufpassen musst, auf Perron 10 nicht den ehernen zu erwischen – den falschen. Der vier Minuten vor dem nächsten dort abfährt. So rasch wie möglich wieder raus aus dem Interregio, doch möglich ist dies erst in Langenthal. Das Taxi nach Liestal kostet dann Fr. 233.50, und ich habe noch «ordeli» Trinkgeld gegeben. Der Fahrer konnte ja nichts dafür, dass ich mit dem Knotenpunkt Olten einen Knüppel gehabt hatte.

Bald darauf stieg ich einfach aus, in Olten. Dann noch einmal. Und seither viele weitere Male. Weil ich das Städtchen allmählich lieb gewann, Bekanntschaften schloss, Freundinnen und Freunde gewann. Weil es mir zum gallischen Dorf wurde: mit einem tapferen, widerständigen Völkchen, das sich zu Recht an der flapsigen Bezeichnung «Bahnhofbuffet Olten» stört;

«Ihre nächsten Anschlüsse: nach Liestal, Basel – Perron 10 ...»

womit eine unkenntlich verwaschene Ausdrucksweise gemeint ist. Denn sie haben ihre durchaus ureigene Mundart, die «Outner», und legen Wert auf die Feststellung, nicht einfach «Soledurnisch» zu sprechen. Überhaupt, die stolze Kantonshauptstadt! Sie ist Lieblingsfeindin aller Oltnerrinnen und Oltnern.

Weil wichtige Steuereinnahmen weggebrochen sind, ist die kleine Stadt äusserst klamm. Und stemmt sich doch lustvoll gegen den Untergang, behauptet trotz ihr reiches und reges Kulturleben – in der «Schützi», dem «Schwager Theater», der «Galicia Bar». Und, und, und. Olten ist ein Spiegelbild des Landes, von Krisen freilich noch ärger geschüttelt als andere Orte. In Olten pocht gewissermassen das Herz der Schweiz.

Einfach vorbeifahren? Oder bloss umsteigen? Vielleicht, dachte ich eines Nachts, als ich auf Perron 7 bibbernd vor Kälte auf den Zug wartete, vielleicht wäre Olten ja ein Ort zum Bleiben?



Der Autor und Kabarettist Bänz Friedli kommt viel im Land herum. Aktuell mit seinem Programm «Was würde Elvis sagen?», das auch auf DVD erhältlich ist (hagenbuch/Merian Verlag). baenzfriedli.ch

Impressum

Sagen Sie uns Ihre Meinung!
Donnez-nous votre avis!
Fateci sapere il vostro parere!



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

Abo/Adressänderungen

BLS AG, Gazette,
Postfach, CH-3001 Bern
gazette@bls.ch

Redaktionsteam

BLS und Stämpfli Kommunikation

Text

inyourface, Nathalie Stöckli, Bänz Friedli,
BLS und Stämpfli Kommunikation

Inseratemanagement

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

Übersetzungen und Korrektorat

ITSA, Stämpfli AG

Bild

Rolf Siegenthaler, BLS,
Rahel Krabichler

Grafik/Layout

Stämpfli Kommunikation

Koordination/Druck

Stämpfli AG
Wölflistrasse 1
Postfach 8326
CH-3001 Bern

Verwendetes Papier:
Munken Kristall

Printed in Switzerland,
30 000 Expl.

gedruckt in der
schweiz



T + TISSOT

POWERED BY NATURE
CRAFTED FOR YOU



TOUCH[™]
CONNECT SOLAR

GIM
GALLERY METROPOLE
INTERLAKEN - SWITZERLAND

TISSOTWATCHES.COM
TISSOT. INNOVATORS BY TRADITION