

Kleine Bahn ganz groß!

Transports de la région Morges–Bièvre–Cossonay



Auf dem schmalspurigen Streckennetz der schweizerischen Transports de la région Morges–Bièvre–Cossonay wird bis heute umfangreicher Güterverkehr durchgeführt. Künftig könnte das Transportaufkommen sogar noch erheblich steigen.

Die meisten schmalspurigen Bahnen der Schweiz haben sich heute vom Warentransport auf der Schiene verabschiedet und ihren Fokus auf den regionalen Personenverkehr gelegt. Anders bei der Bahnlinie Morges – Bièvre/L’Isle, welche seit 2003 Bestandteil der Transports de la région Morges–Bièvre–Cossonay (MBC) ist. Neben dem Ausbau des regionalen Personenverkehrs auf Schiene und Straße ist dort auch beim Güterverkehr Wachstum angesagt. Insbesondere bei den seit 2016 stattfindenden Kies- und Aushubtransporten: Diese betragen inzwischen rund 300.000 t jährlich, und für die kommenden Jahre plant das Unternehmen sogar eine Verdoppelung dieser Transportmenge.

Der Bahnbau

Bereits im Jahr 1872 bestanden Pläne für eine Bahnverbindung von Yverdon entlang des westlichen Jurabogens bis nach

Morges. 1875 folgte ein weiterer Schritt: Ein regionales Komitee, bestehend aus Gemeindevorstehern der Region, wurde in Bièvre gegründet. 1886 konnten ein erstes Konzessionsgesuch eingereicht und die Bahngesellschaft Bièvre–Apples–Morges (BAM) gegründet werden. Die Bauarbeiten im relativ einfachen Gelände kamen ohne nennenswerte Kunstbauten aus und ermöglichten es, bereits am 1. Juli 1895 die Linie von Morges nach Bièvre zu eröffnen. Die Inbetriebnahme der Linie Apples – L’Isle erfolgte am 12. September 1896. Anfänglich mit Dampf betrieben, startete am 13. November 1943 der elektrische Betrieb, 1970 wurde zudem der Abschnitt Morges – Yens als erster mit einer Sicherungsanlage ausgerüstet.

In den Anfangsjahren

Zunächst wurden hauptsächlich landwirtschaftliche Produkte (Milch, Tiere, Futter-

Am 26. März 2024 rollen Ge 4/4 21 und 22 mit neun auf Spezialwagen verladenen M109-Panzerhaubitzen am Château Vufflens vorüber talwärts nach Morges. Die auf den Rollböcken verladenen Normalspurwagen sind mittels Schraubenkupplung mit der Schmalspurlok gekuppelt (Bild rechte Seite).



mittel, Holz etc.) per Bahn transportiert. Hierzu wurden ausschließlich schmalspurige Güterwagen genutzt, was ein Umladen in Morges auf normalspurige Wagen der SBB erforderte. Interessant ist, dass neben den erwähnten Produkten bereits ab 1912 erste Kiestransporte stattfanden: Zwischen Apples und Bière, in der Nähe der Station Ballens wurde hierfür ein Anschlussgleis in eine nahegelegene Kiesgrube erstellt. Der abgebaute Kies wurde ebenfalls in schmalspurigen Güterwagen nach Morges transportiert und dort umgeladen. Dieser Kiesabbau wurde zwischen 1960 und 1970 stillgelegt und das Anschlussgleis danach abgebaut.

Transport per Rollschemel

Der Frachtzuwachs und der umständliche Güterumschlag in Morges führten dazu, dass im Winter 1965 erstmals Rollschemel zum Einsatz gelangten. Diese direkte Übergangsmöglichkeit von normalspurigen Güterwagen auf die Schmalspurbahn erfolgte zum ersten Mal am 12. Februar 1965 von Morges bis Bussy und wurde am 15. Juli desselben Jahres bis Bière ausgedehnt. Mit der Erweiterung der Transporte auf die Linie Apples – L’Isle im Jahr 1966 waren fortan solche Transporte auf dem ganzen Strecken-

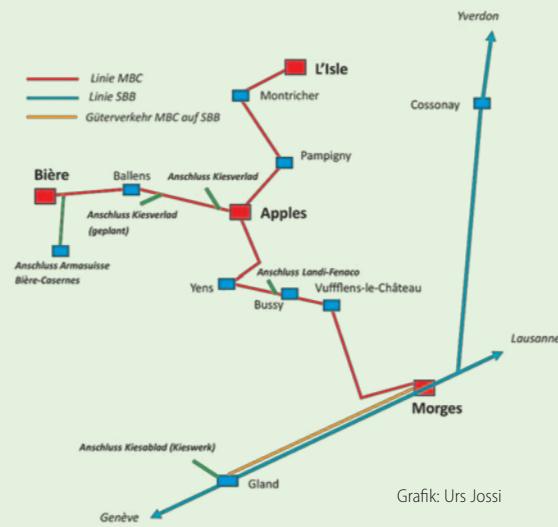
Urs Jossi (3)



netz möglich. Der Erfolg war groß, denn die Bahngesellschaft konnte die Frachtmengen zwischen 1964 und 1967 beinahe verdoppeln, was die Anschaffung sieben weiterer Rollschemel nötig machte. Um die herbstlichen Verkehrsspitzen im Güterverkehr (Rübenverkehr) abdecken zu können, mussten in den Jahren 1979 und 1980 von den Chemin de fer du Jura (CJ) sogar jeweils zwei zusätzliche Rollschemel angemietet werden.

Ab 1983 Rollbockbetrieb

Der einerseits stetig zunehmende Güterverkehr und das andererseits aufwendige



Ganz oben:

Mit zwei beladenen Rungenwagen ist Triebwagen Be 4/4 11 am 18. April 2019 bei Chardonney auf dem Weg von Bière nach Morges.





P. Sutter/Archiv Tramclub Basel (2)

und für das Personal herausfordernde Aufschemeln von Normalspurwagen führten dazu, dass in Zusammenarbeit mit anderen Bahnen sowie der Industrie (Ateliers de constructions mécanique de Vevey SA) ein neues Verladesystem entwickelt wurde. Diese Transportdrehgestelle (sogenannte Rollböcke) sind erheblich leichter als die Rollschemelwagen, was wiederum die Beförderung von höheren Lasten erlaubt, als mit den bisherigen Rollschemeln.

Durch die Einführung des Rollbockverkehrs können seither auch schwere gepanzerte Fahrzeuge zum Waffenplatz in Bière gebracht werden. Der Transport solcher Fahrzeuge stellt einen wesentlichen Teil der Militärtransporte der heutigen MBC dar.

1983 wurde die Rollschemelanlage in Morges durch zwei Verladeanlagen für Rollböcke ersetzt, so dass im August desselben Jahres der Rollbockbetrieb mit vorerst 18 Rollbockpaaren aufgenommen werden konnte. Die überzähligen Rollschemel konnten bis auf drei Exemplare für den Eigenbe-

In den sechziger Jahren zeigt sich BDe 4/41 mit aufgeschemelten Silogüterwagen im Anschlussgleis Landi-Fenaco in Bussy.

Im Rahmen einer Sonderfahrt wurde in den siebziger Jahren ein Gütertransport früherer Jahre nachgebildet, der sich ausschließlich aus Schmalspurwagen zusammensetzte (bei Apples).



darf (Baudienst) an die Chemin de fer du Jura (CJ) verkauft werden. Die Zunahme des Güterverkehrs erforderte im Laufe der Jahre die Beschaffung weiterer Rollböcke, so dass der heutige Bestand 65 Rollbockpaare beträgt.

Güterverkehr heute

Am Streckenendpunkt in Bière findet der Umschlag von Holz aus den um-

Die MBC besitzt auch normalspurige Triebfahrzeuge, darunter Re 420 506 für den Streckendienst Morges – Gland. Am 7. August 2017 ist sie mit einem Kieszug bei Rolle auf dem Weg nach Gland.

Bis 2023 wurden auch landwirtschaftliche Produkte für die LANDI La Côte SA (Fenaco Schweiz) bis/ab Bussy-Chardonney transportiert. Da das dortige Anschlussgleis allerdings saniert werden muss, sind diese Transporte derzeit ausgesetzt, was zu einem markanten Rückgang beim Transport landwirtschaftlicher Produkte geführt hat. MBC und LANDI befinden sich derzeit im Austausch über die Sanierung und einen Weiterbetrieb des Anschlussgleises.

Eine Spezialität bei der Beförderung landwirtschaftlicher Produkte durch die MBC stellte lange Zeit der Abtransport von Zuckerrüben dar. Für diese jeweils in den Monaten von Oktober bis Dezember anfallenden Frachtmengen von bis zu 16.000 t waren in den Bahnhöfen Apples, L'Isle und Bière zunächst entsprechende Verladeeinrichtungen vorhanden. Ab 2010 wurde zur Vereinfachung für die verladenden Bauern ein spezielles Umschlagkonzept auf freier Strecke eingeführt: Die Bauern konnten fortan ihre Rüben direkt ab den Feldern



Pascal Zingg

Am 21. April 2017 bringen die beiden Ge 4/4 einen aus drei Faccs und vier Fans-u bestehenden Kieszug nach Morges.

Zuletzt erfolgte der Umschlag von Zuckerrüben auf offener Strecke direkt vom Feld aus in die Güterwagen. Am 7. November 2017 steht Lok 21 mit einem entsprechenden Zug abgebügelt bei Pampigny.



bei Apples. Bestandteil der Bewilligung des Kantons Waadt zum Abbau von Kies in der dortigen Grube ist u. a. die Bedingung, dass mindestens 40 % des abgebauten Kieses mit der Bahn zur Weiterverarbeitung nach Gland befördert werden müssen. Der Anschluss zur Kiesgrube befindet sich auf freier Strecke in Richtung Bière, rund 500 m nach dem Bahnhof Apples. Nachdem die ersten Fahrten bereits im April 2016 stattfanden, führt die MBC seit Sommer 2016 regelmäßige Kiestransporte zwischen Apples und Gland VD/Vufflens durch. So verkehren montags bis freitags jeweils drei Zugpaare mit bis zu sieben Wagen. Die Garnituren setzen sich dabei aus Silo- und aus Fans-Kippwagen zusammen. Auf der Rückfahrt transportieren diese Züge Aushubmaterial für das partielle Auffüllen der Kiesgrube. Auf dem schmalspurigen Streckenabschnitt Apples – Morges werden die Kieszüge von den Lokomotiven Ge 4/4 21 und 22 in Doppeltraktion befördert.

Am Streckenendpunkt in Bière wird regelmäßig Langholz auf die Bahn verladen. Die beförderten Mengen können dabei stark variieren. Wurden z.B. im Jahre 2014 über 10.000 t befördert, waren es 2021 lediglich 2.200 t. Am 2. März 2021 fuhr dabei erstmals ein Zug mit Gigawood-Spezialwagen der Firma Innofreight, hier mit Be 4/4 11 und 14 kurz hinter Bière.

entlang der Strecke auf die an den entsprechenden Stellen bereitstehenden Wagen verladen. Damit entfiel der aufwändige Transport zu den Verladestellen an den Bahnhöfen. Nach einem im Voraus definierten und mit den Bauern abgesprochenen Verladeplan wurden jeweils Teilstrecken für den Zugverkehr gesperrt und die Reisenden an den entsprechenden Verladetagen mit Ersatzbussen befördert.

Aufgrund von Taktverdichtungen im regionalen Personenverkehr waren diese speziellen Verladekapazitäten tagsüber jedoch zunehmend schwieriger zu realisieren. Eine zunächst verfolgte Überlegung, den Rübenumschlag auf die Nachtstunden zu verlegen, musste schlussendlich verwor-

fen werden, was nach Ende der Rübenseason 2017 zur Einstellung dieser Verkehre führte. Der letzte Rübentransport auf der MBC fand somit am 21. Dezember 2017 statt.

Kiestransporte

Entlang des waadtländischen Juras gibt es große Kiesvorkommen, welche u. a. im Einzugsgebiet der Schmalspurbahn liegen. Erste Kiestransporte wurden bekanntlich schon ab 1912 mit der Bahn ausgeführt. Die regen Bauaktivitäten in der Region entlang des Genfer Sees haben nach der Jahrtausendwende die Kiesnachfrage erheblich steigen lassen. So betreiben diverse Baufirmen seit 2016 eine Kiesgrube





Urs Jossi; Peter Hürzeler (großes Bild unten)

Am 22. September 2016 steht Ge 4/4 21 mit einem Zug direkt unter der Verladeanlage im Kieswerk. Die Züge werden vom Bahnhof Apples aus in die wenige hundert Meter vom Bahnhof entfernte Kiesgrube geschoben. Die Verladeanlage ist so konzipiert, dass mehrere Wagen gleichzeitig beladen werden können, ohne rangieren zu müssen.

Gut sind auf dieser Aufnahme vom 18. Mai 2020 die Dimensionen des Verladebetriebes der Kiesgrube nachvollziehbar, links der Kieszug mit den beiden Ge 4/4.

Auf dem 21 km langen normalspurigen SBB-Abschnitt Morges – Gland/ Vufflens werden die Züge mit einer Re 420 bespannt, welche die MBC von den SBB übernommen und in der Unternehmensfarbgebung lackiert hat.

Heute werden jährlich ca. 300.000 t Kies und Aushubmaterial umweltfreundlich mit der Bahn befördert, wodurch 12.000 Lkw-Fahrten eingespart werden können. Der Anteil des Kiestransports am MBC-Güterverkehr beträgt gegenwärtig rund 95 %.

Verhandlungen zwischen den Kiesabbauunternehmen, dem Kanton Waadt sowie der Bahn über das Anlegen weiterer Kiesgruben im Einzugsgebiet der Bahn sind momentan im Gange. Auch der Betrieb dieser neuen Kiesgruben wäre an die Bedingung des Abtransports (mind. 40 %) per Bahn geknüpft. Derzeit steht die Erschließung einer neuen Kiesgrube bei Froideville zwischen Apples und Ballens im Fokus, in deren Bereich bereits von 1912 bis in die sechziger Jahre

Kies gewonnen und per Bahn abtransportiert worden war.

Sollte die für das Frühjahr 2025 vorgesehene Entscheidung des Kantons zum Abbau von Kies in der dort vorgesehenen Grube positiv ausfallen, würden sich die Kiestransporte der MBC künftig bei jährlich über 600.000 t Fracht bewegen und damit gegenüber heute verdoppeln.

Transporte für das Militär

Bereits vor dem Bahnbau betrieb die Schweizerische Armee in Bière einen Waffenplatz. Nachdem die Region ab 1895 mit der Eröffnung der Bahnlinie ans übrige Schienennetz angeschlossen worden war, konnten Material und Armeeangehörige mit der Bahn befördert werden. Für den Personenverkehr bedeutete das an wichtigen An- und Abreisetagen der Armeeangehörigen Großverkehr und erforderte den Einsatz aller Fahrzeuge. Mit der Einführung des Rollbockverkehrs im Jahr 1983 wurde auch der Transport von schweren, gepanzerten Armeefahrzeugen möglich. Erste solche Transporte fanden 1984 statt.

Mit dem Bau eines Anschlussgleises direkt auf das Gelände der Kaserne in Bière wurden die Transporte vereinfacht. Die dort errichtete, dreigleisige Verladeanlage bedeutete eine erhebliche Vereinfachung für die Militärtransporte. Eines der Gleise verfügt über eine Seitenrampe von rund 120 m Länge, alle drei Gleise besitzen am südlichen Ende eine Kopframpe. Für den Personenverkehr wird die Anschlussbahn praktisch nicht genutzt, jedoch gelangten in den neunziger Jahren vereinzelt SBB-Personenwagen auf Rollböcken bis in den Bahnhof Bière-Casernes.

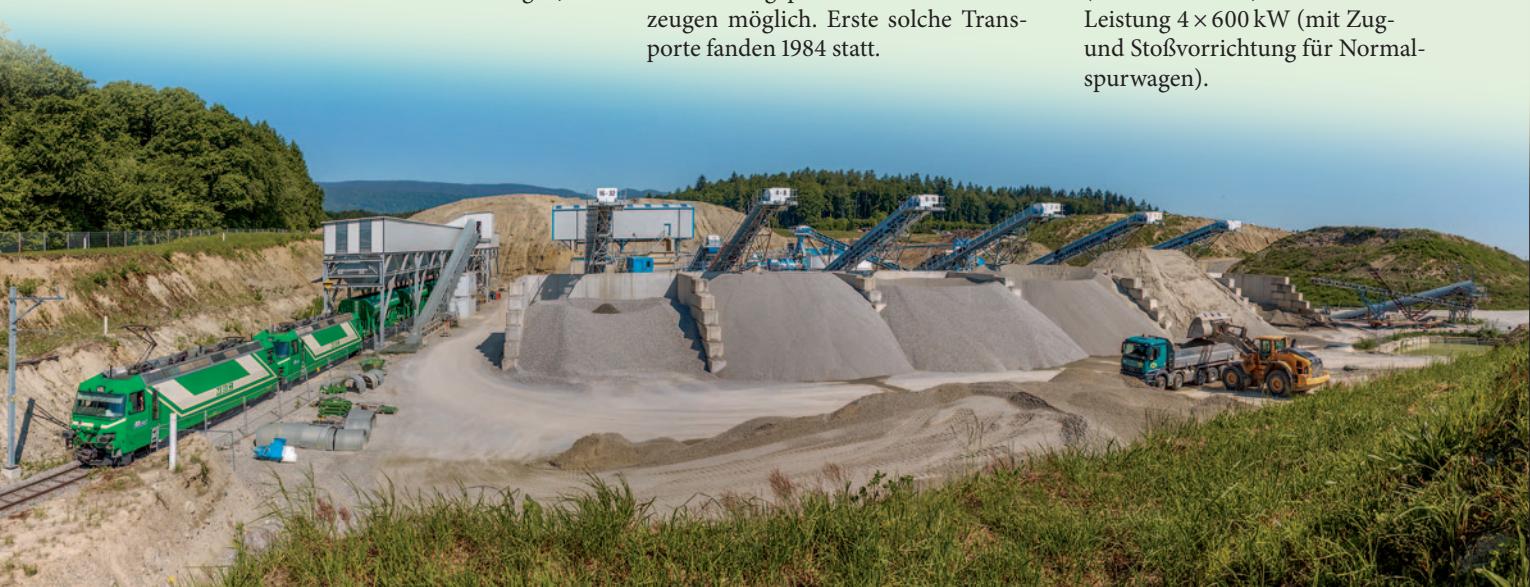
Bei den zu befördernden Militärgütern handelt es sich heute fast ausschließlich um schweres Gerät wie Panzer oder andere gepanzerte Fahrzeuge. Aufgrund der Einrichtung einer Instandhaltungsanlage für die hier stationierten Fahrzeuge ist das Verladeaufkommen gegenüber früheren Jahren gesunken, da der Transport gepanzerter Fahrzeuge zu auswärtigen Anlagen (z. B. in Romont) dadurch abgenommen hat. Noch in den Jahren 2014-2016 wurden auf dem Gelände 6.000 bis 10.000 t auf die Bahn umgeschlagen, im Jahr 2022 konnten dagegen nur noch 3.000 t verzeichnet werden. Die Hauptaufgabe der MBC-Militärverkehre besteht heute im Zusammenhang mit Truppenverlegungen.

Neues Güterkonzept

Rollmaterial: Für den anspruchsvollen Einsatz im Güterverkehr stehen der MBC heute folgende Triebfahrzeuge zur Verfügung:

■ **Triebwagen Be 4/4 11, 12, 14** (ACMV, SIG, SAAS 1981), V_{max} 75 km/h, Leistung 4×195 kW; Tw 14 ohne Zugsicherung.

■ **Lokomotiven Ge 4/4 21, 22** (SLM, ABB 1994), V_{max} 100 km/h, Leistung 4×600 kW (mit Zug- und Stoßvorrichtung für Normalspurwagen).





Urs Jossi

■ **Re 420 506** (SLM, BBC 1967; 1.435 mm; ex SBB-Re 4/4^{II} 11142) V_{max} 140 km/h, 4 × 1.175 kW, 2013 von BLS übernommen.

Für die Beförderung von Normalspurwagen stehen 65 Rollbockpaare zur Verfügung. Darüber hinaus sind folgende Güterwagen im Bestand (Kiesverkehr):

■ **Fans-u 510-528**, 2000 von der BLS übernommen, 2013 Anpassung für Einsatz MBC bei RTS Austria.

■ **Faccs 257-265**, 2016 gebaut in der Tschechischen Republik.

Als Ersatz für die beiden Ge 4/4 und die drei Triebwagen erfolgte 2021 eine Ausschreibung für sechs neue Lokomotiven. Den Zuschlag für den Bau und die Lieferung hat die Fa. Stadler erhalten. Die neuen Loks werden gemeinsam mit einer Bestellung der Montreux-Berner-Oberland-Bahn beschafft. Die Auftragsvergabe ist gegenwärtig allerdings noch an die ausstehende (positive) Entscheidung zur Erschließung der neuen Kiesgrube gekoppelt, und wird demnach nicht vor 2025 erfolgen. Die Ablieferung der neuen Fahrzeuge ist bei einer Vergabe für 2029 vorgesehen.

Für das künftig geplante Güterkonzept ab 2029 sind fünf Lokomotiven für den Einsatz im Kiesverkehr vorgesehen, eine weitere Lokomotive dersel-

ben Serie wird für die Infrastruktur sowie für die übrigen Gütertransporte bestellt. Diese Lok wird gleichzeitig die betriebliche und technische Reserve bilden.

Mit diesen sechs Loks sollen die bisherigen drei Triebwagen sowie die zwei Ge 4/4 ersetzt werden. Da es sich bei den beiden zu ersetzenen Lokomotiven praktisch um identisch Fahrzeuge handelt, welche bei der Rhätischen Bahn (RhB) als Ge 4/4^{III} im Einsatz stehen, wird eine Abgabe an die Bündner Staatsbahn derzeit geprüft.

Da das Konzept der Kiestransporte auch normalspurige SBB-Strecken beinhaltet, setzt die MBC im Kiesverkehr eine Regelspurlok der SBB-Serie Re 4/4^{II} ein. Mit dieser Lokomotive wird die normalspurige Strecke zwischen Morges und Gland VD befahren. Im Zusammenhang mit der geplanten Ausweitung der Kiesverkehre muss eine zweite normalspurige Lokomotive angeschafft werden. Hier wird aktuell die Beschaffung von zwei neuen normalspurigen Loks geprüft, als Alternative zur Revision der heutigen Lokomotive sowie der Beschaffung einer zweiten Re 4/4^{II} von den SBB.

Infrastruktur

Nicht nur das seit dem 1. Januar 2024 in der Schweiz geltende Behinderten-gleichstellungsgesetz (BehiG), welches den barrierefreien Zugang zum

öffentlichen Verkehr für Menschen mit eingeschränkter Mobilität verlangt, erfordert Investitionen in die Infrastruktur. Auch der zu erwartende Mehrverkehr bei den Gütertransporten macht Änderungen notwendig. Von den Projekten sind hier nur die größten Umbauten aufgeführt:

■ **Bière**: Um-/Neubau des Bahnhofs und Erweiterung der Depotanlagen. Plangenehmigung bei Bundesamt für Verkehr (BAV) bis 2025. Umfang: 130 Mio CHF, Realisierung: 2026-2030.

■ **Morges**: Umbau Bahnhof zusammen mit den SBB (Hauptbauträger). Plangenehmigung Anfang 2024 an BAV. Umfang: 130 Mio CHF, Realisierung: 2027-2033.

■ **Apples**: Umbau des Abzweigbahnhofs. Seite Morges-Bière ein zusätzliches Gleis, womit künftig je zwei Gleise für den Personen- und Güterverkehr vorgesehen sind. Seite L'Isle ein zusätzliches Gleis ohne Bahnsteig für Güterverkehr. Plangenehmigung 2024 an BAV. Umfang: 27 Mio. CHF. Realisierung: 2026-2028.

■ **Ballens**: Erweiterung der Gleisanlagen im Bahnhof und Bau eines Anschlussgleises zur neuen Kiesgrube. Plangenehmigung Ende 2023 an BAV. Umfang: 11 Mio. CHF. Realisierung: 2027-2029.

Das aus dem 15. Jahrhundert stammende Château Vufflens ist das beeindruckendste Wahrzeichen entlang der MBC-Strecke und über die Region hinaus bekannt. Am 21. April 2017 passieren Ge 4/4 21 und 22 mit einem Kieszug das Schloss. In der Regel verkehren montags bis freitags jeweils drei Zugpaare täglich. Auf der Talfahrt wird dabei Kies abtransportiert, bergwärts erhält die Grube dagegen Aushubmaterial.

Urs Jossi