

Fünf Kilogramm Aromat gegen Heimweh

Schweizer Bahnzulieferer sind auch in Übersee tätig – zum Beispiel in Kanada

Von Lorenz Degen, Montreal

Für eine Millionenstadt ist es am Bahnhof von Montreal an einem Werktag morgens um 9 Uhr sehr ruhig. Auf den über zehn Gleisen steht kein Zug, nur im Vorbahnhof warten einige Kompositionen auf ihren Einsatz am Abend. Denn Montreals Vorortslinien funktionieren nur in eine Richtung: Am Morgen von der Agglomeration ins Zentrum und am Abend wieder hinaus. Zwischen den Rushhours lädt Viarail, die staatliche Bahngesellschaft für den Personentransport, ihre Passagiere ein oder aus.

Am Ende eines abgestellten Pendlerzuges mit doppelstöckigen Wagen steht die wichtige Lokomotive. Sie ähnelt einer Diesellokomotive, trägt aber auch einen Stromabnehmer auf dem Dach. Das Kraftpaket mit der kryptischen Bezeichnung ALP-45DP wurde vom kanadischen Rollmaterialhersteller Bombardier gebaut. Ihre Energie kann sie sowohl vom Fahrdrabt wie von zwei eingebauten Dieselmotoren beziehen. Nötig ist dieser Zweikraftantrieb, weil die Vorortstrecke des Montrealer Verkehrsverbundes, der Agence métropolitaine de transport (AMT), nicht auf dem ganzen Netz eine Fahrleitung gespannt hat. Die gleiche, sogenannte Hybridlokomotive bestellte auch die New Jersey Transit, bei der heute 35 Stück im Einsatz stehen. Die AMT orderte 20 Maschinen.

Die besondere Technik hat ihren Preis. Eine Zweikraftlokomotive kostet rund zehn Millionen US-Dollar. Zum Vergleich: Eine amerikanische Güterzugdiesellok ist ab Stange für etwa vier Millionen Dollar zu haben. Entwickelt wurde die über 130 Tonnen schwere Maschine in Zürich, gebaut in Kassel in



In Zürich entwickelt. ALP-45DP-Lok von Bombardier in Montreal. Foto Lorenz Degen

den Hallen der ehemaligen Lokomotivfabrik Henschel, die von Bombardier übernommen worden war. In drei Teilen wurde sie nach Hamburg gebracht, dort zusammengebaut und auf einem Roll-on-Roll-off-Schiff in die Neue Welt verfrachtet. Auf einem Tiefgänger-Eisenbahnwagen reiste sie anschliessend nach Pueblo in Colorado, wo sich eine Eisenbahn-Versuchsstrecke befindet. Auf Herz und Nieren geprüft, kam sie 2011 bei ihren neuen Eigentümern in Kanada an. Und mit ihr ein Berner Oberländer.

Wohnen bei den Bahnprojekten

Der Ingenieur Ville Moser (29) bleibt bei der Lokomotive, bis die zweijährige Garantiezeit abgelaufen ist. Bis dahin kurieren er und sein Team alle Kinderkrankheiten aus, die bei einer solchen Neuentwicklung unweigerlich anfallen. Dass Moser dabei zum Auslandschweizer wurde, macht ihm nichts aus: «Wenn man das nicht

mag, hat man den falschen Job.» Angefangen hatte Moser als Polymechaniker-Lehrling in der BLS-Werkstätte in Spiez. Dass er zur Eisenbahn kam, war Zufall. «Es hätte genauso gut irgendein Betrieb sein können.» Danach ging er an die Ingenieurschule in Biel. Am Ende seiner Ausbildung wurde er über eine Jobplattform von Bombardier angefragt, ob er für die Firma arbeiten wollte.

Mosers Nomadenleben begann. Einem Jahr war er in China stationiert, vorher bei der Erzbahn in Kiruna, die gerade neue Lokomotiven erhalten hatte, die stärksten der Welt ohne Zahnrad. Seit zwei Jahren ist Montreal sein Domizil. Ein siebenköpfiges Team sorgt noch für die Feinjustierung vor Ort. Mit Moser arbeiten zurzeit noch zwei Tessiner, zwei Deutsche und zwei Kanadier an den letzten «zwei bis drei Prozent» bis zum reibungslosen Betrieb. Moser, vor einiger Zeit Vater einer Tochter geworden, hat seine Frau nach Kanada

mitgenommen. Ihr gefalle es, immer wieder an einem neuen Ort zu leben. Nähe zu anderen Schweizern sucht die Familie nicht gross. Viel wichtiger ist ihnen, sich in das örtliche Umfeld einzugliedern.

In seinem Haus hat Moser fünf Kilogramm Aromat gebunkert, das Einzige, was er von der Schweiz wirklich vermisst. Aromat hilft ihm gegen Heimweh. Noch maximal ein Jahr bleibt Moser in der Gegend von Montreal. Dann ist die Garantiezeit abgelaufen und für ihn beginnt ein nächstes Projekt. In Südafrika werden in den nächsten Jahren 240 Elektrolokomotiven mit Schweizer Know-how zusammgebaut – und Moser wird dabei sein. An den Hauptsitz in Zürich wird er nur kurzzeitig zurückkehren, um bald ans Kap aufzubrechen. Dabei denkt er gerne an das Leben in der Schweiz: «Wie gut geht es uns doch, wenn alles funktioniert.»

Gut bezahlte Jobs

Schweizer Technologie findet sich auch unter und über den Gleisen. So hat die Firma Kummeler+Matter aus Bern Fahrleitungen für das Tram von Toronto verlegt und dabei eine neue, speziell einfache und daher günstige Aufhängungsmethode verwendet. Die Firma Furrer+Frey, ebenfalls aus Bern, montierte bei New London in Connecticut die Fahrdrähte für eine drehbare Eisenbahnbrücke über den Fluss Thames.

Mit Gleisen beschäftigt sich Christoph Grill, Vizechef Administration der Sersa Total Track, einer Tochter der schweizerisch-österreichischen Gleisbaufirma Rhomberg Sersa Rail Group. Nur wenige private Unternehmen sind im kanadischen Bahnsektor aktiv. Die starken Gewerkschaften regulierten

den Markt sehr stark, berichtet Grill. Die Arbeitszeit beträgt bei Sersa Total Track 40 Stunden pro Woche, das meiste davon ist Nacharbeit. 17 Dollar erhält ein Anfänger, was für kanadische Verhältnisse ein sehr guter Start ist. Angelernt werden die Arbeiter «on the job». Gelernte Berufsleute wie in der Schweiz gibt es fast keine, die meisten haben vorher etwas ganz anderes gearbeitet. Das Durchschnittsalter der Anfänger beträgt 23 Jahre. Mancher Kellner oder Nachtwächter heuert an, ohne die geringste Ahnung, was dieser Job kraftmässig bedeutet. Die Arbeit ist trotz Maschinen sehr hart, vieles ist Handarbeit. Etliche halten es keine drei Nächte aus. Wer bleibt, kann aufsteigen. Die Maschinisten, deutlich älter als die Jungen «on the ground», verdienen bis zu 30 Dollar pro Stunde.

In einer Nachtschicht werden bis zu tausend Schwellen ersetzt. Nach wie vor setzt man in Kanada auf in die Schwellen festgenagelte Schienen. Betonschwellen und daran festgeschraubte Schienen sieht man selten. Schwellen bleibt Schwellen, aber in Kanada wird anders gebaut als in der Schweiz: «Jede fünfte Schwellen muss tragend sein», erklärt Grill. Auf die dazwischen komme es nicht so genau an – und das bei einem zulässigen Achsdruck von bis zu 36 Tonnen (zum Vergleich: In der Schweiz sind maximal 21 Tonnen erlaubt). Da mehr Schwellen näher beieinander verlegt werden, stimmt die Qualität am Ende trotzdem.

Noch hat Rhomberg Sersa ausschliesslich Schienen für kanadische Güterbahnen verlegt. Gut möglich, dass aber eines Tages die schweizerisch-kanadische Hybridlokomotive über kanadisch-schweizerische Gleise fährt.

ANZEIGE

BaZ.Reisen.

Mehr als Sightseeing.

VENEDIG–EIN WINTERTRAUM:
Luxus in der romantischen Lagunenstadt.
Donnerstag, 4., bis Sonntag, 7. Dezember 2014

Venedig.

Erleben Sie Venedig einmal zur Winterzeit. Dann zeigt die beliebte Schöne ihre verträumte Seele. Die kalte Stille verzaubert. Im Winter kommen die Kenner und Geniesser. Nebel bedeckt die Kanäle, verhängt die marode Pracht der «Palazzi» wie mit kostbarer Seide und dämpft die sonst lauten Stimmen der Stadt. Entdecken Sie während dieser Reise, was in Venedig so besonders rar und nur zur Winterzeit zu finden ist: Ihre Normalität!

Freuen Sie sich auf zwei Vorstellungen im wunderschönen Opernhaus «La Fenice», auf ein exklusives Galadinner im Palazzo Gradenigo, auf eine exklusive Sonderführung in der Markuskirche und viele andere Highlights, welche Sie nur mit DIVERTIMENTO Kulturreisen erleben können.



Unsere Leistungen:

- Hin- und Rückflug mit Swiss Airlines
- 3 Übernachtungen inkl. Frühstück im 5-Sterne-Luxushotel «Luna Baglioni»
- Beste Karten für die beiden Opernvorstellungen «La Traviata» und «Simone Boccanegra» von G. Verdi im Teatro La Fenice
- Exklusive Führung in der Markuskirche am Anreisetag
- Ausführlicher Stadtrundgang in deutscher Sprache mit Besuch der Gondelwerft Tramontin
- «Geheime Wege im Dogenpalast»
- Gemeinsames Mittagessen inkl. Getränke
- Führung «Scuola Grande di San Rocco»
- Führung «Galleria dell'Accademia»
- Lunch auf dem Taxiboot am Anreisetag
- Welcome-Dinner inkl. Getränke am Anreisetag
- Festliches Galadinner im Palazzo Gradenigo inkl. Getränke
- Sämtliche Eintritte und Transfers
- Persönliche Reiseleitung durch Peter Potoczky
- Ausführliche Reiseunterlagen

Preis pro Person im Doppelzimmer:

BaZ-Abonnenten Fr. 3765.–
Einzelzimmerzuschlag Fr. 400.–

Nichtabonnenten Fr. 4195.–

Eine obligatorische Annullationskostenversicherung sowie Trinkgelder sind nicht im Preis enthalten.

Anzahlung: Nach erfolgter Anmeldung erhalten Sie eine Teilnahmebestätigung und einen Einzahlungsschein für eine Anzahlung in Höhe von Fr. 1500.– pro Person. Restzahlung bis spätestens 4 Wochen vor Reisebeginn.

Detailprogramm, Informationen und Anmeldung unter www.baz.ch/Leserreisen oder Telefon 061 639 15 24.

Die Anzahl der Reiseplätze ist auf 25 Personen beschränkt. Mindestteilnehmerzahl 15 Personen.

Veranstalterin ist die auf Kulturreisen spezialisierte DIVERTIMENTO Kulturreisen GmbH in Basel, Telefon 061 281 11 88 oder www.divertimento.ch. Es gelten die Allgemeinen Geschäftsbedingungen für Reisen der Firma DIVERTIMENTO Kulturreisen GmbH.



Anmeldung Venedig-Reise

Definitive Anmeldung von ___ Personen für die Venedig-Reise der Basler Zeitung vom 4. bis 7. Dezember 2014.

- Ich habe die BaZ abonniert.
- Ich bin zwar noch nicht BaZ-Abonnent, bestelle aber ein BaZ-Jahresabo für Fr. 430.– und profitiere sofort von diesem Angebot.
Gewünschte Zimmerkategorie:
 Einzelzimmer (Zuschlag CHF 400.–)
 Doppelzimmer Twinzimmer (getrennte Betten).
- Ich/wir nehme/n an der Führung «Geheime Wege im Dogenpalast» teil

Name: _____

Vorname: _____

Strasse/Nr.: _____

PLZ/Ort: _____

Telefon: _____

Unterschrift: _____

Telefonische Anmeldungen sind nicht möglich.
Für Fragen wenden Sie sich bitte an Tel. 061 639 15 24.
Talon einsenden an:
Basler Zeitung, Pascale Schorno, Postfach, 4002 Basel