



In voller Fahrt



Bernhard Weber jun.

Eine vom Bundesamt für Verkehr kürzlich präsentierte Studie hat den enormen volkswirtschaftlichen Wert des öffentlichen Verkehrs aufgezeigt. Die Wertschöpfung ist doppelt so hoch wie die Ausgaben der öffentlichen Hand. Dabei ist der direkte Nutzen aus den leistungsfähigen Verbindungen für die Bewältigung des Personen- und Gütertransportes noch gar nicht berücksichtigt, auch nicht die Schonung unserer Umwelt, auch nicht der Zeitgewinn oder Beschäftigungsmöglichkeiten während der Reise. Wie wichtig solche Verbindungen sind, zeigt sich spätestens dann, wenn Transportwege, seien dies Strassen oder Schienen, einmal nicht funktionieren. Menschlicher Tatendrang wird dann zur Untätigkeit verurteilt. Wir sind glücklich, an das Funktionieren eines so wichtigen Verkehrsnetzes seit 1946 einen Beitrag leisten zu können, und dies immer wieder mit Partnern, die sich dem gleichen Ziel verschrieben haben: der Qualität. Denn Qualität wirkt verlässlich. Und nur sie hat eine echte Zukunft.

Bernhard Weber jun.

Die SBB arbeiten mit WEBER AG zusammen

Die SBB arbeiten mit der Firma WEBER AG bei einer Gleiserneuerung in Birsfelden zusammen, weil ihr eigener Gleisbau voll ausgelastet ist. Sie knüpften dabei an eine jahrelange gute Beziehung an.

Herr Gfeller, die SBB gehen offensichtlich auch «fremd» und arbeiten für die Gleisanierung auch von privaten Unternehmen, wie jetzt gerade kürzlich für die Vopak (Schweiz AG) in Birsfelden. Sind Sie auf Expansionskurs?

Martin Gfeller: Nein, das nicht. Aber für uns ist wichtig, dass wir immer über eine gewisse gleichmässige Auslastung verfügen, denn unsere eigenen Aufgaben im Rahmen der Erneuerungs- und Neubau-Arbeiten für die SBB-Fahrbahnen fallen nicht immer ganz regelmässig an.



Martin Gfeller

Fehlt es Ihnen denn manchmal an Arbeit?

An Arbeit fehlt es uns nicht, nein, es fehlen uns vielmehr die Leute. Wir verfügen eher über zu wenig Personal, sind also knapp gehalten. Aus diesem Grunde arbeiten während des ganzen Jahres Mitarbeiter von der WEBER AG in unseren Diensten. Der Partner leiht uns diese Leute aus. Wir legen die Anzahl der Weber-Leute, die bei uns arbeiten können, zu Beginn jeden Jahres neu fest.



Im Gespräch

Wie geht eine solche «Bestellung» vor sich. Benötigen Sie einfach eine gewisse Anzahl, oder verlangen Sie nach ganz bestimmten Namen?

Wir kennen diese qualifizierten Mitarbeiter von unserem Partner schon seit Jahren. Das sind erfahrene Gleisbauer, und auf diese greifen wir zurück.

Jetzt ist aber etwas Neues passiert: Sie haben Weber einen Auftrag machen lassen, den Sie eigentlich selber von Vopak erhalten haben. Weshalb haben Sie auf diesen Auftrag zur Sanierung der Vopak-Gleise verzichtet?

Wir haben nicht auf diesen Auftrag verzichtet! Wir waren aus Kapazitätsgründen nicht mehr in der Lage diesen Auftrag, um den wir uns zuvor beworben hatten, allein auszuführen. Das hat sich erst hinterher gezeigt. Da war es nahe liegend, dass wir WEBER AG angefragt haben, ob sie uns hier im Unterakkord un-

terstützen können. Das war eigentlich nur die Fortsetzung einer bereits eingespielten Zusammenarbeit.

Ist etwas Besonderes an diesem Auftrag?

Nun, der Auftrag ist einfach wichtig, weil die Firma Vopak eine Umschlagsfirma ist für Oel und Benzin im Birsfelder Hafen. Das Gleis dort wird durch hohe Lasten und die extrem enge Geometrie stark beansprucht, und es ist äusserst wichtig, das solche Schwachpunkte im Interesse der Sicherheit eliminiert werden. Die Verantwortung dafür liegt direkt beim Besitzer solcher Gleise.

Sie können ja im «Weber aktuell» nichts Schlechtes sagen, aber trotzdem: lief die Sache zur Zufriedenheit der SBB ab?

Unsere Zusammenarbeit gründet auf jahrzehntelanger Beziehungen, deshalb dürfen

Sie davon ausgehen, dass wir und unser Kunde Vopak absolut zufrieden waren mit der Firma WEBER AG. Sie hat diese Aufgabe als Unterakordant mit uns abgewickelt. Die Arbeiten nahmen rund 3 Wochen in Anspruch.

Wie oft müssen Gleise eigentlich erneuert werden?

Das ist sehr unterschiedlich. Die SBB Hauptgleise beispielsweise haben einen Lebenszyklus von 20–25 Jahren. Die Weichen einen solchen von 15 bis 20 Jahren. Nebengleise können aber durchaus 40-50 Jahre durchhalten. Das kommt wirklich auf den einzelnen Fall an.

Sie sind Olten stationiert. Ihr Wirkungskreis geht also über die Region Basel hinaus?

Ja, wir verfügen über sogenannte Agenturen in Basel, Delsberg und Bern und sind für Erneuerungen und Neubauten in der Nordwestschweiz, im Jura, bis Biel und bis nach Thun zuständig. Im Bereich Gleisbau beschäftigen wir 160 Mitarbeiter, inklusive Elektrodienste (Fahrleitung, Sicherungs/Signalanlagen und Kabel) sind wir 350 Personen.

Sind alle diese Leute im Bereich Gleiserneuerung tätig?

Nicht nur in der Erneuerung, sondern auch im Neubaubereich oder im Bereich von Bahnhofsausbauten. Pro Jahr erbringen wir im Bahnbereich immerhin eine Leistung oder einen Umsatz von 80 Millionen Franken.

Was ist wichtig im Gleisbau, Herr Gfeller?

Das sind, wie fast überall, drei Bereiche: Qualität, Zuverlässigkeit und die Einhaltung von

Terminen. Alle drei Dinge sind unabdingbar. Gerade auch die Terminfrage wird bei diesen engen zeitlichen Bedingungen und beim verbreiteten Wunsch, möglichst ununterbrochen und jederzeit zu funktionieren, immer sehr wichtig bleiben.

Neue Gleise und Doppelspur

Zwischen Ettingen und Witterswil erneuert WEBER AG gegenwärtig im Auftrag der BLT die Gleisanlagen. Diese Arbeiten sind nicht zuletzt deshalb dringend nötig, weil die Anlage auf lehmigem Untergrund steht und instabil ist. In Witterswil wird zudem bei der Haltestelle Sonnenrain eine Doppelspurinsel gebaut. Dieser neue Kreuzungsbereich ermöglicht es, Verspätungen aufzufangen. Bisher konnten die Kurse nach der langen Einspurstrecke von Ettingen nämlich erst bei der Station Witterswil kreuzen.



Neue Gleise in Aesch

Neue Gleise auch für Aesch. Vom 13. September bis am 8. Oktober musste dafür der Trambetrieb unterbrochen werden. Bemerkenswert in Aesch: Hier verfügen die BLT über eine sogenannte Gleisverschlingung (wie auch noch in Arlesheim und Binningen). Das ist einzigartig für die Schweiz. Diese Verschlingung tritt anstelle von Weichen, was zu einer Einsparung und Vereinfachung führt. Je ein Gleis wird für die Einfahrt und Wegfahrt benützt.

Kranbahnsanierung bei Schmol AG, Basel



Kranbahnsanierung

Trotz Expressbauprogramm zur Sanierung der bestehenden Kranbahn wird präzise, millimetergenaue Arbeit auch in 10 Meter Höhe verlangt! Am 6. September 2004 begannen wir mit der anspruchsvollen Kranbahnsanierung von 2 x 83 Metern bei der Firma Schmol AG in Basel. Da die Kranbahn auf Betonpfeilern in rund 10 Meter Höhe liegt, mussten wir zuerst ein Arbeitsgerüst stellen lassen. Als alles seine Richtigkeit hatte demontierten wir die alten Schienen sowie die dazugehörigen Befestigungen auf 2 x 70 Meter. Nun erfolgte der Abbruch der obersten ca. 10 cm der Stahlbetonkonstruktion. Nach dem Betonabbruch wurden nicht weniger als 1650 Bohrlöcher (D=14mm) für die Anschlussarmierungen und 1352 Bohrlöcher (D=25mm) für die Gewindestangen (D=20mm) der neuen Schienenbefestigungen gebohrt. Während der Bohrarbeiten erfolgte bereits der nächste Arbeitsgang, nämlich das Versetzen der Gewindestangen und der Anschlusseisen für die Armierung. Nach dem Betonieren wird ausgeschalt und es werden Stossschweißungen vorgenommen und kleine Nacharbeiten am Beton gemacht. Nach Abschluss dieser Arbeiten erfolgt die Umstellung des Krans auf die neu sanierte Kranbahn, damit die Arbeiten in der gleichen Ar-

beitsausführung auf den noch verbleibenden 2 x 13 Meter fertig gestellt werden können. Ende Oktober ist das Werk fertig und kann dem Bauherrn übergeben werden.

Wir gratulieren



Am 16. September 2004 feierte Bernhard Weber senior sein 40. Dienstjubiläum. Er vertritt im Unternehmen die zweite Generation.



Am 21. September 2004 kam Marco Antonio Weber auf die Welt. Damit ist bereits die vierte Generation am Heranwachsen. Er ist der Sohn von Bernhard Weber jun., dem stolzen Vater und Vertreter der dritten Generation.

Impressum

Rundschreiben an Kunden und Mitarbeiter

Herausgeber:

WEBER AG
Gleis- und Tiefbau
Hofackerstrasse 48
4132 Muttenz 1

Redaktionsschluss
war am 26.10.2004