

Alte Weisheit



Bernhard Weber

«Wer nicht investiert, wird vom Markt verschwinden.» Dieser alte Lehrsatz steht in vielen klugen Büchern, aber das gilt bereits, seit die Menschen angefangen haben, sich in der Wirtschaft zu behaupten. Es ist die Bereitschaft zur Erneuerung und Verbesserung, welche die treibende Kraft im wirtschaftlichen Leben darstellt – und natürlich in der Wissenschaft ebenso. Unsere Stichworte sind deshalb Investitionen in die Qualität der Mitarbeiter durch permanente Schulungen, Investitionen in Maschinen und in Material, um ja den Anschluss an die neueste Technik nicht zu verpassen. Unser Erfolg hat in den vergangenen Monaten erneut bestätigt, dass wir auf dem richtigen Gleis sind. Auch die Zusammenarbeit mit den Kunden haben wir intensiviert. Wir sind deshalb jeden Tag neu bereit für die Zukunft. Was nicht zuletzt wichtig ist im Hinblick auf FABI, die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur, die seit 2016 in Gang gekommen ist.

Bernhard Weber

Mit Ultraschall gegen Schwächen der Schienen



SBB-Hauptgleis in Lausen: Auswechseln einer schadhaften Schiene.

Die SBB fertigen auf ihrem 3'000 Kilometer langen Streckennetz (Luftlinie von Basel nach Syrien) täglich 10'000 Züge ab und befördern über eine Million Reisende. Diese starke Nutzung zwingen die SBB dazu – und entsprechend der Nutzung gar vermehrt dazu – die Kontrollen und Prüfungen zu erhöhen. Die Prüfungen werden immer anspruchsvoller, die Intervalle kürzer. Es ist wie überall: der Ausfall eines Systems darf eigentlich gar nie passieren! Und so hat die SBB kürzlich in Lausen, in Liestal und in Gelterkinden an den Schienen Ultraschallmessungen vorgenommen. Dabei geht es darum Schwachstellen, feinste Schadstellen oder Schienenbrüche festzustellen und entsprechende Massnahmen einzuleiten.

Die Erkenntnis, dass Schienen eine begrenzte Lebensdauer

haben, stammt eigentlich bereits aus dem Mittelalter. Pferde zogen damals schwer beladene Karren auf Holzschienen, bis diese im 19. Jahrhundert durch Stahlschienen ersetzt wurden. Und wir erinnern uns noch an die alten Wagenspuren aus römischer Zeit, die sich im Laufe der Zeit eingegraben und damit regelrecht verewigt hatten. Damals schon wurden durch häufigen Gebrauch «Schienen» aus Stein geschaffen.

Stahl ist seit dem 19. Jahrhundert noch immer das bevorzugte Material, hat aber den Nachteil, dass es sich je nach Temperatur ausdehnt oder sich zusammenzieht. Aber es gibt ja auch noch das Schotterbett, auf dem die Schienen ruhen. Das Schotterbett widersteht dem Gewicht und der Geschwindigkeit der Züge und soll den Kräften des



Nächtliche Arbeiten, damit der Verkehr bald wieder rollen kann.

Stahls, der sich je nach Temperatur ausdehnen oder zusammenziehen will, standhalten.

Immer wenn es um Schienen geht, kommt WEBER AG zum Einsatz und wechselt Streckenabschnitte aus, eine anspruchsvolle Aufgabe die viel Erfahrung, Können und konzentrierten Einsatz erfordert. ■

Wir danken unseren Mitarbeitern, unseren Geschäftspartnern und Kunden für ihr starkes Engagement und die Treue im zu Ende gehenden Jahr 2016 und freuen uns auf neue Herausforderungen im kommenden Jahr.

**Geschäftsleitung
WEBER AG**

Neue Mastfundamente im Auhafen Muttenz



Aushubarbeiten für das Stellen des Mastes.



Das fertige Fundament, bereit für das Stellen des Mastes.

Das ist zwar nicht neu, aber dennoch nicht so selbstverständlich wie man denkt: Damit die Züge auf dem SBB-Netz verkehren können müssen sie permanent mit Strom versorgt werden. Die Lokomotiven müssen deshalb mit dem sogenannten Fahrdrabt und dem Stromabnehmer in Verbindung bleiben. Dieses Zusammenspiel muss bei Wind, Regen, bei Eis und selbst bei hohen Geschwindigkeiten zuverlässig funktionieren. Die Erneuerung einer

Fahrleitung ist deshalb immer auch ausgeklügelte Präzisionsarbeit. Der Fahrdrabt muss auf der exakt richtigen Höhe hängen, darf auch nicht zu stark schwingen, wenn eine Lokomotive ihn mit dem Stromabnehmer hochhebt und muss in einer genauen Zickzacklinie gespannt werden. Letzteres stellt sicher, dass das Schleifstück des Stromabnehmers gleichmässig abgenutzt wird und sich nicht etwa eine Kerbe in der Mitte

bildet. WEBER AG ist auch bei solchen Arbeiten vom Fach. Im Auhafen Muttenz mussten die Mastfundamente zwischen den Gleisen mit diversen Hindernissen im Aushubbereich und unter engsten Platzverhältnissen erstellt werden. Das war alles Millimeterarbeit bezüglich Standort der Fundamente, aber auch bezüglich Richtung und Höhe. Genauigkeit und Zuverlässigkeit sind dann gefragt.



An den Schrauben wird der Mast befestigt.

Gleiserneuerung nach Muttenzer Hochwasser

Die Gemeinde Muttenz wurde in den Jahren 2015 und 2016 verschiedentlich von Hochwassern geplagt, was nicht zuletzt zu heftigen Auseinandersetzungen und gegenseitigen Vorwürfen in-

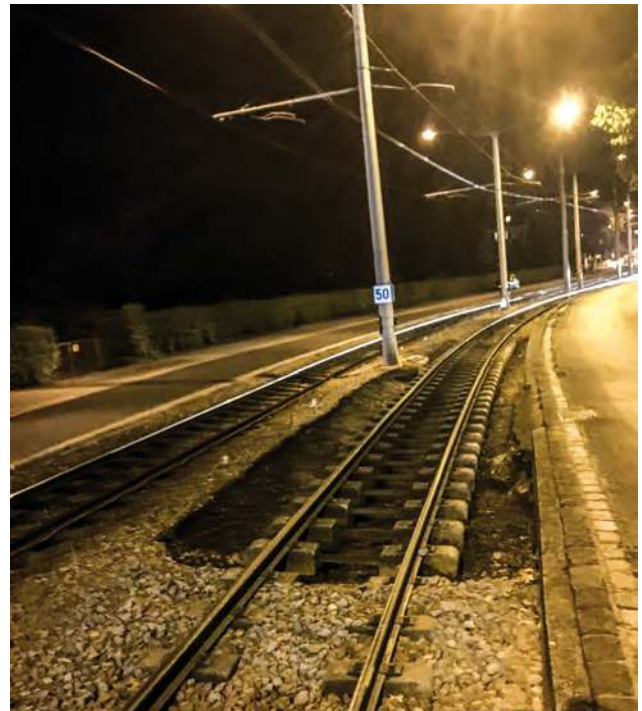
nerhalb der Gemeinde führte. Davon abgesehen aber hatten vor allem Anwohner und Bevölkerung missliche Umstände zu ertragen. Um die gewohnte Qualität und Sicherheit

wiederherzustellen wurde die WEBER AG beauftragt, das Schotterbett der Linie 14 auszusaugen, neu einzubringen und zu stopfen, und zwar von der Dorfmitte bis zum Bahnübergang See-

vogelstrasse. Nötig war auch eine Totalsperrung während 6 Tagen. Diese Arbeiten wurden im Oktober 2016 ausgeführt.



Äussere Baselstrasse in Riehen. Erneuerung schadhaftes Gleis für die BVB.



Neues Schotterbett in Riehen stabilisiert den Untergrund entlang der Gleise.

Bankett-Sanierung in Rheinfelden

Im Verlaufe diverser Erneuerungen von Gleisen und Weichen beim Bahnhof Rheinfelden hatte die Firma WEBER AG ein Bankett nach den neuesten Anforderungen der SBB zu sanieren. Als Bankett bezeichnet man den begehbaren Streifen entlang den Gleisen, der unmittelbar neben dem Schotterbett

liegt. Bankette erfüllen aus Sicht der Vegetationskontrolle je nach Situation verschiedene Funktionen. Sie dienen als Element zur Gleisentwässerung, als Barrieren gegen das Einwachsen von Pflanzen ins Schotterbett, aber auch als Dienstweg für Inspektionen und Unterhaltsarbeiten. Gute Bankette

sind auch notwendig für Arbeiten im Schotterbereich. Die Bankette führen in einen grünen Übergangstreifen, der zugleich die absolute Grenzlinie für Gehölze darstellt. Durch regelmässiges Mähen wird im Übergangstreifen ein dichter Grasbestand gefördert. Dieser bildet eine gute Sperre

gegen Problempflanzen, die aus der Böschung in den Gleisbereich wachsen. Bahngleise sind also eingebettet in ein definiertes Umfeld, das ebenso der Pflege und der sorgfältigen Überwachung bedarf wie die übrigen Bahnanlagen. (Ausgeführt im Juni 2016)



Wilde Vegetation entlang der Gleise erhöht die Unfallgefahr bei Gleiskontrollen.



Saubere Bankette, sichere Kontrollgänge.

Mehr Sicherheit im Hafen

Im Hafengebiet von Kleinhüningen wurde durch Anpassungen, Verbesserungen und Erneuerungen im Bereich der verschiedenen Rangier- und Abstellgleise die Betriebssicherheit erhöht. Die Koordination fand zwischen der Hafenbahn Schweiz, WEBER AG und privaten Gleisanschliessern statt.



Maschinelle Aushubarbeiten inklusive Verdichtung des Unterbaus.



Das Hafen-Gleis wird neu verlegt.



Einschottern mit Stopfen der Gleise.



Die fertige Arbeit gewährleistet die geforderte Betriebssicherheit.

Impressum

Rundschreiben an
Kunden und Mitarbeiter
Redaktionsschluss
war am 5.12.2016

Herausgeber:

WEBER AG
Gleis-und Tiefbau
Hofackerstrasse 53
4132 Muttenz 1
Telefon 061 465 91 00

www.gleisbau.ch
info@gleisbau.ch



Notfallnummer
0800 00 1946

Rund um die Uhr
für alle Fälle

WEBER AG |||||
GLEIS - UND TIEFBAU seit 1946