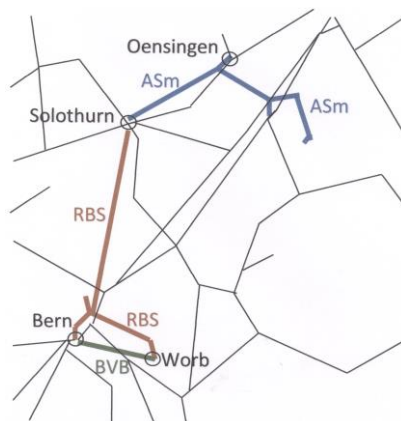


Det finns ett smalspårnät kring Bern och Solothurn i västra Schweiz, med en omfattande lokaltrafik. Nätet har spårvidden 1000 mm och är genomgående elektrifierat. En del av nätet, RBS, Regionalverkehr Bern – Solothurn, har en trafik som liknar Roslagsbanans, varför en beskrivning kan vara intressant. De övriga delarna av detta nät tillhör Bernmobil och Aare-Seeland Mobil.



ASm = Aare - Seeland Mobil:

Solothurn - Oensingen -  
- Langental - St. Urban - Melchnau

RBS:

Bern - Solothurn  
Bern - Worb  
Bern - Unterzollikofen

BVB = Bernmobil

Bern - Worb  
Spårväg och buss i Bern

Tunna linjer = andra bansträckor

## Bernmobil SVB

Bern har ett spårvägsnät i smalspår 1000 mm med 5 linjer. En förortslinje, den till Worb, har direkt anslutning till spårvägsnätet och blev nyligen omändrad till en förlängd spårvägslinje. Linjen kallas i folkmun "Ds Blaue Bähli" och det finns en rolig [sketch](#) om den, som alla schweizare känner till. Mellan Bern och Worb finns, förutom denna, även en RBS-linje, se nedan.

## Regionalverkehr Bern – Solothurn (RBS)

Hela RBS-nätet omfattar ca. 50 km och man kör med 1200 V likström. Linjerna börjar i en station under Berns centralstation med en 1.2 km lång dubbelspårig tunnel innan spåret kommer upp i dagen. Dubbelspåret delar sig i Worblaufen, 4 km från Bern, i en kort sträcka till Unterzollikofen, i en 11 km lång sträcka till Worb och i en 32 km lång sträcka till Solothurn. Fram till Worblaufen körs 14 tåg i timmen och riktning, se tidtabellen på nästa sida. Stora delar av nätet har dubbelspår.

För sträckan Bern – Solothurn, 33.6 km, behöver tåget 37 min, med 7 mellanstopp. Två av hållplatserna betjänas bara av vartannat tåg: vid den ena stannar bara tåget som avgår från Bern .05 och vid den andra bara tåget .35 från Bern.



Jegenstorf på RBS-linjen Bern – Solothurn med lokaltåget till Bern.

På linjen Bern – Solothurn körs med snabba smalspårståg för meterspår. Dessa tåg är konstruerade för 120 km/h, men får ännu inte köras så fort på RBS-nätet. Tågen kallas NExT och är tillverkade av Stadler Rail, med första leverans till RBS 2009. Tågen har provkörts i ända upp till 134 km/h.

<http://www.rbs.ch/unternehmen/fahrzeuge/next>

Om man vill köra med högre hastighet på Roslagsbanan bör det alltså redan finnas tåg som klarar detta. Det borde inte vara något större problem att göra tågen för 891 mm i stället för 1000 mm spårvidd.



Det nya tåget på linjen Bern – Solothurn inkommer till Jegenstorf.

#### Tidtabell i ena riktningen för RBS närmast Bern (samma varje halvtimme)

<b>Bern</b>	<b>.00</b>	<b>.02</b>	<b>.05</b>	<b>.07</b>	<b>.15</b>	<b>.17</b>	<b>.22</b>
2 mellan-stationer		x				x	
Worblaufen	.05	.08		.11	.20	.23	.26
Worblaufen	.05	.08		.11	.20	.23	.26
6 mellan-stationer	till Worb	till Unter-zollikofen		x x	till Worb	till Unter-zollikofen	x x
Jegenstorf			.18	.25			.40
Jegenstorf			.18				
7 mellan-stationer			x	x			
Solothurn			.42				

I högttrafik morgon och kväll M-F går det ytterligare tåg, så att på delar av nätet t.o.m. fördubblas trafiken. På kvällen utglesas den däremot.

Källa: tidtabellen för 2016

**Aare – Seeland Mobil (ASm)**

På norra sidan av stationen i Solothurn utgår en annan enkelspårig förortsbana i meterspår, först som spårväg genom staden och senare som förortsbana intill landsvägen. Ännu längre bort får banan egen banvall. När jag åkte banan för ett tag sedan fick jag verkligen intryck av att åka spårvagn på landet. Tåget går mycket jämt mellan de täta hållplatsuppehållen. Som på de andra schweiziska järnvägarna är tågen punktliga på denna bana.

För den 14.4 km långa sträckan Solothurn – Niederbipp behöver tåget 26 min, med 10 stopp. Efter Niederbipp fortsätter tåget först till Oensingen för vändning (se nedan) och sedan tillbaka till Niederbipp. Vidare 10.9 km till Langental och till slut 6.2 km till St. Urban. Från St. Urban ligger visserligen spåret kvar 5.7 km till Melchnau, men det används inte längre.

**Niederbipp – Oensingen (ASm)**

För att få bättre direkta förbindelser blev smalspårsbanan förlängd från Niederbipp till Oensingen, där snälltågen mot Zürich stannar och där även den korta bibanan till Balsthal börjar. Även industriområdet i Niederbipp fick genom denna förlängning en direkt bananslutning. Bygget startades 2010 och banan invigdes 19-20 okt 2012, med normal trafik från 9. december 2012. Banförlängningen är 1.7 km lång.

Ur svensk synvinkel är det kanske anmärkningsvärt att satsa på att förlänga en smalspårsbana. Vi får hoppas man man i Sverige ändå inte tvekar att också göra så. Jag tänker då på framtida projekt att förlänga den smalspåriga Roslagsbanan, bl.a. till Arlanda och till Norrtälje.



*Den 2012 ännu inte färdiga slutstationen för banförlängningen Niederbipp-Oensingen. 22. april 2012*

För den som vill veta mer, finns det utförligare information på nätet, tyvärr nästan bara på tyska:

[http://de.wikipedia.org/wiki/Regionalverkehr\\_Bern-Solothurn](http://de.wikipedia.org/wiki/Regionalverkehr_Bern-Solothurn)

[https://en.wikipedia.org/wiki/Regionalverkehr\\_Bern-Solothurn](https://en.wikipedia.org/wiki/Regionalverkehr_Bern-Solothurn) (engelska)

<http://www.rbs.ch/>

<http://www.asmobil.ch/>

<http://www.bernmobil.ch/Seiten/aktuell/?oid=1213&lang=de>

Birger Tiberg 27 feb 2016

*Som grund till denna artikel ligger en äldre artikel som infördes i Klart Spår 3/2012*

*Birger Tiberg är civilingenjör, med järnvägsintresse sedan barnsben. Sedan 1980 är han bosatt i Schweiz. Efter sin pensionering engagerar han sig aktivt i svensk järnvägs-politik, bl.a. med flera konkreta förslag till hur trafiken skulle kunna återupptas på ett urval nedlagda banlinjer.*