



Zum Züri-Fäscht 5.–7.7.2013 gehörte wiederum eine Feldbahn mit 600 mm Spurweite des Vereins der Feld- und Werkbahn-Freunde: Auf einer 750 m langen Strecke zwischen Schanzengraben und Hafen Enge mit einer Kreuzungsstation in der Parkanlage Arboretum verkehrten 2 Züge mit je einer Lok RL 1a (O&K 1931 bzw. 1937, 11 PS). Foto: J. D. Lüthard  
 Pour la fête de Zurich (5.–7.7.2013) il y avait de nouveau une voie Decauville (écartement de 600 mm) de l'association des amis des trains Decauville: 2 trains, tractés chacun par une loc RL 1a (O&K, 1931 resp. 1937, 11 CV) circulaient sur un parcours long de 750 m entre le Schanzengraben et le port d'Enge avec une station pour le croisement dans le parc Arboretum.



2 massgeschneiderte Spezialausführungen von Stadler im Werk Bussnang am 14.6.2013: ein FW-ABe 4/8 (Meterspur) und eine «Himmelstreppe» für die Mariazellerbahn (760 mm) der NÖVOG. Foto: H. Hug  
 Le 14.6.2013, 2 exécutions spéciales sur mesure à l'usine Stadler de Bussnang: une ABe 4/8 FW (voie métrique) et une «échelle menant au ciel» pour le chemin de fer de Mariazell (760 mm) de la NÖVOG.

schnitten, und in der Nacht zum 8. Juni mussten in einer Rettungsaktion eilends 70 Tramwagen aus dem bald danach überfluteten Depot Nord abgezogen und auf Eigentrasseestrecken entlang des West- und Südrings abgestellt werden. Die Aufräumarbeiten im Depot Nord in Rothensee sind zwar abgeschlossen, aber seine Wiederinbetriebnahme ist noch lange nicht in Sicht. Das «Interims-Depot» bleibt deshalb auf unbestimmte Zeit bestehen.

**Frankreich SNCF** Wegen der leeren Staatskassen werden bis 2030 mit Ausnahme von Bordeaux–Toulouse keine neuen HG-Strecken gebaut, sondern es wird in das bestehende konventionelle Netz investiert. Auch die beiden Abschnitte Mulhouse–Belfort (35 km) und Villers-les-Pots–Dijon (15 km) der TGV-Strecke Rhin–Rhône fallen den Sparmassnahmen zum Opfer.

Auf der Strecke Nîmes–Le Grau-du-Roi ist die Nachfrage an den Wochenenden wegen der 1 €-Tarifierung (EA 11/12) oft dermassen gross, dass nicht alle Reisenden mitfahren können. Massiv verspätete Züge, ja sogar Schlägereien sind die Kehrseite der an und für sich erfreulichen Frequenzzunahme. Die Behörden versuchen, dem Problem mit einem Grossaufgebot von Sicherheitskräften Herr zu werden.

**SNCF/IRFF** Besançon–Viotte–Le Locle–Col-des-Roches: Weiterführung der Bauarbeiten. Busersatz 8. Juli bis 30. August 2013.

**Saint-Gervais-le-Fayet–Châtelard Frontière** L'actuel dispositif d'arrêt automatique des trains ECLAIR sera remplacé par le système ILTIS utilisé également par le TMR. Un service cadencé toutes les 30 min. est prévu entre Argentière et Les Houches («banlieue» de Chamonix).

**Saint-Gervais-le-Fayet–Châtelard Frontière** Bis 2015 wird auf das auf Funkverbindung basierende Zugsicherungssystem ECLAIR durch das Fernsteuersystem ILTIS ersetzt, das auch bei den TMR verwendet wird. Nach Abschluss dieser Arbeiten soll zwischen Argentière und Les Houches («Vorortsverkehr» von Chamonix) ein Halbstundentakt angeboten werden.

**VFLI** Die Modernisierung von dieselelektrischen Lokomotiven BB 63500 (605 kW, v max 80 km/h, Brissonneau et Lotz, 1956–1959) wird nicht weitergeführt, da die Werkstätten in Montmirail nunmehr für den Unterhalt von anderem Rollmaterial benötigt werden. Die 21 aufgearbeiteten Maschinen mit der neuen Bezeichnung BB 401...431 sind in das Eigentum von Akiem übergegangen.

Die einst über 850 Lokomotiven umfassende Serie BB 63001...64080 hat einen zwischen 2 Vorbauten asymmetrisch angeordneten Führerstand (ähnlich Bm 4/4 SBB). Die verschiedenen Unterserien unterscheiden sich hauptsächlich durch die Leistung der Dieselmotoren. Die früher als Universallokomotiven eingesetzten Maschinen werden heute noch für Güterzüge und Züge der Abteilung Infrastruktur verwendet.

**SGLM** Le département de l'Isère, propriétaire du Chemin de fer de La Mure, a publié, début juin 2013, un appel d'offre pour exploiter le SGLM entre le Grand-Balcon (PK 14,0) et La Mure (PK 30,1) pour une durée maximale de 30 ans. Ce projet nécessiterait la construction d'un atelier et d'un dépôt à La Mure. Une finalisation du plan de financement (région Rhône-Alpes, Etat français, Union européenne et acteurs locaux) est en cours.

Il en résulte, ipso facto, que le Département renonce à remettre en exploitation la partie inférieure de la ligne interceptée par un gros éboulement (environ 3000 m<sup>3</sup>) en aval du Grand Balcon survenu le 26 octobre 2010 (EA 12/10). Il n'est guère probable que l'exploitation puisse reprendre avant la saison 2015.

Das Département Isère hat eine Ausschreibung für den Betrieb der 16,1 km langen Teilstrecke Grand-Balcon–La Mure publiziert. Es verzichtet somit darauf, die am 26. Oktober 2010 unterhalb des Grand-Balcon durch einen Steinschlag beschädigte Strecke (EA 12/10) wieder in Betrieb zu nehmen. Das Projekt würde den Bau einer Werkstätte und eines Depots in La Mure beinhalten.

**Bordeaux** Der erste der in EA 4/13 erwähnten 26 Citadis 402-Gelenktramwagen ist bereits am 29. März abgeliefert worden.

**Paris** Auf den zum Flughafen Roissy-Charles de Gaulle resp. Mity-Claye führenden Ästen der RER-Linie B wird der Betrieb vom 14. August abends bis 17. August, 16 Uhr, für die Umschaltung auf ein leistungsfähigeres Signalsystem gänzlich eingestellt und durch 250 Busse ersetzt. Die Linie B wird täglich von 900000 Reisenden benützt. Ab 2. September wird während der Hauptverkehrszeiten ein Zug alle 3 Min. eingesetzt.

Am 23. März ist die Metrolinie 4 im Süden um 1,47 km von der Porte d'Orléans bis zur Mairie de Montrouge verlängert worden. Der Betrieb wird bis zur Eröffnung der Linie 15 (EA 7/13) um weitere 1,7 km nach Bagneux ausgedehnt. Die Linie 4 wird täglich von 674000 Fahrgästen benützt und mit von der Linie 1 übernommenen pneumatischen Triebzügen MP 89 betrieben. Sie wird bis 2019 auf vollautomatischen Betrieb umgestellt.