

Transport des ersten Doppelstocktriebzuges für Aeroexpress

Die in der Schweiz von Stadler in Altenrhein produzierten Doppelstocktriebzüge für die russische Bahnunternehmung Aeroexpress (EA 9/13, Russ-

land) müssen wegen des im Vergleich zu europäischen Fahrzeugen erheblich grösseren Umgrenzungsprofils auf der Strasse (u.a. durchs

Wehntal und über den oberen Hauenstein) in den Auhafen Muttenz gebracht werden. Auf dem Wasser geht es via Amsterdam nach Sassnitz und weiter auf der Breitspurfahre nach Klaipeda (Litauen). Von dort rollen sie auf Breitspurgleisen ins Stadler-Werk in Minsk (Weissrussland), wo die Inbetriebsetzungsarbeiten abgeschlossen werden.

Die erste 6-teilige Einheit (155 m, 5200 kW, 160 km/h, 3000 V =, Achsfolge 2'2' + Bo'Bo' + 2'2' + 2'2' + Bo'Bo' + 2'2') wurde im September spedit.



Blick in einen oberen Stock. Fotos: D. Gubler

Schiffverlad im Auhafen am 6. 9. 2014.



MS Miranda auf dem Rhein bei Basel am 6. 9. 2014. Foto: Stadler



Verlad in Altenrhein am 1. 9. 2014.

Foto: J. D. Lüthard

Für die Zulassung der ICE 3 auf dem Netz der SNCF wurden Versuchsfahrten ausgeführt, die zurzeit ausgewertet werden. Insbesondere galt es, das Laufverhalten auf Gleisen mit Schieneneinbauneigung 1:20 (Frankreich; in Deutschland ist 1:40 Standard) zu überprüfen.

Die Doppelstock-Schlafwagen WLABm¹⁷¹ und WLBm¹⁷² ex CNL (Schindler, SGP, Talbot, 1995) sind revisionsfähig und werden ab Fahrplan 2015 nicht mehr eingesetzt. Wegen der wegfallenden Nachtzüge (EA 9/14, Europa) stehen für die verbleibenden Züge genügend WLABm¹⁷³ («Comfortline», SGP, 2005) zur Verfügung.

Wegen stark gesunkener Fahrgastzahlen und anstehenden Investitionen in Gleise und Anlagen werden folgende Bahnstrecken auf Busbetrieb umgestellt: Merseburg–Schafstädt (17,8 km, am 15. Dezember 2014), Lutherstadt Wittenberg–Bad Schmiedeberg (22,9 km, am 1. Januar 2015) und Klostermansfeld–Wippra (19,9 km, am 13. April 2015).

DB/RailAdventure Die 103 222 von DB Systemtechnik (mit einer Spezial-Übersetzung und v max 280 km/h) ist von RailAdventure München ersteigert worden (EA 8/14). Sie wurde von Minden ins IW Dessau überführt, wo sie eine Hauptuntersuchung erhalten soll.

DB/ODEG Der Betrieb der nicht elektrifizierten, parallel zur HG-Strecke Hannover–Berlin verlaufenden Strecke Stendal–Rathenow (ca. 30 km) geht ab Dezember 2015 für 3 Jahre von DB Regio an die ODEG über. Es werden RegioShuttle I und GTW eingesetzt. Jährlich befahren etwa 250 000 Reisende diese Strecke.

Deutschland DB/Polen PKP Der 2003 vereinbarte und 2011 erneut von den Regierungen beider Länder bekräftigte Ausbau mit Elektrifizierung der internationalen Strecke Dresden–Wrocław–Kraków soll nun auch auf deutscher Seite in Angriff genommen werden (103 km, zusätzlich für den S-Bahn-Verkehr die ca. 20 km lange Strecke Radeberg–Kamenz). In Polen ist die Moder-

nisierung mit Elektrifizierung und Ausbau für 160 km/h ab Wegliniec (28 km von Görlitz entfernt) schon abgeschlossen.

DSB/WTB/EFZ Nachdem sich der Verein Wutachtalbahn von der Sauschwänzlebahn zurückgezogen hat (EA 7/14), will er sich in «Dampfbahn Schwarzwald–Bodensee» (DSB) umbenennen. Gemeinsam mit den «Eisenbahnfreunden Zollernbahn» (EFZ) werden nun in Zusammenarbeit mit der Stadt Triberg auf der Schwarzwaldbahn «Tunnelfahrten» durchgeführt. Zum Einsatz kam im August die im Juli aus der Hauptuntersuchung in Meiningen zurückgekehrte WTB-50 2988, die vorerst in Rottweil stationiert ist, sonst die EFZ-52 7596, die im August auf der Dreiseisenbahn und der hinteren Höllentalbahn (Seebrugg–Titisee-Neustadt [Schw.]–Löffingen) die Dampfzüge der «IG 3-Seenbahn» führte.

Sauschwänzlebahn Am 8. September ist die Sauschwänzlebahn Weizen–Blumberg von der Bundesingenieurkammer zum «Historischen Wahrzeichen der Ingenieurbau-