



Der RABe 526 101–201 als erster SOB-FLIRT «Traverso» im Stadler-Inbetriebsetzungszentrum Erlen am 6. 6. 2018. Rechts ein Blick in die 2. Klasse.

Fotos: T. Keller, J. D. Lüthard



La RABe 526 101–201, première rame FLIRT «Traverso» du SOB, au centre de mise en service de Stadler à Erlen. A droite, vue d'un compartiment de deuxième classe.

bauten 2-achsigen Personenwagen) konnten dank privater Initiative vor dem Abbruch gerettet und der rumänischen Wasertalbahn übergeben werden.

ZB In Giswil wurde das Aufnahmegebäude im Februar abgebrochen (EA 2/18). Der Güterschuppen bleibt, weil er das Stellwerk und die technischen Einrichtungen für die Telekommunikation und die Stromversorgung beherbergt.

Museums- und Touristikbahnen

BDB Die G 3/4 208 soll mit der Zugbeeinflussung ZSI 127 ausgerüstet werden, damit sie ohne Sonderbewilligung mit v max 60 km/h und ohne zweiten Lokführer zusätzlich zu den Regelzügen verkehren kann. Die noch notwendigen 25000 Fr. will die BDB mit Crowdfunding unter www.lokalhelden.ch/mitvollindampfindiezukunft auftreiben.

SEHR&RS Die ABi 510 (ex OeBB-ABi 55 85 37-03 015-4) und Vas 80 85 98-08 330-7 (Leihgabe von SERSA, ex SBB-B Mitteleinstieg) wurden wegen sehr schlechtem Zustand und der noch vorhandenen Asbestisolation am 2. Juni nach Kaisaugst zum Recyclingunternehmen Thommen überführt.

Industrie

Die Zuckermühle Ruppertswil verschiebt ihre Produkte seit langem auf der Strasse. Im Laufe des Jahres stellt sie auch den Transport des Rohzuckers aus den Zuckerfabriken Aarberg und Frauenfeld wegen zu hoher Kosten von der Bahn auf den Lastwagen um. Die Anschlussgleisanlage wird entfernt bzw. durch die Zirkulationsfläche für den Schwerverkehr ersetzt.

Bombardier stellt Fernverkehrs-Doppelstocktriebzüge (FVD) nicht nur auf den Anschlussgleisen des früheren Terminals Cargodrome in Wiler bei Utzenstorf ab, sondern hat auch die dortige Halle mit mehreren 240 m langen Gleisen von Moser Maschinen und Immobilien AG für 2 Jahre

gemietet, um mit mehr als 60 Mitarbeitern bereits gebaute Triebzüge auf den neuesten Stand nachzurüsten.

Chemie Uetikon Zur 200-Jahr-Feier der Chemischen Fabrik Uetikon am See wurden am 25. Mai vor der endgültigen Stilllegung (EA 6/16) auf deren Werkbahn Publikumsfahrten mit einem DVZO-Zug durchgeführt, der mit der DLC-Eb 3/5 9 ex BT bespannt war.

Ausland

Europa

Eurostar Die 17 HG-Triebzüge 374 4001/4002–4033/4034 (Velaro e320) von Siemens sind seit März vollständig abgeliefert. Sie verkehren seit November 2015 ab Paris und seit Mai 2015 ab Bruxelles nach London.

Eurotunnel verstärkt die Stromversorgung im Tunnel, der täglich von 400 Zügen befahren wird (Tendenz steigend).

Belgien SNCB In Kinkempois wurde am 19. April ein neues Instandhaltungszentrum auf 17000 m² in Betrieb genommen, Kosten 113 Mio. €. Das Gebäude weist 17 bis zu 258 m lange Gleise auf und ist als Durchlaufanlage konzipiert, was Rangierzeit und Kosten spart. Es ist für die Instandhaltung von 150 Lokomotiven, 403 Triebzügen sowie 377 Reisezugwagen zuständig.

Belgien/Frankreich Lineas führt seit 20. März Güterzüge Antwerpen–Lyon Sibelin. Diese Verbindung ist die 12. ihres Green Xpress-Netzwerks. Von Lyon aus erreichen die Güterwagen Fos-sur-Mer oder Marseille dank der Zusammenarbeit mit Europorte France (EPF). Anfänglich wurden nur konventionelle Wagen befördert, seit Juli auch Containerwagen. Lineas setzt sich das Ziel, wöchentlich 5 Züge auf dieser Relation zu führen.

Bulgarien BDZ Kürzlich konnte die BDZ die letzte Rate (15,9 Mio. €) für die 2005–2008 beschafften je 25 Desiro-Triebzüge mit elektrischem und 25 mit thermischem

Antrieb 50 bezahlen (EA 3/12). Lange Jahre war die Gesellschaft dem Bankrott sehr nahe und nicht in der Lage, die Schuldzinsen zu bezahlen.

Dänemark

DSB/Transdev Die 104 im Öresundverkehr eingesetzten dreiteiligen Triebzüge ET (Dänemark) bzw. X31K (Schweden) der Bauart IC3 werden 2018–2022 durch Swedtrac Rail Services (kürzlich von Knorr Bremse an Stadler verkaufte Unternehmung) modernisiert.

Deutschland DB In Weil am Rhein wurde am 1. April ein eStw in Betrieb genommen.

Die ursprünglich 50 Doppeltriebwagen mit Neigevorrichtung der Reihe 611 sollen bis Ende Jahr definitiv ausser Betrieb genommen und durch Triebzüge der Baureihen 612 (siehe nächsten Abschnitt) und 644 ersetzt werden. Die 1996–1997 von ADTranz gebauten Fahrzeuge sind im Unterschied zu den 20 Vorgängerfahrzeugen der Gruppe 610 nicht mit der aus den Pendolini bekannten, auf einem Gyroskop basierenden Neigevorrichtung versehen, sondern mit einem elektrisch angetriebenen, in Panzern für den Gefechtsturm verwendeten System, das wegen seiner Unzuverlässigkeit häufig ausgeschaltet werden musste und deshalb die Einhaltung des Fahrplans verunmöglichte.

41 Dieseldoppeltriebwagen mit Neigetechnik der Baureihe 612 wurden im Bw Ulm modernisiert: Anstrich in den baden-württembergischen Landesfarben Weiss-Schwarz-Gelb, Auffrischung der Inneneinrichtung, Steckdosen, Wifi, Videoüberwachung, Rollstuhl-Hublift, grosse Mehrzweckbereiche für 12 Velostellplätze, sehr kleines 1.-Klass-Abteil zwischen der Einstiegsplattform und dem 2.-Klass-Grossraum. Sitzplätze: 8/1., 138/2. (bisher in den 611: 24/1., 122/2.). Sie werden anstelle der 611 seit einiger Zeit in den IRE Stuttgart–Tübingen–Aulendorf eingesetzt, seit Mai auch (Neustadt–) Donaueschingen–Ulm und Basel Bad. Bf–Schaffhausen–Ulm.