

# Le Train de La Rhune

## Entwurf April 2022

Seit 1924 verkehrt unmittelbar an der französisch-spanischen Grenze gelegen der *Le Train de La Rhune*. Diese bis 250 ‰ steile meterspurige Zahnradbahn führt über 4,2 km von der 170 m über Meer gelegenen Station *Col de Saint-Ignace* auf den 905 m hohen Aussichtsberg *La Rhune*. Er ist der meistbesuchte Touristenort an der baskischen Küste.

Bei der Bahn sind heute sechs SLM Lokomotiven nach System Strub für 3000 V 50 Hz Drehstrom mit den Baujahren 1912 und 1914 in Betrieb, wobei zwei der Loks von der ehemaligen Bahn *Luchon -Superbagnères* stammen. Zusammen mit den acht Vorstellwagen können vier Züge gebildet werden. Die reine Fahrzeit beträgt 30 Minuten. Gefahren wird im 35 Minuten Takt. Jährlich werden 350'000 Fahrgäste befördert, an Spitzentagen bis zu 3000.

Seit der Inbetriebnahme hat sich bei der Bahn wenig verändert. Investitionen erfolgten kaum. Folglich ist die gesamte Bahnanlage erneuerungsbedürftig. Ein erstes Projekt mit dem Namen „Rhune 2020“ sah Investitionen von 37 Mio. Euro vor. 2015 hegte man ehrgeizige Pläne und wollte die Bahn gänzlich erneuern sowie talseitig auf dem alten Trasse der *Societe des Voies Ferrees Departementales du Midi de la France* (VFDM) um drei Kilometer bis nach *Ascain* hinunter verlängern. Stadler wurde für neue Züge angefragt.

Nun saniert man für 27 Mio. Euro die gesamte Gleisanlage, inklusive aller Ingenieurbauten. Die Tessiner Firma *Tensol Rail* liefert das Zahnstangen-Oberbaumaterial. Um die Arbeiten erst zu ermöglichen sind zwei längere Winterpausen unabdingbar, so vom 17.10.2021 – 15.04.2022 sowie vom 04.09.22 bis im Juni 2023. Wobei erst in der zweiten Betriebspause der gesamte Oberbau ersetzt wird.

Um die Baustellenversorgung zu erleichtern, erfolgte In *Saint-Ignace* eine provisorische talseitige Verlängerung eines der beiden Gleise um ein paar Meter bis auf dem Parkplatz. Das französische Unternehmen *Metalliance* liefert im April 2022 drei Dienstwagen, je ein Flach-, Schüttgut- und Kranwagen. Da während der zweiten Bauphase die Fahrleitung ausgeschaltet wird, erstellt Stadler Bussnang bis im September 2022 für 3,5 Mio. Euro eine zweiachsige dieselelektrische Zahnradlokomotive.

Bis zum 100 Jahr Jubiläum 2024 wird die gesamte Bahn fertig erneuert sein.