

Zwei Schweizer Triebwagen bei der Rittnerbahn

Bei der Südtiroler Rittnerbahn sind bereits seit einigen Monaten beide von den Appenzeller Bahnen übernommenen Triebwagen im neuen Anstrich und mit erneuerter Inneneinrichtung in Betrieb. An Einweihungsfeierlichkeiten war jedoch mitten in der Hochsaison auf dem Ritten nicht zu denken. Folglich wurden diese am 24. September nachgeholt. Nun sind die früher auf der Strecke St. Gallen – Trogen eingesetzten BDe 4/8 21 und 24 für die Fahrten auf der Südtiroler Gebirgsstrecke nicht nur kollaudiert, sondern auch gesegnet.

Einen Betrieb ohne die beiden „Trogener“ könnte man sich bei der Rittnerbahn bereits nicht mehr vorstellen. Geradezu sehnsüchtig wartet man auf die BDe 4/8 22 und 23, die in der Ostschweiz noch einige Jahre lang als Reservezüge benötigt werden. In der Regel decken die beiden Schweizer Triebwagen die meisten Züge ab. Man ist jedoch bestrebt, möglichst oft die älteren Vierachs-motorwagen einzusetzen. Das kann dazu

führen, dass am Sonntagmorgen nach 9 Uhr bereits 75 Personen im „Alioth“ (Baujahr 1910, ursprünglich 40 Sitz- und 20 Stehplätze, heute zugelassen für 90 Personen) unterwegs sind.

Für die Bahn dringend sind die Modernisierung und der Ausbau der Depotanlagen. Auch die Schienen und insbesondere die Weichen möchte man ersetzen. Priorität hat nun aber die „Sicherheit“ der Fahrgäste: Es werden alle Haltestellen mit Überwachungskameras und Notrufanlagen ausgerüstet. Wer den Ritten kennt, wundert sich; das Vorhaben ist jedenfalls Bestandteil eines EU-Projektes, und die Fördergelder sind bereits geflossen. Nun müssen die Anlagen zeitnah installiert werden, um Pönalen zu vermeiden. Vorerst wird ein Glasfaserkabel entlang der ganzen Strecke an den Schienenfuss geklammert. Mit der Erneuerung der Schienen soll später ein Kabelkanal erstellt werden.

Das zur Datenübertragung benötigte Glasfaserkabel wird auch für die noch zu erstellenden Sicherungsanlagen von Nutzen sein.

Neben der Einrichtung des Streckenblocks müssen alle Bahnübergänge mit Schranken versehen werden. Bei „Hauptstrassen“ sind sogar Vollschraken erforderlich, auch wenn die Züge der Rittnerbahn nur mit maximal 30 km/h unterwegs sind. (lüt)

Weitere Lokomotiven für Floyd

Das ungarische EVU Floyd setzt derzeit vier in Grossbritannien erworbene elektrische Lokomotiven der ehemaligen British-Rail-Reihe 86 ein, die ausschliesslich unter 25 kV / 50 Hz Wechselstrom fahren können. Nun sollen weitere sechs Lokomotiven dazukommen. Sie sind seit langer Zeit in einer früheren Militärbasis abgestellt. Vor dem Export nach Ungarn durchlaufen die Fahrzeuge eine umfangreiche Modernisierung. Diese betrifft insbesondere die Fahrmotoren (sie werden ersetzt) und die Front mit Führerkabine, Führerpult, Beleuchtung und Puffern. Auf dem Dach wird ein zweiter Stromabnehmer montiert. Die Arbeiten beginnen mit der Lokomotive 86215, die bei Floyd als Nummer 5 eingereiht wird. Im Februar 2012 soll der Umbau dieses Fahrzeugs beendet sein. (vos)

Tunnelbau für LGV Est

Während in Frankreich die Aufnahme des kommerziellen Betriebs auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke LGV Rhin – Rhône bevorsteht (siehe separaten Bericht), ist weiter nördlich der Bau der zweiten Etappe der LGV Est in vollem Gang. Am 20. Oktober hat der Ausbruch des vier Kilometer langen „Tunnel de Saverne“ begonnen, der die Vogesen unterquert wird. Wie heutzutage üblich, werden zwei separate Röhren für einen richtungsgetrennten Betrieb gebaut. Réseau Ferré de France als Bauherr rechnet damit, dass der Ausbruch zwei Jahre dauern wird. Nach Fertigstellung der 106 Kilometer von Baudrecourt nach Vendenheim wird sich die Fahrzeit Paris – Strasbourg von 2 Stunden 20 Minuten auf 1 Stunde 50 Minuten verkürzen. Auch die Verbindung Strasbourg – Luxemburg profitiert enorm; die Fahrt wird in Zukunft noch knapp anderthalb Stunden statt zwei Stunden dauern. (pd)

Neuer Anbieter in Schweden

Am 11. Dezember nimmt mit Skandinaviska Jernbanor eine neue Gesellschaft mit vorerst einem täglichen Zugpaar den Reisezugverkehr zwischen Uppsala, Stockholm und Göteborg auf. Nach Veolia Transport handelt es sich um den zweiten Konkurrenten der SJ im Fernverkehr. Skandinaviska Jernbanor sieht sich als Nischenanbieter, der mit einer einheitlichen Wagenklasse, gehobenem Komfort und gutem Service anspruchsvolle Kunden ansprechen will, die es nicht besonders eilig haben. Denn das Rollmaterial lässt lediglich 140 km/h zu.

Der Firmensitz befindet sich in Östersund, während die Fahrzeuge in Göteborg stationiert sind. Das Rollmaterial besteht aus drei

Oben: Die beiden festlich geschmückten „Trogener“ am 24. September 2011 im Bahnhof Maria Himmelfahrt. Links der BDe 4/8 24 als Planzug, rechts der Triebwagen 21 als offizieller Sonderzug von Klobenstein nach Maria Himmelfahrt (Foto: G. Denoth).

Unten: Auf einer Probefahrt erreicht der Zug von Skandinaviska Jernbanor den Bahnhof Stockholm Central (Foto: L. Malmsten, 29. Oktober 2011).

