

Letzter Misoxyer Originaltriebwagen abgebrochen

Am 22. März wurde in Castione der letzte Originaltriebwagen der einstigen Ferrovia Bellinzona – Mesocco abgebrochen. Dabei handelte es sich um den 1909 von Ringhofer nachgelieferten BCe 4/4 4, der 1944 nach Übernahme und Erneuerung durch die Rhätische Bahn als BCFe 4/4 454 bezeichnet wurde. Er stand noch bis 1987 als Reservefahrzeug für den Güterverkehr auf dem verbliebenen Abschnitt Castione – Cama im Einsatz. Nach der Ausrangierung blieb der Triebwagen für ein nie realisiertes Tessiner Eisenbahnmuseum in Stabio hinterstellt.

Der Betreiber der Museumsbahnzüge auf dem noch verbliebenen Abschnitt der 2003 stillgelegten Misoxyerlinie liess den Triebwagen im Jahr 2000 nach Castione zurückbringen. Beim Ablad wurde ein Drehgestell beschädigt. Die zunächst noch aufgenommenen Instandsetzungsarbeiten wurden nach kurzer Zeit eingestellt. Die fehlende Finanzierung des Vorhabens führte schliesslich zum Abbruchentscheid.

Das gleiche Schicksal erlitt gleichentags der ehemalige B2 31 der 1970 eingestellten Ferrovia Lugano – Cadro – Dino. Bei diesem Fahrzeug mit einem Neuaufbau von 1950 handelte es sich um den ABC 21 der ehemaligen Landquart – Davos-Bahn aus dem Jahr 1889. Der Wagen stand ab 1930 während 20 Jahren äusserlich unverändert auf der Tessiner Schmalspurbahn im Einsatz. (tk)

Basler Tram bald grenzenlos

Am 18. März haben auch auf deutscher Seite die Arbeiten für die Verlängerung der Basler Tramlinie 8 nach Weil am Rhein begonnen. Ab Mitte 2013 sollen die Trams ab der heutigen Endstation Kleinhüningen zum Bahnhof Weil am Rhein fahren. Die Neubaustrecke ist 2,6 Kilometer lang.

Auf Schweizer Seite sind die seit Dezember 2008 laufenden Bauarbeiten am einen Kilometer langen Neubauabschnitt weit fortgeschritten: So sind alle vier Brücken im Bau, und im Strassenzug Kleinhüningeranlage sind einige hundert Meter Gleise fertig verlegt. Im benachbarten Weil wird die 170 Meter lange Trambrücke über das Gleisfeld des Bahnhofes das aufwendigste Einzelprojekt

sein. Die Haltestelle auf der Brücke ermöglicht den direkten Zugang zu den Perrons.

Auf deutscher Seite sind die Stadtwerke von Weil am Rhein Bauherr und Eigentümer der Strecke. Betrieb und Unterhalt werden die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) besorgen. Der deutsche Streckenabschnitt muss von Weil her mit Strom versorgt werden; andernfalls wäre für den „importierten“ Schweizer Strom die deutsche Mehrwertsteuer zu entrichten. Ferner verlangt die Strassenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) zwingend einen geprüften Betriebsleiter. Über einen solchen Fachmann verfügen weder die BVB noch die Stadt Weil. Als Glücksfall konnten die BVB den ehemaligen Betriebsleiter der Freiburger Verkehrs AG gewinnen. Auf die sonst übliche Benennung eines Stellvertreters verzichtet die in Stuttgart ansässige Technische Aufsichtsbehörde für Strassenbahnen und Omnibusse (TAB).

Der geringe Kurvenradius von 15 Metern ist für Deutschland unüblich, wurde aber von der TAB genehmigt, da in Basel derart enge Radien üblich sind. Hingegen müssen die nach Weil am Rhein verkehrenden Trams mit in der Schweiz unüblichen Bremslichtern und Rückstrahlern ausgerüstet sein.

Lehren gezogen hat man aus der Einstellung der einst bestehenden Tramlinie nach Lörrach im Jahr 1967: Damals konnte oder wollte man das Geld für eine anstehende Streckensanierung nicht aufbringen, obwohl im letzten Betriebsjahr ein Überschuss von 35 000 D-Mark erwirtschaftet worden war. Nun hat man vereinbart, dass von Schweizer und deutscher Seite jährlich je 60 000 Euro in einen zweckgebundenen Erneuerungsfonds eingezahlt werden. (lüt)

Längere Züge für FART

Die Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (FART) lassen fünf Triebwagen ABe 4/6 durch Bombardier in Villeneuve um einen dritten Wagenkasten erweitern. Bei dieser Gelegenheit werden auch die Fahrzeugelektronik ersetzt und die Inneneinrichtung modernisiert (unter anderem Einbau von geschlossenen Fenstern und Klimaanlage). Die verlängerten Züge, die weiterhin nur über zwei Einstiegstüren je Seite verfügen, erhalten auch einen Neuanstrich.

Mindestens vier ABe 4/8 müssen ab Mai wieder im Tessin sein, da dann die Touristen-

Stellungnahme der WAB

Im Bericht zum Unfall bei der Wengernalpbahn vom 4. Februar in SER 3/2011, Seite 114, wiesen wir in der Bildlegende darauf hin, dass der Stromabnehmer des entgleisten Triebwagens während den Bergungsarbeiten gehoben war. Dazu schreibt uns Peter Roth, Leiter Zugförderung und Werkstätten der WAB:

„Der Einsatzleiter vor Ort hatte die laufenden Arbeiten über die ganze Einsatzdauer im Griff und richtig gehandelt. Während den Aufgleisarbeiten war das Fahrzeug immer ausgeschaltet, spannungsfrei und der Stromabnehmer gesenkt. Der gehobene Stromabnehmer zum Zeitpunkt der Bildaufnahme hat folgenden Hintergrund: Nach dem fachmännischen Anheben und Seitwärtsverschieben über das Gleis konnte die Triebachse nicht abgesenkt werden, weil das Zahnrad zur Zahnstange verschoben war. Der Einsatzleiter hat entschieden, die angehobene Triebachse auf der Bergseite über ein Kabel an die Schiene zu erden, die Arbeiter vom Fahrzeug wegtreten zu lassen, um dieses für kurze Zeit einzuschalten, damit die entleerten Luftbehälter gefüllt werden konnten. Anschliessend wurde gezielt nur an Drehgestell 4 die Bremse gelöst und das Zahnrad in die richtige Position gedreht. Mit dieser Handlung wurde das zeitaufwendige Lösen der Bremse mit der Notlösevorrichtung umgangen.“

saison beginnt. Ob der fünfte Zug auch noch diesen Frühling umgebaut wird, ist noch nicht sicher. Er steht momentan in zwei Teile zerlegt auf Rollschemeln, die Bombardier von den SBB übernommen hat, in Villeneuve. Er könnte notfalls ohne Zwischenwagen wieder ins Tessin überführt werden. In diesem Fall würde der Umbau erst Ende 2011 stattfinden.

Die Lieferung von 1992/1993 umfasste acht Züge für die FART (ABe 4/6 51 – 56 und Ae 4/6 57 – 58) sowie vier Züge (ABe 4/6 61 – 64) an die italienische Nachbargesellschaft SSIF. Gebaut wurden die Fahrzeuge von Vevy Technologies, SIG und ABB. Nach dem Umbau von fünf Zügen verbleiben bei den FART noch zwei zweiteilige Triebwagen. Der ABe 4/6 51 brannte im Januar 2009 in Re aus und wurde abgebrochen. (tst)

Am 22. März wurde in Castione auf dem einstigen Streckengleis der 102 Jahre alte ABde 4/4 454 der Misoxyerlinie abgebrochen (Foto: T. Keller).



Das Bombardier-Werk Villeneuve baut neue Zwischenwagen für die ABe 4/6 der FART (Foto: Th. Stolz).

