



Erneuerte Abstellanlage

In Zürich ist die erneuerte Abstellanlage Kalkbreite dem Betrieb übergeben worden. Auf neun Gleisen können Tramzüge mit den heutzutage üblichen Längen abgestellt werden. Auch das Abstellen von Bussen ist möglich. Umständliche Rangiermanöver sind nicht mehr nötig, da die erneuerte Anlage nur noch vorwärts befahren wird. Die Gleise 1 und 5 sind als eigentliche Durchfahrtsgleise konzipiert, mit grösseren Gleisabständen, damit bei Bedarf Fahrgäste aussteigen können. Denn einrückende Züge ab Albisrieden und Farbhof gelangen durch diese Gleise ins Depot Elisabethenstrasse. Ab den Gleisen 1 bis 5 ist die Ausfahrt auch stadtauswärts möglich, ab den Gleisen 6 bis 9 nur durch die Elisabethenstrasse zur Anlage beim Bahnhof Wiedikon und in das gegenüber der Kalkbreitestrasse liegende Depot Elisabethenstrasse.

Die Züge werden jeweils erst nach dem Unterhalt im Depot in der Anlage abgestellt. Die Weichen werden vom Stellwerk des Depots aus bedient. Kommt das Fahrzeug in die Abstellanlage, läuft der Fahrweg in das gewünschte Gleis automatisch ein. Die im Normalzustand eingeschaltete Fahrleitung kann als Gruppe ausgeschaltet werden. Um ein Überbrücken mit den Stromabnehmerpaletten zu verhindern, sind die Gleise durch zwei hintereinander liegende einfache Streckentrenner abgetrennt. Durch die neue Anlage

resultiert laut VBZ eine jährliche Einsparung von etwa 800 Arbeitsstunden.

Später soll die ganze Anlage in einen Gebäudekomplex mit Wohnungen und Gewerbe integriert werden, über den Gleisen selbst soll eine Terrasse entstehen. Die Weichen sind in einem Masse-Feder-System erstellt, um Erschütterungen und Schallemissionen im zukünftigen Gebäude zu verhindern. Neben dem Einfahrgleis sind auch alle Abstellgleise mit je einer eigenen Schienenschmieranlage versehen.

Bereits 1882 war auf dem Areal der Kalkbreite eines der beiden normalspurigen Pferdebahn-Depots errichtet worden. Im Jahr 1900 folgte die Umstellung auf elektrischen Betrieb. Es entstand ein einzigartiges meterspuriges Depot mit 13 Depottoren und sehr kurzen Gleisen. 1979 wurde die baufällige Wagenhalle abgebrochen, wodurch die engen Depottore wegfielen. (lüt)

Vossloh-Antriebe für Lausanne

Vossloh Kiepe liefert für die Triebwagen Bem 558 der Lausanner Verkehrsbetriebe (TL) neue Antriebsausrüstungen mit IGBT-Technik. Der Vertrag im Wert von 4,24 Millionen Franken wurde vorerst für neun Züge abgeschlossen. Optionen sehen die Ausrüstung der restlichen acht Züge der Bestandsflotte sowie der fünf geplanten Neubauten vor. (pd)

Die erneuerte Abstellanlage Kalkbreite soll der-einst in einen Gebäudekomplex integriert werden. Im Hintergrund erkennt man die Überbauung Lochergut (Foto: J. Lüthard).

EC in Boswil-Bünzen gestrandet

Der 14. Juli war für den Verkehr Schweiz – Italien ein besonders schlechter Tag: Auf der Gotthardachse blieb der laut Plan mit einem Trenitalia-ETR-470 geführte EC 23 Zürich – Milano im Freiamt liegen. Der Zug hatte Zürich HB wegen technischer Probleme bereits mit 15 Minuten Verspätung verlassen und wurde über Wohlten umgeleitet. In Boswil-Bünzen endete die Reise. Die Fahrgäste mussten die Fahrt mit der S-Bahn fortsetzen und in Rotkreuz auf einen ICN Basel – Chiasso umsteigen. Im Grenzbahnhof war dann für Reisende nach Italien das dritte Umsteigen angesagt.

Am gleichen Tag kam auf der Lötschberg – Simplon-Achse EC 59 Basel – Milano nur bis Visp und fiel ab dort aus, nachdem zuvor der Gegenzug EC 52 bereits mit 35 Minuten Verspätung in Basel angekommen war. Die in Visp gestrandeten Reisenden von EC 59 verwies man auf EC 41 Genève – Milano. Wegen der Radschäden an den ETR 610 (siehe Berichte international) fuhr an dessen Stelle aber nur ein Ersatzzug bis Domodossola. Dort mussten die Passagiere abermals umsteigen. Weil am nächsten Morgen für den Frühzug Milano – Basel (EC 50) kein ETR 610 verfügbar war, fiel dieser auf dem gesamten Laufweg aus. (mr)

Biberbrugg fertig umgebaut

Nach mehreren Jahren Umbauzeit ist die Modernisierung des Bahnhofs Biberbrugg endlich abgeschlossen. Es ist ein moderner Knotenbahnhof mit vollständig erneuerten Gleis-, Sicherungs- und Publikumsanlagen entstanden. Gearbeitet wurde, mit Ausnahme einiger Wochenenden, bei vollem Betrieb mit bis zu zwölf Zügen pro Stunde aus drei Richtungen.

Das Umbauprojekt musste wegen Mängeln und Finanzierungsproblemen mehrfach überarbeitet werden. Gekostet hat es letztlich 29,9 Millionen Franken. Um Mehrkosten zu kompensieren, musste auf etliche Komfortelemente verzichtet werden. So fehlen auf den Perrons 2 und 3 die Warteräume; Toiletten gibt es gar keine. Auch ein geplantes Abstellgleis, die neue Gestaltung von Bahnhofplatz und Busbahnhof sowie die Erweiterung der Park-&-Ride-Anlage wurden ein Opfer des Sparprogramms im Umfang von 2 Millionen Franken. Hingegen wurden die Perrondächer nicht verkürzt. (pd/mr)

Oldtimer auf der Arosalinie

23 Oldtimerautos hatte die Rhätische Bahn am 13. Juni von Arosa nach Chur zu befördern. Die teilweise sehr kostbaren Exemplare waren zuvor mit Lastwagen aus Deutschland nach Chur gelangt. Dort nahmen sie die Halter, die in einem Extrazug von Arosa her kamen, in Empfang und fuhren mit den Autos zurück nach Arosa. Im Hotel Kulm fand anschliessend ein grosses Fest mit viel Prominenz statt, während die meisten Autos auf neun bald auszurangierenden Flachwagen nach Chur zurückkehrten. (tk)

Oldtimer-Verlad in Arosa für den Transport nach Chur (Foto: T. Keller, 13. Juni 2011).

