

Die verlängerten Niederflur-Triebzüge ABe 4/8 45 und 47 am 17. Oktober 2012, remisiert auf dem hintersten Gleis des unterirdischen Bahnhofs in Locarno (Foto: an).



neue Doppelspur entlang eines Natur-schutzgebietes verläuft, gelten strenge Umweltauflagen: Es stand sogar die Forderung im Raum, die Fahrleitung zum Schutz der Vögel nachts zu beleuchten. Dies scheint nun aber doch nicht nötig zu sein. (mr)

Verlängerte FART-Züge weiterhin abgestellt

Die Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (FART) haben 2011 ihre vier Niederflur-Triebzüge ABe 4/6 55 – 58 modernisieren und durch Einfügen eines zusätzlichen Mittelwagens zu dreiteiligen ABe 4/8 verlängern lassen. Die beiden Einheiten 57 und 58 waren ursprünglich als reine Erstklassfahrzeuge Ae 4/6 geliefert und später normalisiert worden. Die technischen Daten der vier Züge lauten nun:

Bezeichnung	ABe 4/8 45 – 48
Länge über Puffer	44 m
Tara	60,3 t
Höchstgeschwindigkeit	70 km/h
Sitzplätze erster Klasse	31
Sitzplätze zweiter Klasse	88

Nach der Inbetriebnahme im Herbst 2011 mussten die Züge im Frühling 2012 nach mehreren Entgleisungen, unter anderem am 7. April in Druogno, abgestellt werden. Sie sind seither in Ponte Brolla und Locarno remisiert. Auf der Strecke Locarno – Domodossola, die bis heute keinen integralen Stundentakt kennt, ist der verfügbare Bestand an modernem Rollmaterial damit sehr knapp geworden.

Im Lieferzustand bestehen die zwölf 1992 bis 1994 für FART und SSIF gebauten Niederflurzüge aus zwei Wagenkästen. Einer davon läuft auf zwei Drehgestellen, der andere hat nur ein Drehgestell und ist mit dem hinteren Ende am Wagen 1 aufgesetzt. Bei der Verlängerung wurde ein zusätzlicher Mittelwagen mit einem weiteren Drehgestell eingefügt. Die Gelenke lassen jedoch nur eine Bewegung um die Vertikalachse zu. Mit drei Drehgestellen kann sich der Zug noch den Verwindungen des Gleises anpassen, bei drei Kästen auf vier Drehgestellen ist dies nicht mehr ausreichend möglich. Dies kann Radentlastungen zur Folge haben. Mindestens ein Gelenk pro Zug muss nun ersetzt werden, was grössere konstruktive und logistische Vorbereitungen erfordert. (an)

tung der ersten Klasse ein Thema, das zu vielen Diskussionen unter den Gästen führte (siehe SER 4/2012). Die ZB hat reagiert und zusammen mit dem Hersteller den Komfort etwas verbessert. So wurden die Sitze von den Fenstern weggerückt und der Abstand zwischen zwei Sitzen vergrößert, so dass nun eine zweite Armlehne Platz gefunden hat. Nach wie vor sind die hart gepolsterten Stühle aber nicht verstellbar, und die Kopfstützen müssen ohne die sonst üblichen auswechselbaren Überzüge auskommen.

Eine Komfortverbesserung erwartet die Reisenden bei der Verpflegung: Der Caterer Elvetino beabsichtigt nach eigenen Angaben in den „Adler“-Zügen ein ähnliches Angebot wie in den SBB-Speisewagen anzubieten, jedoch infrastrukturbedingt mit etwas reduzierter Auswahl. Die Speisekarte wechselt alle drei Monate. Laut ZB sollen die Bistrowagen grundsätzlich in allen Zügen zwischen Luzern und Interlaken bedient sein. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 werden zwei „Adler“ zur Verfügung stehen, ab Herbst 2013 alle vier. (lüt)

Unten links: Blick in den „Adler“-Bistrowagen mit der Bedienungstheke (Foto: J. Lüthard).

Unten rechts: Im Vergleich zur ursprünglichen Ausführung sind die Zweier-Sitze in der ersten Klasse der neuen Zentralbahn-Züge etwas auseinandergerückt und der Mittelgang schmaler geworden (Foto: J. Lüthard).

Angepasste erste Klasse in den neuen Zügen der Zentralbahn

Als am 15. Februar 2012 der erste „Fink“ der Zentralbahn (ZB) in Bussnang vorgestellt wurde, war die spartanische Ausstat-

