



Oben: Für die Versuchsfahrten mit dem Fink ABeh 160 002 (links) erhielt der ABe 130 001 an einem Ende eine Schwab-Kupplung (Foto: Ch. Omlin, 14. April 2014).

Rechts: Dispozug mit ABt 926, drei B und schiebender HGe 101 als Regionalzug Meiringen – Interlaken Ost zwischen Oberried und Niederried (Foto: U. Jossi, 24. April 2014).

ordnet, soll es dafür sorgen, dass andere Verkehrsteilnehmer das Tram besser wahrnehmen. Im Eisenbahnverkehr sind in der Schweiz drei Spitzenlichter üblich. (mr)

Kupplungsversuche und Dispozug-Einsatz bei der Zentralbahn

Seit Dezember 2013 werden die Meterspur-IR zwischen Luzern und Interlaken ausschliesslich mit den neuen Adler-Triebzügen ABeh 150 sowie den kürzeren ABeh 160 (Fink) geführt; im Regionalverkehr dominieren die ABe 130 (Spatz) und ABeh 160. Für die Regionalzüge Meiringen – Interlaken Ost sind zwei Spatzen in Meiringen stationiert. Fallen diese aus und stehen auch keine Finken zur Verfügung, greift man auf den Dispozug, bestehend aus einer HGe 101 und vier ehemaligen LSE-Wagen, zurück. Diesen musste die Zentralbahn in den letzten Wochen regelmässig einsetzen, da je ein Spatz und ein Fink für Versuchsfahrten und zwei Finken als Ersatz für einen Adler benötigt wurden.

Adler und Finken besitzen automatische Kupplungen der Bauart Schwab, die mit den automatischen GF-Kupplungen des Brünigbahn- und LSE-Rollmaterials nicht kompatibel sind. Bei den erwähnten Versuchsfahrten waren der Spatz ABe 130 001 und der Fink ABeh 160 002 gemeinsam unterwegs. Zuvor hatte Stadler beim Spatz auf Seite Meiringen eine Schwab-Kupplung installiert und eine neue Software aufgespielt. Sobald nachgewiesen ist, dass diese neue Kombination einwandfrei läuft, wird die gesamte Spatz-Flotte entsprechend

Rechts: Die Situation nach dem Unfall auf der Glattalbahn in Dübendorf (Foto: Newspictures).

Unten: Beim Unfall in der Rosengartenstrasse wurde der Hess-Gelenktrolleybus 170 erheblich beschädigt (Foto: J. Lüthard, 29. April 2014).



umgerüstet. Am anderen Ende bleibt die GF-Kupplung zumindest bei den im Raum Luzern eingesetzten Zügen so lange erhalten, wie diese noch mit Modulen aus älteren Mittel- und Steuerwagen verstärkt werden. Die ZB möchte diese Module möglichst bald durch weitere Finken ersetzen. (uj/mr)

Unfalltag im Zürcher Nahverkehr

Die Unfallserie bei der Glattalbahn nimmt kein Ende: Am 29. April, kurz vor 16 Uhr, wollte in Dübendorf ein Lastwagenlenker von der Ringstrasse über das Tramtrasse in die Neugutstrasse einbiegen. Das herannahende Cobra-Tram Be 5/6 3070 der Linie 12 prallte mit beträchtlicher Geschwindigkeit in den Lastwagen, scherte nach links aus und durchbrach eine Hecke. Der Lastwagenfahrer, der Tramführer und zwei Fahrgäste wurden leicht bis mittelschwer verletzt. Die Kreuzung, auf der sich der Unfall ereignete, ist mit Ampeln und zusätzlichem Leuchthinweis „BAHN“ gesichert; überdies ist die Tramfahrbahn farbig markiert.

Anderthalb Stunden nach dem Unfall im Glattal fuhr in der Stadt Zürich das VBZ-„Partytram“ Be 4/4 1350 über die Stauffacherstrasse stadtauswärts und wollte über ein Dienstgleis nach rechts in die Badenerstrasse abbiegen. Dabei kam es zur Kollision mit einem parallel fahrenden Auto, dessen Lenker sich offenbar des abbiegenden Trams nicht gewahr war. Verletzt wurde niemand; der Sachschaden hielt sich in Grenzen.

Am gleichen Abend, kurz vor 21 Uhr, prallte bei der Haltestelle Rosengartenstrasse ein führerloser Trolleybus der Linie 33 in eine Stützmauer. Der Chauffeur hatte zuvor den Bus verlassen, um einen technischen Defekt zu beheben. Dem Vernehmen nach hängte er auf Anweisung der Leitstelle die Batterie ab; danach soll sich die Feststellbremse gelöst haben. Der Gelenkwagen rollte rund 30 Meter bergabwärts und driftete zum Strassenrand hin ab, bevor er in die erwähnte Mauer prallte. Zwei Fahrgäste wurden mittelschwer, vier weitere leicht verletzt. (mr)

