

Re 4/4 II 11141 mit dem nach Samstagern zu überführenden RBDe 561 174 oberhalb Wädenswil (Foto: T. Keller, 3. Dezember 2014).

SOB übernimmt NPZ-Triebwagen

Die Südostbahn (SOB) hat den RBDe 561 174 von den SBB übernommen. Er wurde am 3. Dezember 2014 von Yverdon-les-Bains nach Samstagern überführt. Das Fahrzeug dürfte als Reserve für den VAE-Verkehr höchst willkommen sein, einerseits für die RBDe 561 081 – 084, andererseits für die Re 446. Derzeit mietet die SOB bei Ausfall einer Re 446 jeweils eine Re 421 bei SBB Cargo, was offenbar häufiger vorkommt als erwartet. Nun sollen die künftig fünf im VAE eingesetzten Triebwagen so umgebaut werden, dass sie auch in Kombination mit einer Re 446 verwendbar sind.

Die 561 171 und 172 haben die SBB in den Jahren 2012/2013 abgebrochen; der 561 173 als vierter von Turbo übernommener Triebwagen war Anfang Dezember noch im Raum Lausanne im Einsatz. (mr)

Dritter TB-Triebwagen in Südtirol

Die Südtiroler Rittnerbahn konnte in der ersten Novemberhälfte den dritten Trogenerbahn-Triebwagen, den BDe 4/8 23, in Empfang nehmen. Er soll nach einem Umbau im Lauf des Jahres 2015 in Betrieb gehen. Im April 2009 hatte die Rittnerbahn bereits die beiden typengleichen Züge 21 und 24 von den Appenzeller Bahnen erhalten. In einigen Jahren, nach der Inbetriebnahme der Meterspur-Durchmesserlinie in St. Gallen, soll noch der BDe 4/8 22 folgen.

Nach umfangreichen Investitionen in den letzten Jahren sind die Beförderungszahlen der Rittnerbahn von 250 000 auf mehr als 500 000 Fahrgäste pro Jahr gestiegen. Wegen der guten Nachfrage ist man im Sommer darauf angewiesen, stets zwei ehemalige TB-Pendelzüge einsetzen zu können. (lüt)

Brünigbahn-Wagen in Afrika

Mit der Inbetriebnahme der Adler- und Spatz-Triebzüge kann die Zentralbahn auf einen grossen Teil der alten Brünigbahn-Wagen verzichten. Ein Dutzend Brünigbahn-B (305, 306, 310, 311, 312, 314, 316, 317, 318, 361, 362, 371) wurden nach Angaben der ZB über einen Zwischenhändler nach Afrika exportiert. Einige Wagen sind in Niger gelandet, wo sie im Zusammenhang mit dem Beginn der Bauarbeiten für eine 574 Kilometer lange Neubaustrecke aufgetaucht sind. Diese soll ab 2016 von Niamey, der Hauptstadt von Niger, nach Parakou in Benin führen. Zusammen mit der bestehenden Meterspurstrecke von Parakou nach Cotonou erhielt das Binnenland Niger so eine Bahnverbindung zum Atlantik. Das Projekt wird massgeblich vom französischen Mischkonzern Bolloré finanziert. (mr)

Mitte: Der Triebwagenteil des BDe 4/8 23 am späten Abend des 12. November 2014 auf der Rittnerstrasse; die Lichter im Hintergrund gehören zur Stadt Bozen (Foto: G. Denoth).

Unten: Bei der Vorstellung des Projekts einer neuen Bahnverbindung von Niger nach Benin am 7. April 2014 wurden in Niamey, der Hauptstadt von Niger, ehemalige Brünigbahn-Wagen gezeigt, die dereinst auf der Strecke fahren sollen (Foto: AFP).



Petition für SMB-Strecke

Die VCS-Sektionen Solothurn, beider Basel, Bern und Jura haben am 4. Dezember 2014 bei der Bundeskanzlei eine Petition eingereicht, die mit mehr als 16 000 Unterschriften den Weiterbetrieb der Strecke Solothurn – Moutier fordert. Diese ist wieder einmal gefährdet, weil der Weissensteintunnel saniert werden muss, was einen dreistelligen Millionenbetrag kosten soll. Nach der Stilllegung der Sesselbahn zum Weissenstein vor fünf Jahren gingen die Frequenzen deutlich zurück; am 20. Dezember 2014 soll nun die neue Seilbahn Oberdorf SO – Weissenstein in Betrieb gehen. (pd)

Standseilbahn zum Mont-Pélerin umfassend erneuert

Nach fünf Monate dauernden Erneuerungsarbeiten ist die Standseilbahn Vevey – Mont-Pélerin seit Ende November 2014 wieder in Betrieb. Die Infrastruktur auf dem unteren Abschnitt und die Antriebsanlage wurden erneuert und an die aktuellen Normen angepasst; die Fahrzeuge haben ihr Golden-Pass-Design verloren und präsentieren sich wieder in Rot. Die Anlagen sind nun auch behindertengerecht. Die knapp 1,6 Kilometer lange Strecke überwindet einen Höhenunterschied von 418 Metern und weist vier Zwischenstationen auf. (pd)

