

Die neue Sersa-Schotterreinigungsmaschine in Langwies. Der als Last dienende ABe 8/12 3505 ist abgehängt, um während des langen Überholungs- und Kreuzungshalts den Bahnübergang freizugeben (Foto: T. Keller, 22. April 2015).

Der ein bis zwei Stunden später verkehrende, deutlich kürzere und leichtere zweite Zug ist fast ausschliesslich mit Wohn-, Ausstellungs- und Toilettenwagen beladen. Für diese gut 300 Meter lange, knapp 580 Tonnen schwere Komposition reicht auf allen Strecken eine Re 4/4 II oder III. (rh)

Neue Schmalspur-Schotterreinigungsmaschine bei der Sersa

Als Ersatz für die Schotterreinigungsmaschine C312 von 1976 nimmt die Sersa Maschineller Gleisbau AG, Effretikon, derzeit eine neue Schotterreinigungsmaschine von Plasser & Theurer in Betrieb. Am 22. April unternahm die RM76 „Capricorn“, so der offizielle Name, eine Lastfahrt auf der RhB-Strecke von Chur nach Arosa. Der Beginn des kommerziellen Einsatzes ist für Ende Juni vorgesehen. Die 35,5 m lange, 124 t schwere Maschine bewältigt Steigungen bis 73 % und Kurvenradien bis 37 m (im Arbeitsmodus 55 m); die Höchstgeschwindigkeit bei Eigenfahrt beträgt 60 km/h, geschleppt 80 km/h. Im Arbeitsmodus werden pro Stunde 150 bis 180 Meter zurückgelegt. Ein Caterpillar-Motor mit passivem Partikelfilter leistet 840 kW; der hydrostatische Antrieb wirkt auf alle acht Radsätze. Das neue Fahrzeug wird laut dem Betreiber auf Meterspurstrecken in der ganzen Schweiz eingesetzt, schwerpunktmässig jedoch bei RhB, MGB, MOB und ZB. (mr)

F + F-Tragwagen bei den Rigi-Bahnen

Der Fahrleitungsbauer Furrer + Frey (F+F) hat seinen normalspurigen Tragwagen Vs 40 85 95 06 118 bei der Firma Steck in Bowil für den ausschliesslichen Einsatz bei den Rigi-Bahnen (RB) umbauen lassen. Die bisherigen UIC-Zug- und Stossvorrichtungen wurden demontiert und beidseitig durch Rigi-bahn-Zentralpuffer auf 720 mm über Schienenoberkante ersetzt. Beidseitig sind oberhalb der Puffer, bergseitig zusätzlich auch

Rechts: Der Tragwagen Vs 118 mit aufgebauter Teleskop-Arbeitsbühne zusammen mit dem Batterietraktor Ta 2/2 1 der Rigi-Bahnen auf der Drehscheibe in Vitznau (Foto: J. Blaser, 22. April 2015).

Unten: Der unterhalb der talseitigen Achse absenk- bare Zahnstangen-Kamm mit doppelten Hemmschuhen sichert den Tragwagen im Gefälle, falls das talseitig eingereichte Triebfahrzeug ausnahmsweise weggestellt werden muss (Foto: P. Gerber).



unterhalb der Puffer Rockinger-Kupplungen für Zug-Druckstangen angebracht.

Der Tragwagen gilt bei den RB als ungebremste Vorstelllast; er verfügt weiterhin über eine handbediente Adhäsions-Klotzbremse zur Sicherung in flachen Abschnitten im Bereich der Talstationen und Depots Vitznau und Arth-Goldau. Um eine Sicherung des Wagens in steilen Zahnstangenabschnitten mit bis zu 250 Promillen Steigung zu gewährleisten, wurde eine händisch absenk- bare Zahnstangen-Kamm-Sicherung mit doppelten Hemmschuhen durch die Martin Brunner GmbH in Lauterbrunnen entwickelt und am Tragwagen eingebaut.

Nach der Überführung von Bowil nach Vitznau am 22. April wurde der Tragwagen mit einer darauf verzurrten Teleskop-Arbeitsbühne bereits in der folgenden Nacht bei Fahrleitungsarbeiten produktiv eingesetzt. (gbw)

SBB mit 90 Prozent Wasserkraft

Im Jahr 2009 setzten sich die SBB mit einer „Klimastrategie“ das Ziel, bis 2020 die CO₂-

Emissionen des Unternehmens gegenüber dem Vergleichsjahr 1990 um 30 Prozent zu reduzieren. Wie die Bundesbahnen Anfang April bekanntgaben, wurde dieses Ziel bereits Ende 2014 erreicht – hauptsächlich aufgrund der Erhöhung des Bahnstrom-Anteils aus Wasserkraft auf derzeit 90 Prozent. Im Herbst 2015 soll eine Nachfolge-Klimastrategie verabschiedet werden, um sich ein „neues, ambitioniertes“ Klimaziel zu setzen. (rp)

Zweikraftlokomotiven auch für NStCM und TPF

In SER 12/2014 berichteten wir über die Beschaffung von fünf Meterspur-Zweikraftlokomotiven durch drei Westschweizer Bahnen: je eine HGem 2/2 für TPC und MVR, drei Gem 2/2 für die MOB. Inzwischen haben die TPC zwei weitere HGem 2/2 in Auftrag gegeben. Zwei der insgesamt drei TPC-Lokomotiven sind für die von Aigle ausgehenden Strecken vorgesehen, eine für Bex – Villars – Col-de-Bretaye. Weiter haben die NStCM und die TPF entschieden, sich mit je einer Gem 2/2 der Bestellung anzuschliessen. (lüt)

