

Doppelspur-Ausbau Thusis – Sils

Im Jahr 2003 wurde südlich des Bahnhofs Thusis ein 500 Meter langer Doppelspurabschnitt in Betrieb genommen; die für zwei Gleise ausgelegte Brücke über den Hinterrhein war als „Vorleistung“ bereits 1992 errichtet worden. Dieser Abschnitt soll nun bis Herbst 2019 für 25 Millionen Franken um einen Kilometer bis in den Bahnhof Sils im Domleschg verlängert werden. Hintergrund ist das künftige Fahrplankonzept mit kürzeren Fahrzeiten und Kurzwende in St. Moritz. In Zukunft werden auf dem derzeit noch eingleisigen Abschnitt stündliche Taktkreuzungen stattfinden.

Der zweigleisige Bahnhof Sils im Domleschg dient seit Jahren nur noch als Dienst- und Kreuzungsstation. Das talseitige kurze Kopfgleis wird im Regelbetrieb nicht mehr verwendet, während das bergseitige ausschliesslich dem Schotterverlad dient. Mit der nun geplanten Verlängerung der Doppelspur wird das talseitige Kopfgleis entfallen; den Schotterverlad möchte die RhB in die Gewerbezone von Thusis verlegen. Das neue Streckengleis kommt abschnittsweise an der steilen Hanglage sowohl tal- wie auch bergseitig zu liegen. Dadurch sind der Bau und die Bauerschliessung besonders aufwendig. Dank der neuen Gleisgeometrie beträgt die Streckengeschwindigkeit zukünftig 70 km/h statt der heutigen 60 km/h. In Thusis wird ein zusätzlicher Gleiswechsel eingebaut. Die beiden Streckengleise werden signaltechnisch in beiden Richtungen befahrbar sein und erhalten je einen eigenen Fahrleitungsabschnitt. Damit ist der Betrieb auf dem verbleibenden Gleis auch dann gewährleistet, wenn beispielsweise

ein umstürzender Baum die Fahrleitung des einen Gleises beschädigt.

Der gut sechs Kilometer lange Streckenabschnitt zwischen Sils und dem nachfolgenden Bahnhof Solis ist bislang mit einer Blockstelle unterteilt; zukünftig werden es zwei sein, was die Zugfolgezeit auf drei Minuten verkürzt. (lüt)

Unterirdisch durch Leissigen?

Im Hinblick auf die geplante Modernisierung der Bahnstrecke und des Bahnhofs in Leissigen an der Strecke Spiez – Interlaken Ost hat die BLS eine oberirdische Variante mit einer Kreuzungsstelle für 400 Meter lange Fernverkehrszüge ausgearbeitet. Die Gemeinde möchte die Bahnstrecke durch das Dorf in den Untergrund verlegen und hat deshalb die genauere Prüfung einer Tieferlegung angeregt. Eine Arbeitsgruppe mit Vertretern des BAV, des Kantons Bern, der Gemeinde und der BLS wird sich nun mit der Variante befassen und diese auf den gleichen Planungsstand bringen wie die oberirdische Variante. Bis Mitte 2016 sollen die Grundlagen für den definitiven Entscheid vorliegen. Die Kosten für die genauere Prüfung der Tieferlegung belaufen sich auf 300 000 Franken, die sich die beteiligten Partner teilen. (bls)

Umbau des Bahnhofs Bever

Das denkmalgeschützte Perrondach zwischen den ehemaligen Gleisen 2 und 3 des St. Moritzer Bahnhofs muss im Rahmen des Bahnhofneubaus weichen. Nun soll die aus dem Jahr 1909 stammende Struktur auf dem geplanten neuen Mittelperron des Bahnhofs Bever zu stehen kommen. Die Strecke Same-

dan – Bever wird 2017/2018 um ein zweites Gleis erweitert; danach folgt voraussichtlich 2019 der Umbau des Bahnhofs Bever. Im zukünftig fünfgleisigen Bahnhof werden alle Reisezüge am 250 Meter langen Mittelperron anhalten. Nicht zustande kommt die vorgesehene Verlängerung der Unterführung auf die Bahnhofsrückseite; die Gemeindeversammlung hat das auf eine Million Franken geschätzte Vorhaben mit 27 zu sechs Stimmen (bei knapp 700 Einwohnern!) abgelehnt. (lüt)

Wer will historische Plattformwagen?

Die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (DGEG) in Neustadt an der Weinstrasse hat zwei historische Personenwagen mit offenen Plattformen abzugeben; der eine stammt von der BLS, der andere von der ehemaligen Bern – Neuenburg-Bahn. Die 50 63 20-03 053 (BLS) und 50 63 20-03 092 (BN) mit Baujahr 1945, die heute die Nummern 53 und 92 tragen, sind noch bis Ende 2016 für die DGEG auf der Museumsbahn „Kuckucksbühnel“ zwischen Lambrecht (Pfalz) und Elmstein im Einsatz; ihre Zulassung läuft im April 2017 aus. Für die Saison 2017 wird die DGEG frisch revidierte württembergische Vierachser aus dem Jahr 1900 in Betrieb nehmen.

Die beiden Schweizer Wagen weisen Korrosionsschäden in überschaubarem Umfang auf; geschätzt werden sie wegen der grossen Kapazität (je 80 Sitzplätze) und der guten Bremsleistung. Einer der Wagen verfügt noch über Sitze mit brauner Kunststoffpolsterung, wie zuletzt in der Schweiz. Der andere Wagen wurde auf Holzbänke umgerüstet; die Original-Polsterung wurde eingelagert. Die 25 t schweren und 20,5 m langen Wagen können mit 100 km/h verkehren. Die Bahnen der BLS-Gruppe hatten zwischen 1944 und 1954 insgesamt 44 Fahrzeuge dieses Typs in den Varianten ABI und Bi für den Regionalverkehr beschafft. (lüt)

StEB-Güterwagen zuhause

Von der Drehstrom-Zahnradbahn, die von 1898 bis 1964 Stansstad am Vierwaldstätter See mit dem Klosterdorf Engelberg verband, existieren noch die Berglokomotive HGe 2/2 1 im Verkehrshaus und ein offener Güterwagen, den das Nachfolgeunternehmen LSE 1980 dem Modellbahnclub Dietikon überliess. Nach jahrelangem Aufenthalt auf einem Sockel im Limmattal konnte die „Interessengemeinschaft LSE“ nun den L 30 in seine Heimat zurückbringen. Die Gemeinde Stansstad ermöglichte die Verlegung eines kurzen Gleisstücks mit Zahnstange auf dem ehemaligen Bahnhofareal bei der Schiffsanlegestelle, ungefähr in der Flucht des alten Gleises 1. Am 20. Februar 2016 wurde der Wagen dort aufgestellt, wenn auch – technisch etwas fragwürdig, aber historisch zeitweise belegt – mit der Zahnradbremse bergwärts (vergleiche SER 2/1980, S. 61). Dennoch wird er die Schiffsreisenden an die einzigartige Drehstrom-Adhäsions- und Zahnradbahn erinnern, deren Züge dort Anschluss an die Dampfschiffe boten. (an)

Abtransport der Be 556 der SZU

Die beiden Anfang Februar von Zürich Giesshübel nach Langnau-Gattikon überführten Triebwagen Be 556 531 und 532 der SZU wurden am 9./10. Februar über eine mobile Rampe auf vier Strassentieflader geschoben und anschliessend zur Verschrottung nach Kaiseraugst transportiert. (pspe)



Oben: Der StEB-Güterwagen L 30 nach der Aufstellung im ehemaligen Stansstadter Bahnhofsgelände am Vierwaldstätter See (Foto: an).

Unten: Eine Hälfte des SZU-Doppeltriebwagens Be 556 531 kurz nach der Abfahrt von Langnau-Gattikon nach Kaiseraugst (Foto: P. Specker, 9. Februar 2016).

