



Links: Der Kreisverkehr im Singener Industriegebiet mit dem in Betontragplatten verlegten, wieder eingesetzten Gleisstück, das zum Aufnahmezeitpunkt allerdings noch nicht mit den beiden Enden des Streckengleises verbunden war (Foto: M. Will, 19. August 2019).



Rechts: Der beschädigte Dachbereich des „Adler“-Speisewagens 150 302 der Zentralbahn (Foto: ZB).

Lückenschluss in Singen

Schon seit vielen Jahren bemüht sich die Stiftung Museumsbahn Stein am Rhein – Etwilwil – Hemishofen – Ramsen & Rielasingen – Singen (SEHR & RS) um die Wiederaufnahme des Eisenbahnverkehrs auf dem deutschen Abschnitt (siehe SER 12/2017, S. 642). Seit 2011 fahren die Museumszüge bereits wieder bis Rielasingen; im Mai 2018 führte man erstmals Publikumsfahrten bis zum vorübergehenden Streckenende im Singener Industriegebiet auf Höhe der Georg-Fischer-Strasse durch. Ende Juli 2019 wurde mit dem Wiedereinbau des 2003 beim Bau eines Strassenkreisverkehrs entfernten Gleisstücks ein weiterer Meilenstein erreicht. Dessen Abnahme stand bei Redaktionsschluss bevor; anschliessend gibt es keinen Handlungsgrund mehr für durchgehende Fahrten

bis zum Einfahrsignal des Bahnhofs Singen. Aus juristischer Sicht nach wie vor ungelöst ist allerdings die Vorbeifahrt an ebendiesem Einfahrsignal; die Verhandlungen mit DB Netz über einen Anschlussvertrag laufen. Die Abzweigweiche in Richtung Etwilwil im Bahnhofsbereich wurde in den vergangenen Jahren erneuert; stellwerkseitig ist die Fahrstrasse vom Gleis 5a nach Rielasingen – Schweiz nach wie vor einstellbar. (f/sch)

Steinschlag trifft ZB-Speisewagen

Am 1. September 2019, gegen 13.45 Uhr, ereignete sich zwischen Giswil und Lungern ein kleiner Steinschlag. Das Material, das sich rund 300 Meter oberhalb der Bahnstrecke gelöst hatte, traf den mittig gereihten Speisewagen 150 302 des ABeh 150 002 der Zentralbahn (ZB), der als IR 2926 von Luzern

(ab 13.06 Uhr) nach Interlaken Ost unterwegs war. Verletzt wurde bei dem Vorfall niemand. Das betroffene Fahrzeug wurde in Meiringen ausgereiht; die Passagiere mussten in einen Ersatzzug umsteigen. Der im seitlichen Dachbereich beschädigte Wagen soll gegen Ende September wieder in den Einsatz zurückkehren. Bis dahin muss die ZB den ABeh 150 002 ohne Speisewagen einsetzen, da keine Reserve vorhanden ist. Als teilweiser Ersatz wurde in diesem Zug eine Minibar stationiert, die ein Grundangebot von Getränken und Snacks gewährleistet. (zb/f/sch)

Online-Verkaufsplattform für ausrangiertes SBB-Material

Seit 2014 bietet die DB auf www.dbresale.com nicht mehr benötigte Fahrzeuge, Infrastruktur, Baumaterial und weiteres zum Verkauf an. Seit einigen Monaten betreiben die SBB mit www.sbbresale.ch eine vergleichbare Internetseite, die inzwischen unter dem Motto „gebraucht, bewährt, preiswert“ auch aktiv vermarktet wird. Die SBB verkaufen seit jeher ausgemusterte Fahrzeuge und Anlagen an Dritte, wobei man eine Zeit lang insbesondere bei Lokomotiven bezüglich der Abnehmer recht wählerisch war; neu ist nun eine divisionsübergreifende Plattform für alle Produkte.

Auch wenn das Angebot noch bescheiden ist, konnten offensichtlich erste Verkäufe von Weichen, eines Hochspannungstransformators und von Defibrillatoren realisiert werden. Zu Verkauf stehen derzeit auch Traktoren Tm 232 und Lokomotiven Am 841, beide ab 200 000 Franken, oder die frankreichtauglichen NPZ. Dort gibt die Preispolitik Rätsel auf: Für einen Steuerwagen Bt wollen die SBB satte 1,3 Millionen Franken, während ein Triebwagen RBDe 562 für „nur“ 830 000 Franken zu haben ist. Dabei ist zu beachten, dass diese Fahrzeuge ab Ende 2019 in der Schweiz nicht mehr eingesetzt werden dürfen: Für einen Weiterbetrieb verlangt das BAV eine Nachrüstung der Sicherheitssteuerung; es geht um deren Rückstellung nach dem Ansprechen.

Zu allen Produkten stehen ein Faktenblatt als PDF-Dokument und die Kontaktangaben des für den Verkauf zuständigen Mitarbeiters bereit. Ein Newsletter informiert jeweils über neue Angebote. (lüt/mr)

Korrigenda und Nachträge zu SER 8-9/2019

„Weiteres Baudienstfahrzeug für die SOB“, S. 402: Der dort gezeigte Tm 234 504 wurde inzwischen an die SOB übergeben. Im Vergleich zu den vor einigen Jahren abgelieferten Tm 234 501 – 503 weist er im Hinblick auf die Verwendung im Fahrleitungsbau verschiedene Abweichungen auf, unter anderem zusätzliche Ablenkbügel und eine Rolle auf der Führerkabine zur Führung des Fahrdrachts. Zwei spezielle Fahrleitungs-Montagefahrzeuge, welche die SOB um 2010 bei Windhoff beschafft hatte, wurden nach kurzer Einsatzdauer an andere Unternehmen weitergereicht. Seither verfügte das Unternehmen über keine auf den Fahrleitungsdienst zugeschnittenen Fahrzeuge mehr.

„CJ mit Ambitionen im Güterverkehr“, Heft 8-9/2019, S. 437: Der rechts oben abgebildete

Zug fuhr, wie die Aufnahme aus St-Ursanne dokumentiert, nicht nur von Bonfol nach Porrentruy, sondern weiter bis Glovelier.

„Umbau des Bahnhofs Liestal hat begonnen“, S. 441: Auf der von den SBB zur Verfügung gestellten Grafik, die das künftige Gleisschema zeigt, fehlten drei Weichenverbindungen. Diese waren offenbar zunächst nicht vorgesehen, wurden dann aber doch ins Projekt aufgenommen, um etwa bei Sperrung einzelner Gleise eine flexible Betriebsführung zu ermöglichen.

Gleisschema des Bahnhofs Liestal nach dem Umbau; jene Weichen, die auf dem Plan in SER 8-9/2019, S. 441, fehlten, sind hervorgehoben (Zeichnung: SBB).

