

Bahn aktuell



Duplex TGV 4702 und 4701 zwischen Bettlach und Selzach am 11. Oktober 2011.



Duplex TGV 4701 und 4702 bei St. Léonard, eine Woche später nach Sion fahrend.

TGV-Doppeltraktion

Im Oktober 2011 weilten die Duplex TGV 4701 und 4702 im Rahmen von Zulassungsfahrten in der Schweiz. Vom 10. - 13.

Oktober fanden Fahrrad-Anhubmessungen zwischen Grenchen-Süd und Solothurn statt und vom 17. - 20. Oktober zwischen

Sion und Sierre im Wallis. Es handelte sich um die beiden Vorserienzüge einer Serie von 55, durch SNCF bestellte EuroDuplex TGV's der dritten Generation (auch als TGV 2N2 «deux niveaux de 2ème génération» bezeichnet), die gegenwärtig bei Alstom im



Bulliger Alleskönner 923 001 im Werkareal von Stadler Winterthur.



Mit von der Partie sind neben Gästen auch die Stadler-Belegschaft.

Zweifrequenz-Hybridlokomotive Eem 923

Am 14. Oktober 2011 präsentierten SBB Cargo und Stadler Winterthur AG den zweiaxigen Alleskönner Eem 923 001, eine Hybridlokomotive, die sowohl unter 15 kV und 25 kV Fahrrad bis zu 100 km/h schnell ist und auf Knopfdruck automatisch auf Dieselmotor umschalten kann zwecks Befahrung von (Industrie-)Gleisen ohne Fahrrad, der sogenannten letzten Meile. SBB Cargo hat davon für 88 Millionen Franken 30 Stück bestellt, auszuliefern in den

Jahren 2012 bis 2013. «Es ist die modernste und innovativste Rangierlok, die es derzeit auf dem Markt gibt», erklärte Harmut Dietrich, CEO Stadler Winterthur AG. Sie ist für den Strecken- wie auch den Rangierbetrieb geeignet und wird bei SBB Cargo die Rangierloks Bm 4/4 und diverse dreiaxige Loktypen und Traktoren ersetzen.

Das nur 9,1 Meter lange Wunderwerk entstand in nur 429 Tagen seit dem Projektstart und ist ein weiteres Bekenntnis von

Stadler zum Werkplatz Schweiz. Die maximale Leistung am Rad beträgt 1500 kW und mit dem Hilfsdiesel-Antrieb noch 290 kW. Die Eem 923 verfügt über eine Rekuperationsbremse, Fahrzeugleittechnik mit Zugbus und Diagnoserrechner, Schwingungstilger für stabilen Lauf (wie die ähnlich gebaute Ee 922), hat eine Aerosol-Brandbekämpfungsanlage, eine GPS gesteuerte Kurvenradusermittlung für bedürfnisgerechte Spurkranzschmierung, erfüllt die



Duplex TGV 4702 und 4701 bei Uvrier zwischen Sion und Sierrre, fotografiert am 18. Oktober 2011.

Bau sind. Am 11. Dezember 2011 wird die neue TGV-Linie Rhin-Rhône zwischen Mulhouse und Dijon in Betrieb gehen. Vorerst sind aber nur 140 Kilometer Neubaustrecke zwischen Petit-Croix und Genlis verfügbar, die mit 320 km/h befahren werden können.

Auf 35 Kilometern Seite Mulhouse und 15 Kilometern Seite Dijon werden noch die bisherigen Strecken benutzt.

Auf der Rhin-Rhône Linie werden neue EuroDuplex, betrieben durch TGV Lyria, von Paris aus via Dijon, Beaçon Franche

Compté - Belfort-Montbéliar - Mulhouse und Basel sechs Mal täglich Zürich erreichen. Anfangs allerdings noch im Gemischtbetrieb mit einstöckigen TGV POS. Neu werden die TGV-Züge aus Zürich wieder in Paris-Lyon ankommen. AS



Foto: Armin Schmitz

Unter dem «roten» Vorbau sitzt ein Dieselmotor mit angeflanschem Stromgenerator als Stromlieferant auf fahrdrahtlosen Gleisen.

Crash-Norm EN 15227, und ihr grosser Dieseltank mit 1000 Litern Inhalt reicht für zirka zwei Monate bei gerechnetem Durchschnitts-Dieseltreib von einer Stunde pro Tag. Man schätzt, dass sie zu etwa 90 Prozent unter Fahrdraht fahren wird. Die klimatisierte Führerkabine mit zwei separaten Bedienpulten bietet gute Sichtbedingungen. Die 923 kann aber auch funktfern-gesteuert mit bis zu vier kuppelbaren Loks für schwere Lasten betrieben werden. AS

Neue Gleise in Samedan

Auf allen drei Ausfahrgleisen Richtung St. Moritz werden neu Züge verkehren können: Der BDi 1754 nach Pontresina, der Schotterzug in der neuen Ausfahrt nach St. Moritz und die Lok Ge 4/4^{II} Nr. 621 auf dem alten Ausfahrgleis nach St. Moritz! Hinten sieht man den Regioexpress aus Chur, der an der Spitze die vier Berninaexpress-Panoramawagen dran hat und dann nach Pontresina weiterfährt. Die Lok 621 fährt dann an die restlichen Wagen an und fährt nach St. Moritz. Ein Schauspiel, das jeden Tag vom Herbst über den Winter bis in den Frühling zu beobachten ist.

Am 2. November 2011 hat man die Gleise der neuen Unterführung in Samedan Ausfahrt nach Cellerina und St. Moritz zusammengeschlossen. Ein Teil der neuen Gleise wurde eingeschottert. Die restlichen Schienen durch den neuen Kurztunnel sind auf einer festen Fahrbahn und nicht eingeschottert. BW



Foto: Bernhard Willen

Die spezielle Situation in Samedan, festgehalten am 2. November 2011.