

«Modulare» Wagen für RailCare

Die seit Oktober 2021 gemieteten 172 Schiebewandwagen (ursprünglich ausschliesslich Hbbillns und Hbbillnss von SBB Cargo, EA 11/21, unterdessen auch Wagen anderer Vermieter) werden bis Ende Jahr durch «modulare» Wagen aus Containertragwagen und 45'-Reefer-Containern abgelöst.

Als Tragwagen werden sechsachsige Gelenktaschenwagen T2000 Sdggmrss von VTG bzw. AAEC mit einer Nutzlast von 85 t im ss-Verkehr (v max 120 km/h) gemietet. Die 45ft Pallet Wide High Cube Reefer Container sind aussen 13,716 m lang, 2,6 m breit, 2,896 m hoch und sehr gut isoliert. Sie sind mit einem Kühlgerät und einer standardisierten Ladegutsicherung ausgerüstet und können auch beheizt werden. Die Energieversorgung ist nur stationär vorgesehen, was angesichts der kurzen Transportdauern ausreicht. Bei Bedarf können die Wagen mit einem rCE-Powerpack («Achswelldynamo», EA 12/16) nachgerüstet werden.

Die Behälter wurden vom niederländischen Unternehmen Unit 45 entwickelt. Der Hersteller der Container wird nicht bekannt gegeben. Eigentümer ist RailCare. Die Wagen kommen in Ganzzügen vom Terminal Graz Süd beim Bahnhof Kalsdorf in die Schweiz. Beschafft werden 210 Container für 105 Wagen.

Die Container stehen auf den Zapfen der Containertragwagen. Sie werden im Normalbetrieb nicht umgeschlagen, können aber bei Bedarf entfernt werden.

Die Container werden heckseitig be- und entladen, von bestehenden Rampen über eine über dem mittleren Drehgestell des Tragwagens montierte Überfahrplatte.

Ein Container bietet Platz für 33 Europaletten (Hbbillnss: 40) bei einer Ladehöhe von 2435 mm und einer maximalen Nutzlast von

2023. Ein Ganzzug umfasst 13 Rs mit 6 Transportgestellen für je 2 Tübbinge und ist rund 1000 t schwer. Dieses Jahr verkehren bis zu 2 Zugpaare pro Woche, nächstes Jahr bis zu 4 Zugpaare, total 110 Züge. Die Tübbinge von Marti in der Klus werden für das Auskleiden eines Zugangsstollens in Airolo zum Bau des zweiten Gotthard-Strassentunnels verwendet.

Eine Rangierbewegung von SBB Cargo beschädigte am 28. Juli um etwa 23.30 in Lyss durch eine Kollision zwei Wagen der deutschen DNV-Touristik («Classic Courier», ex DB, Bauart UIC-X), welche beim VPAC im Depotgelände (Anschlussgleis) standen. Der ABm 56 80 31-70 170 entgleiste, der Prellbock wurde auf die anschliessende Strasse geschoben. Die letzten Regionalzüge zwischen Lyss und Kerzers erlitten grössere Verspätungen.

SBB/RA Die SBB vermieten seit 7. August einen weiteren dreiteiligen Domino mit ETCS an RegionAlps. Es handelt sich um die indirekte Verwendung des zweiten von



SBB Cargo brachte am 13.7.2022 noch unbeschriftete Kühlcontainer für RLC auf 18 AAEC-T2000 mit der Re 420 259 von Buchs SG nach Langenthal. Kurz vor dem Ziel.

Foto: S. Gygax

CFF Cargo a acheminé un train de conteneurs réfrigérés de 45 pieds, encore dépourvus d'inscription, composé de la Re 420 259 et de 18 wagons T2000 AAEC pour RLC de Buchs SG à Langenthal. Peu avant la destination, le 13.7.2022.



AAEC-Sdggmrss 37 80 4956 550 mit den beiden Pilot-Containern und der Überfahrplattform dazwischen. RBL, 16.5.2022. Foto: C. Ochsner

Sdggmrss 37 80 4956 550 AAEC avec les deux conteneurs prototypes et la plateforme de chargement/déchargement entre les deux conteneurs. RBL, le 16.5.2022.

38,5 t. Die Container erhalten das Coop-Logo und das Sujet eines Frischeprodukts. Die modularen Wagen beanspruchen aufgrund der Eckhöhe das UKV-Profil C375, also mehr als das klassische Schweizer Lichtraumprofil EBV 1, aber nicht das volle Lichtraumprofil EBV 2 (wie Doppelstock-Rollmaterial). Auf den meisten Hauptstrecken und allen Strecken im Grossraum Zürich ist Doppelstock-Rollmaterial zugelassen, ist

also auch C375 möglich. Auf der Löttschberg-Bergstrecke sind sie SIM-pflichtig. Im Regelverkehr ist C375 keine Einschränkung, aber Umleitungen via Payerne oder Kerzers oder Wattwil sind nicht möglich. Die ersten 20 Wagen sollen ab Ende August kommerziell eingesetzt werden. Coop transportiert aktuell mehr als zwei Drittel der Waren auf der Schiene.

TRAVYS übernommenen Domino (ohne ETCS). RA setzt sie in einem einzelnen Dienst ein: Mo–Fr mit Halbstundentaktzüge Monthey–Brig, Sa–So St-Gingolph–Brig. Bereits seit einigen Jahren mietet RA für eine Tagesleistung Mo–Fr mit 6107/6224 fix 2 Domino mit ETCS von den SBB.

SBB/TRAVYS Der Flügelzugbetrieb der S2 Aigle–Le Day–Vallorbe/–Le Brassus wurde am 7. August aufgenommen. So sind das Vallée-de-Joux und die Kantonshauptstadt stündlich direkt verbunden. Die Reisezeiten bleiben praktisch unverändert. Die Züge sind aus Flirt RABE 523.0 formiert. Die Flügelzüge tragen wie üblich auf jedem Abschnitt unterschiedliche Nummern: Vallorbe–Le Day 222xx, Le Day–Aigle 224xx, Le Day–Le Brassus 79xx (vierstellige Regionalzugsnr.).

Auf den gleichen Tag ging die Personenbeförderungskonzession Le Day–Le Brassus von TRAVYS auf die SBB über. Die Züge zwischen Le Day und Le Brassus werden im Auftrag der SBB von TRAVYS-Lokführern geführt. Die Infrastrukturkonzession Le

Day–Le Pont (exklusiv) bei den SBB und Le Pont–Le Brassus bei TRAVYS blieb unverändert. Auch die Verkaufsstellen in Vallorbe und Le Sentier werden weiterhin von TRAVYS geführt.

Die S2 22241 führt Mo–Fr Vallorbe–Le Day 2 Flirt, entsprechend die S2 24241 ab Lausanne 3 Flirt. Der hinterste Flirt wird abgeschlossen von Vallorbe nach Lausanne überführt aufgrund einer Unpaarigkeit der HVZ-S22 Vallorbe–Lausanne (fehlender Zug um 17 Uhr).

Mit TRAVYS-Logos beklebt werden 11 der 14 Flirt 3 TSI-VD RABE 523.1 («Co-Branding»; siehe auch SBB/Triebfahrzeuge), welche vorläufig nicht auf TRAVYS-Strecken eingesetzt werden.

Das HVZ-Zugpaar 7914/7965 Vallorbe–Le Brassus für die Schüler bzw. die Grenzgänger zurück nach Frankreich wird mit einem Domino geführt, in der Regel einem der beiden früheren TRAVYS-Domino (siehe EA 8/22, TRAVYS/SBB).

Der Aushubverkehr Le Brassus–Onnens-Bonvillars (EA 3/22) endete Ende Mai vor-