

Internet-Publikation mit Genehmigung des Verlags Minirex AG

Dampflokomotive H 2/3 17 der Rigi-Bahnen beim Materialablad nahe der Station Kräbel (Foto: E. Schneider, 9. Mai 2014).

Dampf-Arbeitszüge ab Goldau

Weil sich in der Kräbelwand lockeres Gestein löste, blieb der Abschnitt Arth-Goldau – Rigi Klösterli der Rigi-Bahnen vom 28. April bis zum 9. Mai gesperrt. Mit drei Sprengungen wurden mehr als 300 m³ abbruchgefährdeter Fels zu Tal befördert. Zuvor hatte man die Fahrleitung abgebaut und das Trasse mit alten Autoreifen und Gummimatten geschützt. Für die Materialtransporte zur Baustelle, den Abtransport der Steinmassen und den Wiederaufbau war somit ein fahrdrahtunabhängiges Traktionsmittel gefragt. Man griff auf die im Depot Goldau abgestellte Dampflokomotive 17 zurück: Sie brachte zunächst den Bauzug mit Baudienst- und Fahrleitungswagen sowie zwei Niederbordwagen ins Abbruchgebiet; anschliessend kam sie vor allem für den Abtransport von Gestein und Schutzmaterial zum Einsatz. Einer der Niederbordwagen war mit einem wassergefüllten Gummikissen beladen, dessen Inhalt als Nachschub für die Dampflokomotive diente. (mr)



sich warten; bei Redaktionsschluss dieser Ausgabe war die Betriebsaufnahme für den 17. Mai angekündigt.

Der Grund für die neuerliche Verzögerung: Das 56jährige einzige Triebfahrzeug der Strecke war noch nicht vom BAV abgenommen; der neue Tachometer funktionierte bei der Premierenfahrt nicht und zeigte permanent „0 km/h“ an. Es wurde deshalb „nach Gefühl“ gefahren, und es war ein zweiter Wagenführer anwesend. Bei Überschreitung

der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wäre indes eine automatische Schnellbremsung ausgelöst worden.

Die Revision durch die Josef Meyer Rail AG in Möhlin umfasste unter anderem die Sanierung des Wagenkastens inklusive Neuanstrich, Anpassungen am Zahnradbremssystem und eine Auffrischung des Innenraums. Insgesamt wurden in dem Triebwagen rund 2000 Meter Kabel verlegt. (pw/mr/dwid)

PPP für Hochrhein-Ausbau?

Die Hochrhein-Strecke Basel Bad Bf – Waldshut – Schaffhausen soll ausgebaut und elektrifiziert werden – dies wurde im Januar 2013 in einer bilateralen „Basler Erklärung“ festgeschrieben. So einig man sich in der Sache ist, so wenig ist geklärt, woher die nötigen 160 Millionen Euro kommen sollen. Auf Schweizer Seite scheiterte der Versuch, eine Mitfinanzierung aufzugleisen, im Parlament. Stattdessen wurde untersucht, ob sich der Angebotsausbau nicht anders, etwa mit der Beschaffung von Hybridzügen, erreichen liesse. Inzwischen hat man offenbar eingesehen, dass dies nicht zielführend wäre: Das Thema sei vom Tisch, sagte Thomas Neff, Geschäftsführer der SBB Deutschland GmbH, im April bei einem Vortrag vor Bahnjournalisten. Nun wird diskutiert, ob eine „Public Private Partnership“ (PPP) für die Finanzierung geradestehen könnte. Doch muss zunächst geklärt werden, ob für ein solches Modell in Baden-Württemberg überhaupt eine Rechtsgrundlage besteht. (mr)

Rechts: Der frisch revidierte BDeh 1/2 1, einziger Triebwagen der 1200-mm-Strecke Rheineck – Walzenhausen, bei der Ankunft im Depot Ruderbach am 25. April 2014 (Foto: D. Heer).

Unten links: Blick in den aufgefrischten Innenraum (Foto: Ph. Wyss).

Unten rechts: Der fertig gestaltete Triebwagen kehrt nach der offiziellen „Eröffnungsfahrt“ am 8. Mai 2014 nach Rheineck zurück (Foto: D. Widmer).



RhW-Triebwagen mit Verspätung

Am 8. Mai luden die Appenzeller Bahnen (AB) zur offiziellen Inbetriebnahme des frisch revidierten Triebwagens BDeh 1/2 1 der Strecke Rheineck – Walzenhausen. Der grosse Wermutstropfen: Die ohnehin schon um drei Wochen verschobene Wiederinbetriebnahme der seit November 2013 unterbrochenen Strecke lässt weiter auf

