



Editorial

Liebe SWISSRAIL-Mitglieder
Sehr geehrter Damen und Herren,

die diesjährige InnoTrans ist bereits schon wieder Geschichte und trotzdem in jeder Hinsicht einen Rückblick wert. Als international anerkannte Leitmesse für Verkehrstechnik feierte sie ihre 10. Auflage und konnte auch mit anderen Zahlen beeindrucken. Mit fast 140.000 Fachbesuchern und über 2.700 Ausstellern war ein Wachstum von etwa 10% gegenüber 2012 zu verzeichnen und man rechnet für die kommende InnoTrans in zwei Jahren mit weiteren 200 neuen Ausstellern. Auch auf dem Freigelände wurde mit 145 Schienenfahrzeugen ein neuer Spitzenwert erreicht. Bei diesen Zuwachsraten stellt sich sehr bald die Frage, ob nicht die Kapazitätsgrenze überschritten wird und man eventuell Rollmaterial und Infrastruktur in zwei separaten Veranstaltungen unterbringen sollte.

Dass diese InnoTrans für die Schweizer Bahnindustrie sehr erfolgreich verlaufen ist, konnte man bereits der Pressemitteilung unseres Verbands sowie zahlreichen anderen Mitteilungen über erfolgreiche Geschäftsabschlüsse Schweizer Firmen entnehmen. Den Zuspruch, den wir als überwiegend mittelständische Industrie erfahren durften, beruhte sicher nicht nur auf der Tatsache, dass wir international anerkannte Produkte und Leistungen auf hohem tech-

nischen Niveau anbieten, sondern auch auf der Art und Weise wie wir uns präsentiert haben. Aus unserer Sicht ein erheblicher Erfolgsfaktor ist dabei unser grosser SWISSRAIL Gemeinschaftsstand, der durch seine Dimension und dem professionellen Erscheinungsbild selbst bei einer Messe dieser Grössenordnung Beachtung findet. Als Einzelaussteller würden wir vermutlich untergehen. In diesem Falle gilt eben „big is beautiful“ auch wenn uns die Chinesen in Halle 2.2 gezeigt haben, was sie unter «gross» verstehen. Aufgrund des enormen Besucherandrangs waren wir froh einmal mehr in unser Messerestaurant ausweichen zu können, um einigermaßen in Ruhe Gespräche zu führen. Nebenbei haben wir viel Lob von unseren Gesprächspartnern zu dieser Einrichtung bekommen – ein gutes Essen oder ein schöner Kaffee kann Gespräche eben positiv verlängern. Bei einem Rundgang über unseren Gemeinschaftsstand ist mir persönlich noch etwas positiv aufgefallen: Viele Firmen haben nochmals ihren Auftritt verbessert – oftmals nach dem Motto «weniger ist mehr».

Von etwas mehr als 100 Mitgliedsfirmen unseres Verbands haben ca. 50 an dieser Messe teilgenommen was vermutlich noch gesteigert werden könnte. Auch wenn wir bereits an die Kapazitätsgrenzen unseres SWISSRAIL Stands stossen, kann ich nur jedes Verbandsunternehmen ermutigen an

dieser Messe teilzunehmen. Es lohnt sich!

An dieser Stelle möchte ich nicht versäumen, unserer Direktorin Michaela Stöckli und Elsbeth Gräppi höchste Anerkennung und Dank auszusprechen, dass sie diese InnoTrans wieder sehr erfolgreich geplant und durchgeführt haben. Als Mitglied des Vorstandsausschusses weiss ich aufgrund der Diskussionen, dass es nicht immer einfach ist, die internen Bedürfnisse zu befriedigen und die Interessen unseres Verbands nach aussen mit Nachdruck gegenüber der Messeleitung zu vertreten.

Dr. Armin Raiber
VAS SWISSRAIL
Airex Composite Structures

Inhaltsverzeichnis:

<i>Grussadresse</i>	S. 2
<i>Aus der Geschäftsstelle</i>	S. 2
<i>Veranstaltungsnotizen</i>	S. 3-7
<i>Mitglieder berichten</i>	S. 8-10
<i>Aus unserem Netzwerk</i>	S. 10-11
<i>Veranstaltungen</i>	S. 12

Mitglieder berichten - Fortsetzung

zeugen suchen deshalb Lösungen mit verschiedenen Anschlussspannungen. Diesen Bedarf kann Prang+Partner AG, eine Division der Zoppas Industries, mühelos abdecken. Ob AC oder DC spielt dabei keine Rolle. Wir stellen Heizelemente mit Spannung von 24V bis 1500V her.

Die Oberflächentemperatur bleibt, unabhängig von der Spannung, immer gleich. Energie effiziente Lösungen resultieren daraus und sorgen für Einsparungen der Energie. Oft können dadurch Transformatoren und Umrichter eingespart werden und das Gewicht der Fahrzeuge reduziert sich, teilweise erheblich.

Prang+Partner, Pfungen
www.prang.ch

Sconrail AG

SCONRAIL als erste Benannte Stelle auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens in der Schweiz bezeichnet

SCONRAIL ist nun in der Lage, als durch die Schweiz „Benannte Stelle“ (Notified Body, NoBo) in ganz Europa Teilsysteme und Komponenten im Eisenbahnbereich hinsichtlich der internationalen Vorschriften zu prüfen und zu zertifizieren. Mit Verfügung

vom 05. August 2014 hat das Schweizerische Bundesamt für Verkehr die Bezeichnung ausgesprochen; SCONRAIL AG ist als NB 1991 im entsprechenden Register der EU eingetragen. Dies geschieht in Ergänzung zur bereits bestehenden Bezeichnung der SCONRAIL UK Limited als NoBo NB 2237 auf demselben Gebiet.

Für die Zertifizierung von Teilsystemen und Komponenten des Eisenbahnwesens ist der Einbezug einer „Benannten Stelle“ (Notified Body, NoBo, Prüfung der internationalen Vorschriften nach den Technical Specifications for Interoperability, TSI) sowie einer „Benannten Beauftragten Stelle“ (Designated Body, DeBo, Prüfung der jeweiligen Notifizierten Nationalen Technischen Vorschriften, NNTV) vorgesehen. Sie prüfen gemäss den EU-Direktiven 2008/57/EG und 2011/217/EU sowie der staatlichen Eisenbahn-Gesetzgebung deren Einhaltung.

In Kombination mit den Anerkennungen als „Benannte Beauftragte Stelle“ (Designated Body, De-Bo) der Schweiz sowie in Grossbritannien, Deutschland und Österreich kann SCONRAIL Zertifizierungen auch unter Berücksichtigung der jeweiligen nationalen Vorschriften aus einer Hand durchführen. Dieses Vorgehen bringt den Kunden entscheidende Vorteile bezüglich der

Effizienz des Begutachtungsverfahrens.

SCONRAIL AG, Winterthur
www.sconrail.ch

Spring AG

Firmenportrait

Die Firma Spring ist seit 1936 Lieferant von jeglichen Elektro-Apparaten für die Bahnindustrie. Zu unserem Produktportfolio gehören Handschalter, Schlüsselschalter, Druckkopfschalter, Fahrschalter, Schlüsselvervielfacher und Erdschalter jeglicher Art. Unsere Produkte sind robust und benötigen meist nur kleinste Unterhaltsarbeiten. Seit unserer Gründung in den 30er Jahren fabrizieren und konstruieren wir nur in der Schweiz. Profitieren Sie von unserem Know-how und kontaktieren Sie uns. Wir freuen uns auf neue Herausforderungen und beraten Sie gerne über das gesamte Projekt.

Spring AG
Bahnhofstrasse 105, CH-5430 Wettingen
www.spring-ltd.ch
info@spring-ltd.ch
Tel. +41 56 426 66 88
Tax. +41 56 426 03 72

Aus unserem Netzwerk

Kanada & USA: Nachholbedarf und Riesenpotenzial im ÖV Vielfältige Schweizer Bahnpräsenz in Nordamerika

Durch Wechselbäder von Eindrücken und Erlebnissen ging die zehnköpfige Gruppe von Schweizer BahnJournalisten im Mai dieses Jahres im Nordosten Kanadas und den USA. Zwischen Toronto, Montreal, Newark, New York, New London und Boston spürte sie Schweizer Spuren im öffentlichen Verkehr auf.

Ziel der Reise zum 50-Jahre Jubiläum der Vereinigung der sich mit allen Facetten des öffentlichen Verkehrs und des Güterverkehrs zu Lande beschäftigenden Medienschaffenden war es einerseits den Stand der Dinge im öffentlichen Verkehr zu ergründen und andererseits die Schweizer Beiträge zur Mobilitätsbewältigung zu entdecken. Dank der grosszügigen Unterstützung einiger in Nordamerika aktiver SWISSRAIL-Mitglieder konnte die Fahrt realisiert werden, wobei die Teilnehmenden einen für Journalisten ungewohnt hohen Organisationsbeitrag selbst beisteuerten.

Von Trassen und Trams

Empfang sie der Lester Pearson International Airport in Toronto noch mit Chrom und Stahl, ging's zwar speditiv aber mit dem in die Jahre gekommenen „Rocket Express“-Bus zur nächstgelegenen U-Bahnstation. Der direkte Bahnanschluss von der Union Station in Downtown zum Flughafen ist im Bau und geht nächstes Jahr in Betrieb. Den Auftakt der Präsentationen übernahm Chris Grill von der **Sersa Total Track**, der nordamerikanischen Tochter der Sersa Rhomberg-Gruppe. Sie hat seit 2007 auf halbem Weg zwischen Toronto und Montreal in Mallorytown (Ontario) ihren Sitz direkt an der Bahnstrecke. Der Unterhalt von Bahntrassen ist in Kanada aus klimatischen Gründen sehr anspruchsvoll und kann – je nach Witterung – nur etwa sechs Monate im Jahr ausgeführt werden. Zudem sind die Distanzen zu den Arbeitsplätzen enorm, was grosse logistische Herausforderungen für den Materialnachschub und die Mitarbeiter mit sich bringt.

Toronto ist eine der Spielwiesen von **Kummler + Matter**. Die Hauptstadt Ontarios mit rund fünf Millionen Einwohnern pflegt ein ausgedehntes Tramnetz und

baut dieses sukzessive aus. Die in 2010 in Betrieb genommene, sieben Kilometer lange Strecke entlang der St. Clare Avenue im Norden verfügt über ein Eigentrasse in der Strassenmitte. Hier fallen die eleganten, filigranen Strommasten in der Strassenmitte auf, die optisch sehr ansprechend sind und die Stadtkasse wenig belasteten.



Die Tageskarten der Toronto Transit Commission für elf Dollar ähneln Lottokarten, wobei das Datum freigerubbelt werden muss. Die meisten Trams – darunter auch sechs in den 70er Jahren durch die SIG Neuhausen gebauten, hochflurigen Vierachsler mit der ungewöhnlichen Spurweite von 1495 mm – würden jedem Verkehrsmuseum gut anstehen; sie sollen demnächst durch Flexity Outlook Fahrzeuge von Bombardier ersetzt werden.

Aus unserem Netzwerk - Fortsetzung

Von Toronto nach Montreal

VIA Rail verwöhnte die Gruppe auf der abendlichen Fahrt von Toronto nach Montreal im einzigen Business Class Wagen der vierteiligen InterCity-Komposition mit einem am Platz Service, der an frühere Zeiten in der First Class renommierter Airlines erinnerte.

Montreal (3,6 Mio. Einwohner) hat durch seine topografische Lage – vorab zerschnitten vom Saint-Lorenz-Strom und den Mündungsarmen des Flusses Ottawa – einige Verkehrshürden zu meistern. Zwar fährt hier seit der Weltausstellung 1967 eine der wenigen Metros auf Pneu innerhalb des Stadtzentrums, doch für die Pendler von ausserhalb ist die Situation sehr angespannt. **Bombardier Transportation**, die hier ihren weltweiten Hauptsitz hat, lieferte Doppelstockwagen und die Dual-Powerloks des Typs ALP-46A. Diese wurden auf dem Reissbrett in der Schweiz entwickelt, in Kassel gebaut und dann per Schiff nach Nordamerika verfrachtet. Zu den Besonderheiten des ÖV in der Metropole von Quebec gehört, dass es nur zwei kurze, sehr intensive Verkehrsspitzen gibt am Morgen und späten Nachmittag und dazwischen – wie am Wochenende – der ÖV nahezu ruht. AMT bemüht sich, Passagiere auch zu diesen schwachen Verkehrszeiten zu gewinnen, um die bereits getätigten und noch anstehenden Investitionen besser zu nützen.

Abstecher ins Flugzeugwerk

Die Gruppe machte einen Abstecher zum einstigen Flughafen Mirabel, der heute **Bombardier Aerospace** als Produktionsbasis dient. Hier entsteht das neuste Flugzeug für die SWISS, die als erste zwanzig CSeries 100-Maschinen als Ersatz für die alternden Jumbolinos bestellte. Fünf sind gebaut, die alle zu Testzwecken der einzelnen Systeme unterwegs sind. Der kommerzielle Einsatz ist – mit etwa zwei Jahren Verspätung – auf Herbst 2015 vorgesehen. Der Mock-up überzeugte durch einen ovalen, daher grosszügigeren Rumpfschnitt, deutlich grössere Fenster und Gepäckablagen, einen breiteren Mittelsitz bei der 2-3 Bestuhlung. Die technischen Daten versprechen ein deutlich besseres weil weniger trockenes Klima in der Kabine, einen um 20% reduzierten Treibstoffverbrauch und die Halbierung des Aussenlärms.

Stadtbahn gegenüber von Manhattan

Newark Airport erwartete die Gruppe mit einem broken down Terminal Transport System und New Jersey Transit mit einer

resoluten Busfahrerin, die mit einer Nochalanche sondergleichen ihr schweres Gefährt mit Top Speed ins Stadtzentrum lenkte. New Jersey ist sehr weit mit seinem ÖV, allen voran dem Light Rail System, das bereits drei Linien umfasst. Die Hudson – Bergen Strecke, die während längerer Zeit nur durch den Hudson River getrennt parallel zu Manhattan verläuft, wurde elektrisch von **Kummler + Matter** mit dem Adaptable Railway Cantilever System ARCAS ausgerüstet. Dieses Fahrdrachtsystem überzeugt durch leichte und einbaufreundliche Komponenten, mit einer Mindestmenge an einzelnen Elementen und dem Einsatz der Plug-In-Technik. Die Tram-ähnlichen Normalspurtriebzüge stammen aus Japan, die Stationen sind architektonisch liebevoll gestaltet und die Vernetzung mit Bussen und Fähren nach New York ist vorbildlich.

Dreh- und Hebebrücken a la Suisse

In New York gefallen hat allen die in den Ursprungszustand zurückversetzte Union Station und der Bummel auf der ehemaligen High Line Bahnlinie im Meatpacker District, etwas weniger beeindruckt war sie vom sehr statischen Underground Museum in Brooklyn und gar nicht begeistert von der düsteren, engen Penn Station. Von hier ging es mit Amtrak Richtung Norden: Platzreservierungen gibt es nicht auf den Zügen des Northeast Corridors; es werden einfach maximal so viele Sitze verkauft, wie es Plätze im Zug hat. Die Fahrt nach New London war auch in der Coach Class komfortabel und der Buffet Car deckte die Apéro-Bedürfnisse.



Die New York – Boston Bahnlinie überquert in Connecticut fünf schiffbare Flüsse, die mit drei Hebe- und zwei Schwenkbrücken überquert werden. Bei der Elektrifizierung um die Jahrtausendwende gab es unter anderem die Auflage, dass der Fahrdracht beim Heben/Senken und Drehen der Brücken weiterhin unter Strom steht, so dass dieser nicht bei jeder Durchfahrt ein- und ausgeschaltete werden muss. Den Auftrag erhielt der Berner Spezialist **Furrer + Frey**, der hier als Weltpremiere Stromschienen einsetzte. Das Prinzip bewährt sich und

findet mittlerweile auch in Tunnels und bei Unterführungen mit geringem Lichtraumprofil Einsatz.

Der Transportminister tritt an

In Boston wurde die Gruppe herzlich von Paul F. White empfangen, dem Project Manager Rail System der HNTB Corporation, einer der grossen nordamerikanischen Planungs-, Architektur- und Ingenieurfirmen. Sie arbeitet bei Elektrifizierungsarbeiten von Bahnen, Trams und Trolleybuslinien sehr gerne und mit Erfolg mit den Schweizer Unternehmen Arthur Frey, Furrer + Frei, Kummler + Matter zusammen und ist des Lobes über Schweizer Produkte und Dienstleistungen voll: „Highest quality material, well engineered like a Swiss Watch, ensures reliable train operation and needs minimal maintenance.“ Der Secretary and Chief Executive des Massachusetts Department of Transportation liess beehrte und beeindruckte die Schweizer Journalisten mit seinem Erscheinen und Ausführungen: Über vierzig Prozent seines Budgets geht in die Zinsbedienung, was wenig Mittel für Investitionen lässt und sich auch im hohen Alter des Fahrzeugparks niederschlägt.



Fahrten mit der legendären Green-Line mit japanischen Trams, der orangen Untergrundlinie in rostigen Zügen und der historische Stadtbummel bereicherten die Bostoner Eindrücke. Das Finale war dem bi-modalen Silverline-Bus vorbehalten, der im Untergrund elektrisch und an der Oberfläche mit Dieselmotor von der Stadtmitte zum Logan International Airport fährt.

PS: Zu den Sponsoren der Reise gehörte auch **Siemens**, die am 7. Februar 2014 die erste neue «Amtrak Cities Sprinter» basieren auf den in Europa entwickelten Lokomotiven Eurosprinter und Vectron dem kommerziellen Betrieb übergab. Leider verhinderte die staatliche Bahnunternehmung trotz immensem Einsatz von Siemens in Europa und Nordamerika der Gruppe einen Besuch ihrer Unterhaltsanlage in Wilmington, Delaware.

Text: Kurt Metz, Fotos: Bernhard Studer