

Attraktiver und aktueller Bahngüterverkehr

Noch einige Jahre, voraussichtlich bis Ende 2019 mit Eröffnung des Ceneri-Basistunnels, wird der Transit-Güterverkehr durch die Schweiz echte Gebirgsstrecken zu befahren haben. «Makel» haftet dem schon seit einigen Jahren eröffneten Basistunnel durch den Lötschberg immer noch mit der recht gebirgigen Simplonlinie auf der Südseite des Simplontunnels in Italien an. Seit

Jahren wird an dieser echten Gebirgsstrecke saniert und saniert, kaum ein Reisezug erreicht seine Destinationen rechtzeitig aufgrund der langen Einspurabschnitte. Dass die Simplon-Südseite, was die Bahnlinie angeht, auch administrativ ein Problemkind im Transitverkehr ist und bleibt, weiss man schon seit Jahrzehnten, und wenn es nur aus Erfahrung so ist! mvm



Wenig schön ist, dass Typenschild und Wappen fehlen.



Fotogene Dreifachtraktion bestehend aus Re 4/4 11171, 11166 und 11182 nördlich von Basel.



Stahltransport am Bözberg: Ganze 25 Meter ist der Rbnps Wagen von CFL-Cargo (L-CFLCA) lang. Die bis zu 120 km/h einsetzbaren Wagen können mit bis zu 62 Tonnen beladen werden.



Einen Kontrast stellte der «althergebrachte» Ks, ebenso von CFL-Cargo, im gleichen Zug her; die bis zu 120 km/h einsetzbaren Wagen können mit bis zu 62 Tonnen beladen werden.

Ein alter Berninatriebwagen weniger



Der Hilfstriebwagen Xe 4/4 9923 – ursprünglich BCe 4/4 12 der Berninabahn von 1909 – erreicht am 15. Januar 2015, eingereiht in einem bei Reichenau aufgenommenen Güterzug Chur, wo dieses gepflegte, aber überflüssige Fahrzeug dem Abbruch verfiel.

Fotos: Tibert Keller