



ICN 500 029 bei St. Ursanne anlässlich eines Abstechers in den Jura am 5. Februar 2004.



Der Doppelstock-Twindexx der SBB von Bombardier wird höchstens eine Wankkompenstation aufweisen.

unserem südlichen Nachbarn in der Schweiz getestet und später auch für richtig gehalten wurden. Allerdings wurde mit diesen Triebzügen aus italienischer Fertigung mehr Ärger als Freude eingehandelt, die an sich völlig unschweizerische Verspätungsstatistik mit diesen Zügen ETR 470 im grenzüberschreitenden Nord-Süd-Verkehr quillte buchstäblich über, so dass diese Züge eigentlich rein vom Alter her betrachtet völlig vorzeitig kürzlich auf Abstellgleise gefahren wurden.

Für den innerschweizerischen Verkehr entwickelte die Industrie einen Neigezug, der sich völlig wider Erwarten und entgegen den Prognosen der Fachleute als Erfolg erweisen sollte. Obwohl auf Fremdventillation der Motoren verzichtet wurde, bewährte sich der ICN bis heute nicht nur im Flachland, auch die anspruchsvollen Rampen der Gotthard-Bergstrecke meistert der Zug problemlos und mit hoher Zuverlässigkeit.

Mit gründlichem Vertrauen in sich besernde Zeiten, beschaffte sich die SBB, wieder aus italienischer Fertigung, den Nachfolgezug ETR 610 für den Nord-Südverkehr, zuerst für die Simplon-Route, dann auch für die Lötschberg-Basis-Linie und in Nachbestellungen auch für den Gotthardverkehr. Dieser Zug verkehrt, soweit bekannt, ohne

größere Störungen auf den ihm zugewiesenen Strecken, immer noch mit eingebauter Neigetechnik. Nachteil des Konzepts, trotz immer noch in Fertigung begriffen, dass kein behindertengerechter Zugang möglich ist. Neu bestellte Züge von Stadler Rail werden diesen Mangel nicht aufweisen, jedoch, was eine bereits neue Epoche einläuten wird, nicht mehr mit Neigetechnik ausgerüstet sein.

Ein Zwischending stellt der neue Doppelstock-Zug Twindexx von Bombardier dar. Er sollte schon längst auf dem Netz der SBB unterwegs sein und an sich nur noch in den Kurven zur Komfortsteigerung das Wanken kompensieren. Obwohl ausgedehnte Versuche mit neuen Drehgestellen und Doppelstockwagen der SBB gemacht wurden, ist der Einbau dieser Wankkompenstation noch nicht ganz gesichert.

So ist das Thema der Neigezüge in der Schweiz bereits als fast abgeschlossen zu betrachten. Neue Neubaustrecken und auch größere Ausbauten werden derzeit von der SBB-Führung nicht mehr favorisiert, dennoch möchte man sich jetzt von dieser technisch anspruchsvollen Neigetechnik eher abwenden. Dieses interessante Kapitel der Neigetechnik beleuchten wir in unserem neusten LOKI Spezial eingehend. ○

LOKI-Spezial 38 Neigezüge

Neigezüge erobern die Schweiz

Geschichte der Neigezüge in der Schweiz vom Swiss-Express bis zum neuen Twindexx Doppelstockzug der SBB von Bombardier.



Autor:
Werner Nef, mit zahlreichen bisher unveröffentlichten Bildern von Daniel Heer, Daniel Frauenfelder und Olivier Tanner.

Auszug aus dem Inhalt:

- Der Prototyp Swiss-Express als erstes Versuchskaninchen
- Erste italienische Neigezüge auf Erprobungsfahrten in der Schweiz
- Die glücklose Geschichte mit den Cisalpino-Neigezügen ETR 470
- ETR 610 Neigezüge für den Nord-Verkehr
- Entwicklung eines Inland-Neigezuges ICN
- Die Erfolgsgeschichte der ICN-Züge der SBB
- Doppelstockzüge Twindexx von Bombardier nur noch eventuell mit Wankkompenstation-Einrichtungen

Zahlreiche, darunter die meisten unbekannten Bilder der Geschichte der Neigezüge in der Schweiz mit vielen Hintergrundinformationen ergänzen das neue LOKI Spezial 38.

Umfang: 132 Seiten
Preis: CHF 29.90 / Euro 25,90
ISBN: 978-3-7272-1784-5

Dauerbezieher des LOKI Spezial erhalten die neue Ausgabe automatisch zugestellt per Post.

Das Magazin ist auch zu beziehen durch:
Stämpfli AG

Postfach 8326, CH 3001 Bern
Tel. +41 (0)31 300 62 58
Fax +41 (0)31 300 63 90
leserservice@loki.ch

Oder im Webshop auf www.loki.ch