

Aktueller Verkehr bei der schmalspurigen CJ



Der zum Reservetriebwagen mutierte ABDe 4/4 603 am 27. Dezember 2016 zusammen mit dem Bt 704 als Regionalzug bei La Cibourg.



Schon fast eine klassische CJ-Komposition: der dreiteilige Pendelzug mit dem BDe 4/4^{II} 611 im nicht gerade winterlich wirkenden Jura.

Eine der wenigen Schmalspurbahnen mit regelmässigem Güterverkehr in der Schweiz ist die Chemins de fer du Jura (CJ). Nebst gelegentlichen Rollschlepptransporten ab Tavannes nach Tramelan und Les Breuleux fährt die CJ werktäglich Kehrichtzüge ab Grolleyer und Tavannes zur Abfallverbrennungsanlage in La Chaux-de-Fonds. Dazu betreibt die Bahn eine Flotte von Containertransportwagen, auf welchen die Kehrichtabrollcontainer transportiert werden können, welche an den Endpunkten durch Lkw weiterverteilt/angeliefert werden. In Bellevue bei La Chaux-de-Fonds wurde vor einigen Jahren extra für die Transporte eine kleine Güteranlage gebaut, sodass die Lkw nicht mehr einmal quer durch die Stadt fahren müssen. Heute setzt die Bahn für die Kehrichttransporte hauptsächlich die von der Frauenfeld-Wil-Bahn (FW) übernommenen Be 4/4 615–617 ein.

Für den Personenverkehr erhält die Bahn im Verlauf des Jahres neue Triebwagen von Stadler. Um die Bildung von Pendelzügen zu ermöglichen, werden die vorhandenen und zu den in den 1980er-Jahren beschafften BDe 4/4^{II} 611–614 passenden Steuerwagen ABt 711–714 sowie der Nachbausteuerwagen ABt 715 modernisiert und angepasst. Der erste neue Triebwagen ist mit angepasstem Steuerwagen bereits abgeliefert, aber noch nicht in Betrieb. Weitere Steuerwagen sind im Umbau, was dazu führt, dass nicht mehr alle BDe 4/4^{II} eingesetzt werden können. Die kurzfristig zu ABDe aufgewerteten BDt 721–722 lindern die Not, binden aber einen zusätzlichen Zwischenwagen, um die notwendigen Kapazitäten bereitzustellen zu können. Da für den werktäglichen Normalbetrieb ohne Reserve sechs Kompositionen benötigt werden, reichen die vier GTW ABe 2/6 und die

restlichen noch verfügbaren BDe 4/4^{II}-Pendelzüge nur knapp aus, sodass bis zur Inbetriebnahme der neuen Fahrzeuge regelmässig auf die Reservetriebfahrzeuge zurückgegriffen werden muss. Nebst den schon erwähnten Be 4/4 615–617 aus dem Güterverkehr, welche über keine erste Klasse verfügen und infolge der schon knappen verfügbaren Steuerwagen meist nur als Sofofahrzeuge eingesetzt werden können, ist dies die letzte noch aus den Elektrifizierungsjahren stammende Garnitur mit dem ABDe 4/4 603 und dem Bt 704, sowie dem BDe 4/4^{II} 608 als Verstärkungstriebwagen. Es ist anzunehmen, dass diese aus dem Jahr 1953 stammende Garnitur nach vollständiger Inbetriebnahme der neuen Fahrzeuge endgültig aus dem Betrieb genommen wird. Noch lässt sich aber regelmässig mit diesem gut 60-jährigen Oldtimer das Netz der CJ bereisen.

PH

Bei La Cibourg kommt der Kehrichtzug «G1154» hinter dem Triebwagen Be 4/4 617 (ex FW) dem Fotografen entgegen.



Fotos: Peter Hürzeler