



Die Seetal-GTW RABe 520 fielen 2002 durch die geringe Fahrzeugsbreite und das moderne Design auf.

ersten GTW die Firma Stadler noch nicht in aller Munde. Machtgelüste bewogen die Mittel-Thurgau-Bahn (MThB), sich ins benachbarte Ausland auszudehnen. Das sorgte europaweit für Schlagzeilen. Mit der Übernahme der stillgelegten Bahnstrecke von Radolfzell am Bodensee nach Stockach betrieb die Thurgauer Kleinbahn bereits die zweite Linie im Landkreis Konstanz, dazu noch eine ohne Fahrleitung. Somit ein ideales Einsatzgebiet der ersten GTW-Generation, der dieselgetriebenen Bm 596 671-673, welche auch als Prototypen für die Firma Stadler dienten.

Ein weiterer Coup in der Schweizer Eisenbahngeschichte landete die MThB, als sie etwa ein Jahr später den grossen SBB die sogenannte Seelinie zwischen Romanshorn und Schaffhausen wegschnappte. Für die Traktion dieser Bahnlinie bestellte die MThB bei Stadler erneut GTW. Dieses Mal handelte es sich um ein elektrisches Triebfahrzeug mit einer neuen Kastenform. Dank Letzterem gingen sie mit dem allgemein bekannten Beinamen «Blumenkistli» in die Geschichte ein. Trotz ihrem späteren Scheitern läutete die MThB damals ein neues Kapitel in der Führung von Nebenlinien ein und war Vorbild vieler Schweizer Privatbahnen.

Bei der Konstruktion der Gelenktriebwagen jeder Generation mussten sehr hohe Erwartungen erfüllt werden. Ein kompaktes Baukastensystem mit wartungsfreundlichem Zugang zu den Apparaten spart Gewicht. Damit minimierten sich der Unterhaltsaufwand und der Energieverbrauch, was die Anschaffungs- sowie Betriebskosten wesentlich senkt.

Durch diese Umstände sahen auch die SBB nicht von einer Beschaffung von GTW ab. Trotz umfangreichen Sanierungen der Seetallinie blieben die Strecke und ihre Fahrzeuge stets Sonderlinge. Die Umwandlung einer Strassen- in eine Vollbahn ist beinahe unmöglich, und der enorme Kosten- druck forderte zusätzliche Kompromisse, welche im GTW gefunden werden konnte.

Durch die Überzeugung der vorhandenen Fahrzeuge beschafften auch der 1997 aus der EBT-Gruppe entstandene Regionalverkehr Mittelland AG und die Thurbo fast zeitgleich beinahe gleiche GTW einer weiteren Fahrzeuggeneration.

Mit dem Export von Gelenktriebwagen ins Ausland rundete die Stadler Rail die gelungene erfolgreiche Fahrzeugkonstruktion ab. Die GTW waren Mitgrund einer geschichtsträchtigen Veränderung im Schweizer Personennahverkehr.

LOKI-Spezial Nr. 42

Die normalspurigen GTW der Schweiz

Wie die Gelenktriebwagen den Schweizer Personennahverkehr revolutionierten



Autor:
Werner Nef

Auszug aus dem Inhalt:

- Die Schweizer Bahnwelt am Start in eine neue Ära
- Erste Diesel-GTW sorgen für negative Schlagzeilen
- Zehn GTW für den Regionalverkehr auf der Seelinie
- Der Sonderling vom Bodensee
- Mit neuer Technik revolutionieren
- Spezieller GTW für eine außerordentliche Bahnlinie
- Neuer «Ammeschnägg» nicht nur für das Emmental
- Neue Gelenktriebwagen erobern die Ostschweiz
- Ein Schweizer GTW erobert das Ausland

Umfang: 132 Seiten

Preis: CHF 29.90 / Euro 29,90

ISBN: 978-3-7272-1790-6

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

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