

Superpower Inter-Regio!

Autor(en): **Berger, Urs**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Swiss express : the Swiss Railways Society journal**

Band (Jahr): - **(2010)**

Heft 103

PDF erstellt am: **06.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-854437>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

station has to lie quite deep underground, hence the 30m deep excavations. As far as the station itself is concerned, new research on passenger flows will be taken into account. For a start, it will have very wide platforms, much wider than the old Hauptbahnhof. Up-to-date real time information systems will be installed. It is realised that a minute saved in passenger connecting times only costs a fraction of the cost of faster trains. Excavation is expected to be finished by the end of 2011 and trains should be running by the timetable change in December 2013.

Excavation of the very narrow, 30 metre deep slits for the concrete walls is done by these special grippers.



High Performance Inter-Regio. In today's rail traffic every minute counts! To keep delays in hand, could the SBB be testing high performance IRs? I found this one on the 8th May in Basel.

Normally these IR trains run with a Class 460, or with one Re4/4^{II}, so what was going on was not obvious. Indeed, the Re4/4^{II}s (which are now getting a little older - up to 45 years) are gradually slipping out of the top jobs. You will still see them on the Gotthard on the 'made-up' trains every hour, because of the need to offset the missing Pendolini, but rostered jobs in main line service are relatively few. They work extensively in freight service, often in pairs or with a Re 6/6, and are frequently found on branch lines, especially in the west, where however the Flirts and Domino (reconditioned NPZ) are also threatening them. Withdrawals have started. If you like these locos come to Switzerland soon.