



Foto: LINDNER (Sailerbrothers)

Aus der Vogelperspektive (dank Drohne) erkennt man die gigantische Länge des Schnellumbauzuges, der 350 Meter misst. Das Gefährt bringt es auf ein Eigengewicht von fast 212 Tonnen.

„Monster“ macht alter Brennerbahn neue Beine

Eine rollende Zug-Fabrik mit 350 Meter Länge und 212 Tonnen Eigengewicht zeigte beim Bahnhof Patsch, was sie alles kann

5eit Montag geht auf der Brenner-Eisenbahnstrecke zwischen Innsbruck und Brenner - wie berichtet - nichts mehr. Also umindest für Züge. Weder in die eine, noch in die andere Richtung. Und doch ist es alles andere als ruhig, gibt es eine Menge an Bewegung. Bis einschließlich 23. August (geplante Streckenfreigabe um 5 Uhr in der Früh) sind Erhaltungsarbeiten

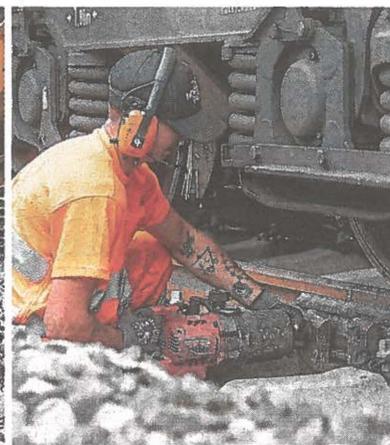
entlang der Bahnstrecke statt. In Summe werden von den ÖBB 15 Millionen Euro in die Sanierung investiert.

„Der große Vorteil liegt in der Geschwindigkeit“

Die „Krone“ machte einen Lokalausweis am „Bahnhof“ Patsch, der eigentlich nur eine schwerzugfähige Mini-Haltestelle ist. Eine „Monstermaschine“ prägt das Bild, zieht alle

Blicke auf sich. „Wahnsinn“, fällt einem Beobachter dazu nur ein. Dieser „Wahnsinn“ ist ein sogenannter Schnellumbauzug (kurz SUZ 500). Das 350 Meter lange Gefährt ist sozusagen eine rollende Fabrik auf Schienen, -die im Fließbandverfahren Gleise erneuert. Und wie funktioniert das im Detail? Dazu ÖBB-Pressesprecher Christoph Gasser-Mair: „Der Zug

trägt die alten Schienen ab, nimmt die alten Schwellen auf, platziert neue und verlegt wieder die neuen Schienen. Je nach örtlichen Gegebenheiten werden ca. 150 bis 200 Meter neues Gleis in der Stunde verlegt. Der große Vorteil liegt in der Geschwindigkeit und daraus resultierend den wesentlich kürzeren Bau- und letztlich Sperrzeiten als bei einem Umbau mit Baggern.“ Gasser-Mair sagt, getan. Das „Monster“ arbeitet sehr fleißig, verlegt bzw. tauscht an diesem Tag bei der Haltestelle Patsch 1700 Laufmeter Schiene und 1400 Schwellen. Seitens der ÖBB ist man stolz, diese Maschine einsetzen zu können, gibt es doch europaweit nur sehr wenige von diesen gigantischen „Monstern“, die 212 (!) Tonnen Eigengewicht haben. SM/DR/CM



Nicht alles erledigt dieser Zug, der einer rollenden Fabrik gleichkommt. Auch Handarbeit ist notwendig. Flexen, Maschinen steuern und Schrauben befestigen. In einer Stunde werden so rund 150 bis 200 m neues Gleis verlegt.