

Thomas ESTLER

# Elektrischer „lockdown“ und deutsche „Exoten“ in Ostkanada



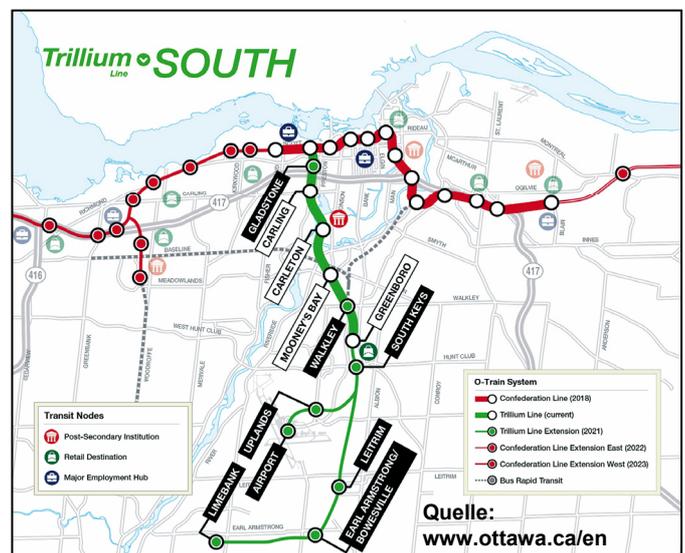
## Die Trillium-Strecke in Ottawa

Fast könnte das Bild auch in Deutschland entstanden sein: Am 24.08.19 überquert der LINT 48 C4 den Rideau River bei der Carleton-Universität in Ottawa.

(Foto: Thomas Estler)

Da der Bus-Schnellverkehr (zum Teil auf eigenen Trassen) in der kanadischen Bundeshauptstadt Ottawa so langsam seine Kapazitätsgrenzen erreichte, wandten sich die Stadtväter als Alternative wieder dem Schienennahverkehr zu. Zweiundvierzig Jahre nach der Einstellung der Straßenbahnen kehrte Ottawa zur Schiene zurück. Am 15. Oktober nahm der „O-Train“ als Pilotprojekt seinen Dienst auf der sogenannten „Trillium-Strecke“ auf. Die eingleisige, 8 km lange und in Nord-Süd-Richtung verlaufende Strecke zwischen Bayview und Greenboro wies zunächst fünf Stationen sowie eine einzige Kreuzungsmöglichkeit mit Gleisen im Bahnhof Carleton auf. Gerade zu genial war aber der Anschluss an die Carleton-Universität, um so einen Teil der Studenten auf die Schiene zu bringen. Mit nur einer Investition von 21 Mio. CA-\$ bildete dieser Neuverkehr geradezu ein Schnäppchen, verglichen mit den horrenden Millionenbeträgen, die normalerweise zum Aufbau eines neuen Stadt-/Regionalverkehrs erforderlich sind. Genutzt wird eine bestehende, wenig befahrene Güterstrecke der Canadian Pacific Railway. Neben einer Aufarbeitung der Gleise bestanden die einzigen Arbeiten im Bau der Bahnhöfe

sowie der Schaffung einer Kreuzungsmöglichkeit. Ab Betriebsbeginn bis 2015 standen für den Betrieb drei Talbot-Dieseltriebwagen des Typs „Talent“ (Nr. C1-C3) analog der DB-Baureihe 643 zur Verfügung, wobei diese Fahrzeuge zeitgleich und weitgehend ähnlich den DB-Triebzügen (sogar in DB-verkehrsrot) produziert wurden.



## Erste Neuinvestitionen

Ab Mitte 2013 wurde der Betrieb auf der Trillium-Strecke für vier Monate eingestellt und mit einem Investitionsvolumen von rund 60 Millionen CAN-\$ wurden die Gleisinfrastruktur verbessert, neue Bahnsteige und zwei neue Kreuzungsmöglichkeiten (in der Nähe von Brookfield und Gladstone) angelegt sowie Signalssystem, Zugsteuerung und Betriebshof modernisiert. Ferner konnten bis Frühjahr 2015 sechs neue, zweiteilige Alstom Coradia LINT 48-Triebwagen (Nr. C4-C9, analog DB-Baureihe 648, ebenfalls in verkehrsrot) beschafft werden, welche die drei Talent-Einheiten ersetzen. Statt im Viertelstundenintervall verkehrten die Züge nun alle zwölf Minuten.



## Verlängerung der Trillium-Strecke

Am 14. September 2019 erfolgte in die Inbetriebnahme einer neuen elektrischen, in Ost-West-Richtung verlaufenden Stadtbahnstrecke (Confederation Line), die am Bahnhof Bayview mit der Trillium-Strecke verknüpft ist. Im Sommer 2019 begannen dann auch die ersten Arbeiten zur Verlängerung der Trillium-Strecke um 13 km mit vier neuen Stationen in South Keys, Leitrim, Bowesville und Limebank in Riverside South sowie zusätzlich einem 3 km langen Abzweig zum internationalen Flughafen Macdonald-Cartier mit der Zwischenstation Uplands. Zwei weitere Stationen entlang des bestehenden Streckenabschnitts kommen in Gladstone und Walkley hinzu. Daneben gibt weitere zweigleisige Abschnitte, verlängerte Bahnsteige, die Überbrückung der Ellwood-Diamantkreuzung zum kreuzungsfreien Queren der VIA-Strecke, die Sanierung der Bahnbrücken über den Rideau River und des Dow's Lake-Tunnels sowie die Modernisierung des Signalsystems zur Einführung der pct-Zugsteuerung (pct = positive train control). Ferner wurde Stadler im April 2019 mit der Lieferung von sieben vierteiligen, dieselelektrischen FLIRT-Triebwagen beauftragt, die ab Mitte 2021 anrollen sollen. Sie verfügen über vier Dieselmotoren à 480 kW, wobei ein Teil der Antriebsausrüstung und die Dieselmotoren in einem Mittelteil (Powerpack) untergebracht sind. Mit dem aktuellen Design erfüllen die Züge in Kanada die Abgasnorm „Tier4 final“ und werden mit bis zu 120 km/h die verlängerte Trillium-Strecke bedienen. Dieses Projekt soll voraussichtlich im vierten Quartal 2022 abgeschlossen werden.

## Abschied vom letzten elektrischen Vollbahnbetrieb in Kanada

Am 31. Dezember 2020 wird die letzte elektrisch betriebene Vollbahn Kanadas ihren Betrieb einstellen. Dabei handelt es sich um die 29,9 km lange, nach Westen führende Deux-Montagnes-Strecke im Großraum Montréal, derzeit noch als Linie „exo 6“ bezeichnet. Diese Strecke wurde von der Canadian Northern Railway (CNoR) gebaut. Dabei musste zum Erreichen der Innenstadt Montréal ein zweigleisiger, 5,15 km langer Tunnel durch den Mont Royal gebohrt werden. Aufgrund der Steigungen im Tunnel sowie der unzureichenden Belüftungen entschied die CNoR, diese Strecke von Anbeginn an

Durch die zunächst eher von Industrie geprägte Idylle zieht am 24.08.19 der LINT 48 C8 bald nach Verlassen der Station Greenboro seines Weges.

(Foto: Thomas Estler)

Zur Ursprungs-ausstattung der Deux-Montagnes-Strecke gehörte die CN Z-1a 6711 (ex CNoR 601), heute zu bewundern im Exporail-Museum.

(Foto: Thomas Estler, 6. Sept. 2019)





sierung der 40 Jahre alten Strecke als U-Bahn, doch dann erhielt der Bau der U-Bahnlinie 4 zur Bedienung der Expo 67 höhere Priorität. Aufgrund der überalterten Ausrüstung und dem Rückgang der Fahrgastzahlen wollten die CN diese Strecke in den 1970er Jahren stilllegen, doch das Verkehrsministerium von Québec lehnte ab und plante dagegen eine Schnellbahn zum Flughafen Mirabel oder die erste Linie eines regionalen U-Bahnsystems (Réseau Express de Montréal u. Métro Régional). Doch keines dieser Projekte ging über die Planungsphase hinaus.

**Neuer Start**

1982 wurde das Management der Regionalzüge an die lokale Montréal Urban Community Transit Commission (STCUM) übertragen. Das STCUM legte Tarife und Fahrpläne fest, während CN weiterhin die Infrastruktur sowie das Rollmaterial zur Verfügung stellte, um den Betrieb am Laufen zu halten. Für die Pendler in Montréal war diese Eigentumsübertragung überaus positiv, da die Züge hierdurch in das Bus- und U-Bahn-system tariflich integriert werden konnten. 1992 kündigte die Regierung von Québec einen

Oben:  
**Z-4a 6722 und eine Schwesterlok im Bahnhof Monkland im Oktober 1971.**

Mitte:  
**Im September 1979 verlassen Z-5a 6725 und 6726 die Station Mont-Royal auf dem Weg nach Deux-Montagnes.**  
(beide Fotos: Roger Puta, Samml. M. Bernard, wiki commons)

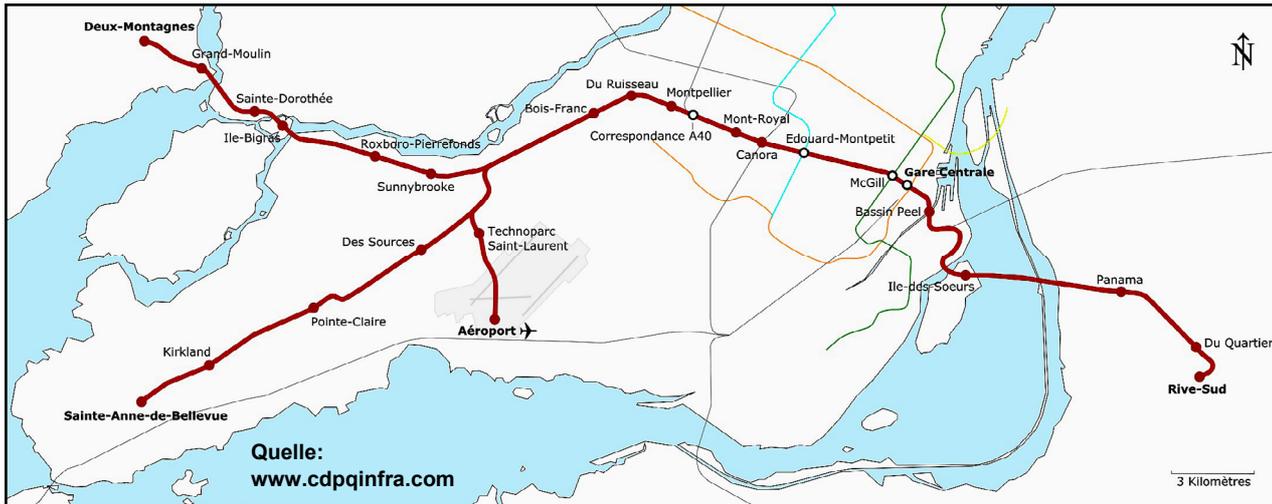
Unten:  
**Im Exporail-Museum wartet die CN-Triebwageneinheit 6734+6742 auf museale Aufarbeitung.**  
(Foto: Th. Estler)

elektrisch mit 2,4 kV= zu betreiben. Hierfür standen zunächst sechs sogenannte Boxcab-Loks der Reihe Z-1a (GE, Bo'Bo') mit den Nummern 600-605 (zuletzt CN 6710-6715) zur Verfügung. Ab 1923 ging die CNoR aufgrund finanzieller Schwierigkeiten in den Canadian National Railways (CN) auf. Weitere neun Boxcabs beschafften die CN im Dezember 1941 als Reihe Z-4a (zuletzt CN 6716-6724) und im Juli 1950 folgten noch einmal drei Bo'Bo'-Maschinen der Reihe Z-5a (zuletzt CN 6725-6727) mit Mittelführerstand. Als letzte Beschaffung stellten die CN 1952 sechs Triebwagen (zuletzt CN 6730-6735) und zwölf Steuerwagen (zuletzt CN 6739-6749) in Dienst.

**Erste geplante Modernisierungen**  
In den 1960er Jahren gab es die ersten Pläne zur Moderni-



Modernisierungsplan für die Deux-Montagnes-Strecke an, welcher u.a. die Modernisierung und Umstellung der elektrischen Anlagen auf Wechselspannung mit 25 kV/60 Hz sowie verbesserte Gleis- und Signalanlagen beinhaltete. Gleichzeitig wurden im Juni 1992 bei Bombardier 29 neue zweiteilige Triebwagen-Einheiten der Reihe MR-90 bestellt. Dabei handelte es sich um 29 allachsgetriebene Einteiler mit Drehstrom-Asynchronmotoren und den geraden Nummern 400-456 und dazu 25 Beiwagen mit den ungeraden Nummern 401-449 sowie vier Steuerwagen mit den ungeraden Nummern 481-487. Maximal fünf zweiteilige Einheiten durften dann zukünftig im Verband verkehren. Am 2. Juni 1995 befuhr der letzte Gleichstromzug die Strecke und am 26. Oktober konnte der Wechselstrombetrieb mit den neuen Fahrzeugen schließlich aufgenommen



men werden. Am 1. Januar 1996 wurde der Betrieb auf die Agence Métropolitaine de Transport (AMT) übertragen. Am 28. Februar 2014 gab die AMT den Kauf der Deux-Montagnes-Strecke in Höhe von 92 Mio. CAN-\$ von der CN bekannt.

**Die Metamorphose**

In 2016 stellte die Regierung von Québec das neue Projekt „Réseau Express Métropolitain“ (REM) vor, ein Schnellbahnsystem zur Verbindung mehrerer Vororte über den Hauptbahnhof (Gare Centrale) mit der Innenstadt von Montréal. Ein wesentlicher Bestandteil bildet dabei die Deux-Montagnes-Strecke, die auf Stadtbahnstandard und elektrischem Betrieb mit 1,5 kV= umgestellt werden soll. Geplant sind ferner zwei von der Deux-Montagnes-Strecke abzweigende Linien zum internationalen Flughafen

Montréal-Trudeau und nach Sainte-Anne-de Bellevue. Richtung Osten soll die Schnellbahn später nach Überquerung des Sankt Lorenz-Stroms bis nach Rive-Sud führen.

Inzwischen wurde auch am 1. Juni 2017 die AMT aufgelöst und durch die übergeordnete „Autorité Régionale de Transport Métropolitain“ (ARTM) sowie das betriebsführende, alle früheren AMT-Dienste übernehmende „Réseau de Transport Métropolitain“ (RTM) ersetzt. Im Mai 2018 erfolgte schließlich die Umbenennung des RTM in „exo“. Schon am 11. Mai 2020 wurde der Betrieb zwischen der Station Bois-Franc und dem Gare Centrale wegen des Baus des REM eingestellt. Der elektrische Vollbahnbetrieb auf der Reststrecke wird am 31. Dezember 2020 enden, wenn auch dieser Teilabschnitt dem Umbau zum Opfer fällt.

**Noch fahren die bis zu zehnteiligen Einheiten der MR-90-Triebwagen, doch am 31.12.2020 ist endgültig Schluss. Geführt vom Triebwagen 410 zieht der Zug 933 am 28. August 2019 in Richtung Deux-Montagnes kurz nach Verlassen der Station Bois-Franc seines Weges. (Foto: Thomas Estler)**



## Die Baureihe 628 in der Provinz Québec

Mit ungewöhnlichen, aber in Deutschland durchaus bekannten Fahrzeugen wird der „Train de Charlevoix“ als ein Tourismusverkehr zwischen Beauport (Montmorency-Wasserfälle) bei Québec City und La Malbaie auf einer gut 130 km langen Strecke betrieben. Zum Einsatz kommen seit Sommer 2012 zwei Einheiten der Baureihe 628.1 (von insgesamt nur drei gebauten), die 2011 zunächst an die „Gestion des Équipements Publics de Charlevoix“ (heute „Train touristique de Charlevoix Inc.“ im Besitz der „Groupe Le Massif Inc.“) verkauft wurden. Dabei handelte es sich konkret um die Trieb- u. Steuerwagen 628 102-6/928 102-3 (neu in Kanada als 1026+1023) und 628 103-4/928 103-1 (neu in Kanada als

### Ein wenig Streckengeschichte

Die Québec, Montmorency und Charlevoix Railway Company (QM&C) begann 1881 mit dem Bau des ersten Streckenabschnitts von Québec City über Sainte-Anne-de-Beaupré nach Saint-Joachim. 1889 konnte dieses Teilstück eröffnet werden und ein großer Teil des Bahnverkehrs umfasste den Pilgertransport zur Basilika Sainte-Anne-de-Beaupré, die sich zu dieser Zeit im Bau befand. 1899 wurde die QM&C in die „Quebec Railway Light and Power Company“ (QL&P) integriert und elektrifiziert, wobei die Energie ein Kraftwerk bei Montmorency-Fällen lieferte. Mit der Beschaffung von sechs vierachsigen Drehgestelltriebwagen und der Aufnahme des elektrischen Betriebs in 1900 boomte das Geschäft. Bis 1902 wurden 649.087 Fahrgäste auf der nun als Interurbahn bezeichneten Strecke befördert. Mit der neu gegründeten Quebec & Saguenay Railway wurde zwischen 1910 und 1919 die Strecke nach La

Malbaie und einige Jahre später auch noch ein wenig weiter nach Clermont verlängert, wobei hier keine Elektrifizierung erfolgte. Doch aufgrund des wenig rentablen Verkehrsaufkommens wurde die Quebec & Saguenay Railway Company schon am 14. September 1919 an die kanadische Regierung verkauft und die Canadian National Railways (CN) übernahmen am 8. Oktober 1920 den Betrieb.

Auch die QL&P wurde 1950 an CN verkauft, welche dann am 15. März 1959 den elektrischen Überlandbetrieb einstellte. Die CN führten noch bis zum 30. April 1977 den Personenverkehr auf der Chemin de fer Charlevoix durch, dann übernahm 1977 VIA Rail

Canada noch für kurze Zeit den Betrieb und stellte ihn bis zum Jahresende 1977 schließlich ein. Neue Versuche im Tourismusverkehr gab es 1984/85 sowie 1995/96, doch auch diese scheiterten. 1993 verkaufte die CN die Strecke an die Chemin de fer Charlevoix, eine Tochtergesellschaft der Shortline Québec Railway Corporation. Am 1. April 2009 konnte die Charlevoix Railway schließlich von der „Train touristique de Charlevoix“ (Tochtergesellschaft der Groupe Le Massif) erworben werden. Für die Modernisierung der Infrastruktur zwischen 2009 und 2011 erhielt die Groupe le Massif von der Provinz Québec und der Bundesregierung einen Zuschuss in Höhe von 18,4 Mio. CAN-\$. Schließlich fand am 6. September 2011 die Eröffnungsveranstaltung des neuen Tourismusverkehrs für geladene Gäste und Journalisten statt. Ab dem 9. September 2011 begann dann der zunächst lokbespannte Regelverkehr des „Train de Charlevoix“ von den Montmorency-Fällen nach La Malbaie.



**Kurz vor seinem Zwischenstopp bei der berühmten Basilika Sainte-Anne-de-Beaupré konnte der „Train de Charlevoix“ 1031+1034 (ex 928 103-1/628 103-4) am 27. August 2019 aufgenommen werden.**  
(Foto: Thomas Estler)

1034+1031), die seit 2008 im Hammer Stillstands-Management abgestellt waren. Zum Einsatz in Kanada wurden sie bei den Fahrzeugwerken Miraustraße (FWM) in Hennigsdorf überholt und mit einer neuen, attraktiven Farbgebung in grau, weiß, schwarz und gelb versehen. In späteren Jahren ergänzten Klimaanlage die Fahrzeuge. Zur Vorhaltung eines Reservefahrzeugs dient inzwischen der 628+928 219, der am 11. Februar 2019 den Hafen von Québec erreichte.

In den Sommermonaten verkehrt der „Train de Charlevoix“ zweimal täglich zwischen der derzeitigen Endstation im Erlebnispark der Montmorency-Wasserfälle (rund 10 km von Québec entfernt) und La Malbaie, wobei ein Großteil der Strecke direkt am markanten St. Lorenz-Strom entlang führt. In den Wintermonaten bedient seit 2019 der Zug das über die Strecke erreichbare Skigebiet „Massif de Charlevoix“.