

SNCF modernisiert Italien-TGV

Die sechs TGV-Réseau-Einheiten 4501 – 4506, die die SNCF für den Verkehr über die Mont-Cenis-Route zwischen Paris, Turin und Mailand vorhält, sollen definitiv modernisiert werden; die Beschaffung einer neuen Mini-Flotte für diese internationalen Leistungen ist damit endgültig vom Tisch (siehe auch Heft 3/2018, S. 152). Die Massnahme soll den in die Jahre gekommenen Zügen einen Einsatz bis an ihr technisches Lebensende 2026/2027 ermöglichen. Geplant sind eine technische Überholung sowie die Verbesserung des bislang eher bescheidenen Reisekomforts.

Die technische Zuverlässigkeit der Triebköpfe soll verbessert werden, auf eine Ausrüstung mit ETCS verzichtet die SNCF aber. Somit können die TGV auch weiterhin nicht die RFI-Schnellfahrstrecke Torino – Milano befahren. Die chemischen Toiletten aus der TGV-Anfangszeit sollen durch zeitgemässe Vakuumtoiletten ersetzt werden. Die Innenräume werden aufgefrischt und mit WLAN ausgerüstet. Ausgeführt werden sollen die Arbeiten während des Werkstattaufenthalts der Züge, der im Zusammenhang mit dem Einbau eines Brandbekämpfungssystems ohnehin ansteht. Ohne dieses dürften die Züge in Italien aufgrund verschärfter Sicherheitsvorschriften bald nicht mehr verkehren.

Derzeit verbinden pro Tag drei Zugpaare Paris mit Mailand; die Fahrzeiten liegen je nach Verbindung zwischen gut sieben und knapp acht Stunden. (meil)

Container von China über Finnland bis nach Narvik?

Die drei Städte Tornio (Finnland), Haparanda (Schweden) und Narvik (Norwegen) haben mit der chinesischen Stadt Xi'an eine Absichtserklärung unterzeichnet, deren Ziel die Verlängerung der im November 2017 eingeführten Güterzugverbindung von Xi'an nach Kouvola (Südfinland; siehe Heft 1/2018, S. 33) Richtung Norden bis nach Narvik ist. In Tornio oder Haparanda müssten die Container – nach der ersten Umladung in Korgas an der chinesisch-kasachischen Grenze – wegen des erneuten Spurweitenwechsels ein zweites Mal umgeschlagen werden. In Narvik wird gegenwärtig das Areal für den Containerumschlag auf 45 000 Quadratmeter erweitert.

Vor zehn Jahren war bereits einmal versucht worden, unter dem Titel „Northern East – West Freight Corridor“ eine Containerverbindung von China nach Narvik und weiter auf dem Seeweg nach Nordamerika aufzugleisen – ohne Erfolg. Die neuerlichen Bemühungen, die Strecke für andere Zwecke als für den Erzverkehr zu nutzen, bekommen durch eine

überraschende Verlautbarung der schwedischen Grubengesellschaft LKAB zusätzliche Bedeutung: Demnach werde sich die Eisenerzförderung in Kiruna nach 2035 wegen zu geringer Vorkommen kaum mehr lohnen – dabei wird derzeit die ganze Stadt für den weiteren Abbau nach Westen verlegt. Der staatlichen LKAB wird nun vorgeworfen, die Exploration vernachlässigt zu haben. (jst)

Korridor Rhein – Alpen: Eine Infrastruktur-Störung pro Tag

Ein grosses Problem im internationalen Nord – Süd-Güterverkehr ist derzeit die mangelhafte Betriebsqualität: Verspätungen von mehreren Stunden sind an der Tagesordnung (siehe auch Kastentext auf Seite 36). Ein Problem, wenn auch nicht das einzige, ist die grosse Zahl von Störungen im Bereich der Infrastruktur. Um einen Überblick zu gewinnen, erfasst SBB Cargo International alle auf dem Korridor Niederlande/Belgien – Deutschland – Schweiz – Italien auftretenden Probleme. Vom 1. Januar bis zum 16. Oktober 2018 wurden so

- 81 Stellwerkstörungen (1 Niederlande, 0 Belgien, 16 Deutschland, 18 Schweiz, 20 Italien),
- 90 Fahrleitungs-, Weichen- und Signalstörungen (10 Niederlande, 2 Belgien, 27 Deutschland, 17 Schweiz, 34 Italien) und
- 66 Personenunfälle (1 Niederlande, 3 Belgien, 40 Deutschland, 17 Schweiz, 5 Italien)

registriert. Rechnet man noch die 81 Störungsfälle in den Umschlagterminals hinzu, kommt man auf 292 Infrastruktur-Störungen in 289 Tagen.

Einen „Hotspot“ bildet die Rheintalbahn von Mannheim nach Basel: Allein auf diesem zentralen Streckenabschnitt des Korridors Rhein – Alpen traten 14 Stellwerkstörungen mit einer Dauer von insgesamt knapp 48 Stunden und 28 Personenunfälle mit einer Stördauer von 65 Stunden auf. Dabei verteilen sich die Vorfälle nicht linear über die ganze Strecke. Mit drei Stellwerkstörungen fällt Offenburg auf; je zwei Stellwerkstörungen gab es in Ludwigs-hafen, Schwetzingen, Ettingen und Hockenheim. Bei den Personenunfällen ragt Emmendingen mit zehn Fällen heraus. (lüt)

TMH-Lokomotiven für Usbekistan

Die zu Transmashholding gehörende Lokomotivfabrik Nowotscherkassk hat zwei Dreifachlokomotiven 3ES5K an die Usbekischen Staatsbahnen geliefert. Die zwölfachsigen Fahrzeuge sind für den Betrieb unter 25 kV / 50 Hz ausgelegt und erbringen eine Leistung

von 9,2 MW. Die Russischen Eisenbahnen (RZD) haben in den letzten elf Jahren nicht weniger als 874 Triebfahrzeuge dieser Bauart erhalten; weitere 21 gingen an das Logistikunternehmen L-Trans. Die RZD setzen ihre Lokomotiven hauptsächlich in den Föderationskreisen Sibirien und Ferner Osten ein, hauptsächlich mit schweren Güterzügen auf der Transsibirischen Strecke und auf der Baikail – Amur-Magistrale.

In Usbekistan dominieren Altbaulokomotiven aus der Sowjetzeit. An neuzeitlichen Fahrzeugen wurden in den letzten 15 Jahren 49 Elektrolokomotiven aus chinesischer Fertigung sowie zehn sechsachsige Diesellokomotiven von Transmashholding beschafft. (bac)

Albanien: Baugenehmigung für Stichstrecke zum Flughafen

In Albanien liegt die Genehmigung für den Bau der 7,4 Kilometer langen Stichstrecke zum Flughafen Tirana vor. Die Arbeiten sollen im Lauf des Jahres 2019 beginnen und bis Juni 2021 abgeschlossen werden, parallel zur Rehabilitierung der Hauptlinie Tirana – Durrës einschliesslich des derzeit stillgelegten hauptstädtischen Abschnitts. Die Gesamtkosten von umgerechnet gut 70 Millionen Euro werden je etwa zur Hälfte durch EU-Fördermittel und einen Kredit der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung gedeckt. Es wird eine Ausbaugeschwindigkeit von 100 km/h angestrebt; die Fahrzeit ab Tirana und ab Durrës zum Flughafen soll je eine Viertelstunde betragen. (ineu)

Inlandsbahn mit Rückschlägen

Ende 2016 / Anfang 2017 führte die schwedische Inlandsbahn auf den Abschnitten Mora – Östersund und Östersund – Åsarna erstmals seit Jahrzehnten wieder den ganzjährigen Reisezugbetrieb ein. Doch die erhoffte Nachfrage stellt sich nicht ein, weshalb das Angebot wieder aufgegeben wurde. Auch die angestrebte Finanzierung neuer Triebwagen ist gescheitert, womit es bei den bewährten, aber schon recht betagten Y1 bleibt. Weiterhin im Angebot bleibt in der kommenden Wintersaison der „Snötåget“ von Mora nach Östersund, mit dem sich ab Stockholm via Röjan tagsüber das Skigebiet Vemdalen erreichen lässt. Zudem verkehrt eine Liegewagen-

Korrigenda zu Heft 12/2018

„BLT setzt auf Schwungmassenspeicher zur Energierückgewinnung“, S. 648: Bei der Beschreibung der stationären Schwungmassenspeicher, welche die BLT testhalber einsetzt, wurden im ersten Abschnitt Satzteile vertauscht. Korrekt sollte es heissen: „Die Bremsenergie der Trams wird nicht mehr über die Dachwiderstände verheizt, sondern über die Oberleitung in den Schwungmassenspeicher überführt und beschleunigt dessen Rotor auf bis zu 20 000 Umdrehungen pro Minute. Fährt eine Strassenbahn wieder an, wird der zusätzliche Energiebedarf vom Schwungmassenspeicher ins Netz zurückgespeist.“

„Utrecht – Woerden viergleisig“, S. 649: Hier wurde die Gleisbenutzung falsch dargestellt: Die Fernverkehrszüge nutzen die beiden inneren Gleise, die Nahverkehrszüge die beiden Aussengleise; nur letztere weisen Bahnsteige auf.



Die beiden Dreifachlokomotiven für die Usbekischen Staatsbahnen vor der Ablieferung (Foto: Transmashholding; Slg. Bačić).