

Großbritannien

CONTINENTAL RAILWAY JOURNAL

Seit 1962 erscheint das Continental Railway Journal, eine englischsprachige Fachzeitschrift für Eisenbahnfreunde. In vier Ausgaben pro Jahr informiert es zum aktuellen Geschehen weltweit. Für die Jagd nach den letzten Dampflokomotiven im Planeinsatz war das CRJ eine unverzichtbare Hilfe. Da es auch die moderne Traktion abdeckte, ging der Stoff in den letzten Jahren nicht aus.

Das CRJ entsteht in freiwilliger und ehrenamtlicher Tätigkeit der Mitglieder des Continental Railway Circle. Dieser Personenkreis ist immer weiter geschrumpft. In einem Rundschreiben wurde den Abonnenten nun vor wenigen Wochen mitgeteilt, dass der Chefredakteur Lance King seine Tätigkeit krankheitsbedingt nicht mehr ausüben kann und damit eine Situation eingetreten ist, die das weitere Erscheinen der Zeitschrift grundsätzlich in Frage stellt.

Die Redakteure des Fern-Express danken dem Team des CRJ. Die Meldungen der britischen Kollegen waren wegbereitend für zahlreiche Artikel im FE und seinem Vorläufer, der Zeitschrift „Dampf & Reise“. (Andreas Illert)

Frankreich

34 CORADIA-LINER ALS CORAIL-ERSATZ

Die SNCF haben am 2. Oktober 2013 bei Alstom 34 Bimode-Fernverkehrszüge vom Typ Coradia-Liner für insgesamt etwa 350 Mio. € bestellt. Diese Züge ersetzen die alten Corail-Züge, die von den SNCF unter dem Namen „Intercités“ vermarktet und vom Staat als „Züge des territorialen Ausgleichs“ (Trains d'équilibre du territoire - TET) finanziell gefördert werden.

Die Inbetriebnahme der neuen Züge ist ab Dezember 2015 geplant. Der zwischen einem TER-Zug und einem TGV angesiedelte Coradia-Liner kann in seiner aktuellen Konfiguration Platz für bis zu 267 Reisende bieten. Das Design - von der SNCF vorgegeben - bietet Raum für eine breite Palette von Dienstleistungen an Bord. Mit über den gesamten Zug verteilten Antrieben werden hohe Werte für Beschleunigung und Bremsen erreicht. (Eurailpress.de)

ZWEI NEUE TRAM-TRAIN-Projekte

Die Tram-Train-Strecken Gargan - Montfermeil und Massy - Evry haben die Declaration d'utilité publique erhalten und können somit gebaut werden. Bei der ersten Strecke handelt es sich um einen Abzweig von der Tram-Train-Verbindung T4 von Aulnay-sur-Bois über Gargan nach Bondy. Die Zweigstrecke hat eine Länge von 6,5 km und wird elf Stationen erhalten. Die Linie soll zwischen 4 Uhr morgens und 1 Uhr nachts betrieben werden, von 6 bis 20 Uhr verkehren die Bahnen alle sechs Minuten. Gerechnet wird mit 37.000 Fahrgästen pro Tag. Durch die Weiterführung über Gargan hinaus bis Bondy verkehrt dort künftig alle drei Minuten eine Bahn. Die Baukosten sind mit 214 Mio. Euro veranschlagt, finanziert werden sie unter anderem durch die Region Ile-de-France und den französischen Staat. Für die Fahrzeuge sind 60 Mio. Euro vorgesehen, die komplett vom SPNV-Aufgabenträger in der Ile-de-France (STIF) getragen werden. Auf der T4 kommen derzeit Avanto-Zweissystem-Stadtbahnwagen von Siemens zum Einsatz. Die Linie ist mit 25 kV/50Hz elektrifiziert, der neue Abzweig nach Montfermeil wird hingegen mit 750 V= betrieben.

Bei der 20 km langen Tram-Train-Verbindung von Massy nach Evry handelt es sich zwischen Massy und Epinay-sur-Orge um eine noch umzubauende Bahnstrecke und weiter bis Evry um eine Straßenbahn-Neubaustrecke. Rund 436 Mio. Euro sind für den Bau veranschlagt, weitere 90 Mio. Euro für 21 Zweissystemfahrzeuge. Die Finanzierung von Infrastruktur und Bahnen erfolgt analog der Strecke nach Montfermeil. Die Bahnen sollen alle zehn Minuten verkehren, prognostiziert sind 40.000 Reisende pro Tag. Im Zuge des Streckenneubaus entstehen 16 Stationen. 2020 soll die Strecke bis Versailles-Chantiers weitergeführt werden. Wie zwischen Epinay-sur-Orge und Massy ersetzt die Tram-Train-Linie dann einen Abschnitt der RER-Linie C. (NaNa)

Polen

NEUER FAHRPLAN FÜR WOLSZTYN

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2013 wird für die Dampfloks voraussichtlich ein neuer Einsatzplan eingerichtet. Sie fahren dann nicht mehr wie bisher nach Poznan, sondern mit zwei Zugpaaren nach Leszno: Wolsztyn ab 6:07 h und 13:16 h, Leszno ab 9:46 h und 16:42 h. Die Dampfloks sollen dann wieder täglich eingesetzt werden, nicht nur wie derzeit montags bis freitags. Dazu stehen dem Betriebswerk mit OI49-59 und OI49-69 lediglich zwei betriebsfähige Dampfloks zur Verfügung. Im kommenden Jahr soll die Pt47-65 nach einer Hauptuntersuchung als Verstärkung hinzukommen. (www.parowozy.com.pl)

Türkei

EUROPA UND ASIEN VERBUNDEN

Die türkischen Staatsbahnen TCDD haben den 13,6 km langen Marmaray-Tunnel in Istanbul in Betrieb genommen. Er verbindet unter dem Bosphorus die S-Bahnlinien auf der europäischen Seite mit denen auf der asiatischen Seite Istanbuls. Die neue Verbindung kann im Zwei-Minuten-Takt bis zu 75.000 Menschen pro Stunde befördern.

Die Arbeiten für das 2,5-Mrd-Euro-Projekt nahm ein japanisch-türkisches Konsortium bereits im Jahr 2004 auf. Der Tunnel besteht durchgehend aus zwei getrennten Röhren für jede Richtung. Sie wurden auf dem Festland mit Tunnelbohrmaschinen aufgeföhren, auf dem Meeresboden dagegen mit elf vorgefertigten Stahlbetonsegmenten in 56 m Tiefe verlegt, verbunden und überdeckt. Das Konsortium hat zugesichert, dass die Konstruktion auch einem Erdbeben bis zur Stärke 9 auf der Richterskala standhalten kann. Die Fahrzeit zwischen den beiden Kontinenten beträgt vier Minuten. Am Tag nach der Eröffnung am 29. Oktober gab es bereits die erste Panne: Nach einem Stromausfall am Morgen seien die Fahrgäste eines Marmaray-Zuges ausgestiegen und zu Fuß zu ihrem Zielbahnhof gelaufen, berichteten türkische Nachrichtensender.

Siemens hat die neue Tunnelverbindung für den Nahverkehr mit einem funkbasierten Zugbeeinflussungssystem (Trainguard Sirius), elektronischen Stellwerken (Trackguard Westrace) und dem Betriebsleitsystem Controlguide 900 zur Verkehrsüberwachung sowie der Steuerung von Stellwerken und Infrastruktur automatisiert.

Zusätzlich zur Nahverkehrsverbindung wird der Tunnel in einem zweiten Schritt auch für den Fernverkehr ausgebaut. Ab 2015 soll der Marmaray-Tunnel als erste direkte normalspurige Fernverbindung zwischen dem europäischen und asiatischen Landesteil dienen. Dazu müssen die Zulaufstrecken noch dreigleisig ausgebaut werden. (NaNa)

Südafrika

MILLIARDENVERTRAG IN SÜDAFRIKA

Das staatliche Verkehrsunternehmen PRASA (Passenger Rail Agency of South Africa) hat einen Vertrag mit Gibela, einem Gemeinschaftsunternehmen unter der Führung von Alstom, über die Lieferung von 600 Triebwagen (3.600 Einzelwagen) unterzeichnet. Die Fahrzeuge werden von 2015 bis 2025 ausgeliefert. Der Wert des Auftrags beläuft sich auf 51 Mrd. Rand (knapp 4 Mrd. €) und beinhaltet bis 2015 die Errichtung einer örtlichen Produktionsstätte sowie für 18 Jahre den technischen Support und einen Ersatzservice. Es handelt sich um eines der umfangreichsten Bahntechnikprojekte weltweit und zugleich um den größten Vertragsabschluss für Alstom seit der Gründung des Unternehmens. Der Auftrag sieht den sukzessiven Ersatz der veralteten Vorortzüge vor, die derzeit in Pretoria, Johannesburg, Kapstadt und Durban verkehren. Diese sollen über einen Zeitraum von 20 Jahren durch 1.200 elektrische Züge ersetzt werden.

Die Alstom-Reihe X'Trapolis wurde speziell für PRASA und die in Südafrika übliche Spurweite von 1.067 mm um das neue Modell X'Trapolis Mega ergänzt. Der 120 km/h schnelle Zug kann bis auf 160 km/h nachgerüstet werden, besteht aus bis zu sechs einstöckigen Wagen und bietet dann 1.300 Fahrgästen Platz. Alle Fahrzeuge sind mit Klimaanlage, ergonomischen Sitzen, einem Echtzeit-Informationssystem und Wi-Fi-Internetzugang ausgestattet. Außerdem verfügt der Zug über ein Türsystem speziell für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sowie über geräumige Durchgänge für eine nutzerfreundliche Begehbarkeit. (NaNa)

USA

BIG BOY SOLL WIEDER DAMPFEN

Die Union Pacific wird zu ihrem 150-jährigen Jubiläum in 2015 einen „Big Boy“ wieder in Betrieb nehmen. Dabei handelt es sich um die Nr. 4014, welche 51 Jahre als Denkmal in Pomona auf den Los Angeles County Fairgrounds zu bewundern war. Am 14. November begann ihre Reise nach Cheyenne/WY, wo sich die UP-Dampflokspezialisten ihrer annehmen werden. (TRAINS online)

Das Letzte

„AUCH EINE DAMPFLOK DARF STERBEN“

Zum 2. Mal auf der Balkantour der IGE soll die serbische ex-52er vor den Zug. Das erste Mal scheiterte kläglich, sie war schlicht nicht einsatzfähig. Schmutzig grau, mehr nach Schrott als nach Dampfloks aussehend, stand sie bei unserer Abfahrt (mit Diesel) traurig auf dem Nebengleis. Dieses Mal war der Einsatz ganz ernsthaft und fest eingeplant. Und in der Tat, das steht sie nun in Dimitrovgrad, schick glänzend, offenbar frisch eingedöht. Aber ... was pfeift und



klappert da? Es ist doch eine deutsche (!) Kriegslok, keine „Klapperschlange“ (US-amerikanische Kriegslok). Bremsbacken hängen schief, es wird spekuliert, ob diese in der ersten oder erst in der zweiten Kurve ins Gestänge fielen. Aber fast planmäßig wird sie vor den Zug geschoben. Erste böse Kommentare kommen auf: „Mit eigener Kraft kann sie wohl nicht fahren ...“ Und in der Tat, der Angstdiesel, der sie vor den Zug geschoben hat, setzt sich an das Zugende. Dann die Lautsprecherdurchsage des IGE-Reiseleiters Götz, auf die gerade noch Wetten abgeschlossen worden waren, WANN sie denn käme: „Da unsere Dampfloks nur mit 25 km/h fahren darf (geschoben werden darf wäre wohl treffender ...), haben wir uns schweren Herzens entschlossen, ganz auf sie zu verzichten. Wir wollen ja schließlich heute noch ankommen.“ Eine SWR-Mitarbeiterin kommentiert treffend: „Auch eine Dampfloks hat das Recht zu sterben, sagte einmal der Chef des deutschen Eisenbahnmuseums in Berlin, Alfred Gottwaldt“. Ein Erlebnis bleibt den Reisenden: Sie haben mit größter Wahrscheinlichkeit gerade das endgültige Ende des normalspurigen Dampflokeinsatzes in Serbien erlebt, für die Statistiker: 12.10.2103, 10:00 Uhr! Während die stolzen bulgarischen Dampfloks den Sonderzug mit einem wilden Pfeifkonzert verabschieden, reicht es bei der serbischen Lok nicht einmal mehr dazu, der passende Kommentar von Herrn Götz: „Die pfeift ja nicht einmal mehr aus dem letzten Loch!“ (FE / Karl-Wilhelm Koch)

Augenscheinlich wie aus dem Ei gepellt, aber technisch ziemlich tot zeigte sich am 12.10.13 in Dimitrovgrad die serbische 33-087. (Foto: Karl-Wilhelm Koch)

Das Allerletzte

In der verzweifelten Suche nach Speichermöglichkeiten für überschüssigen Strom kommen immer obskurre Ideen auf. Neueste Variante: Das US-Unternehmen Ares will mit überschüssigem Strom aus Photovoltaik und Windenergie Lokomotiven einen Berg hoch fahren lassen. Wird Energie benötigt, rollen sie wieder runter und produzieren beim Bremsen neuen Strom. Also: Shermann Hill und Tehachapi Loop elektrifizieren (an Letzterem stehen ja schon genügend Windkraftanlagen ...), auf viergleisig ausbauen (sonst käme ja der normale Verkehr zum Erliegen) und los ... das Bild, wenn auf drei Gleisen je fünf Dutzend schwere Elloks parallel zu Tal rollen oder zu Berge fahren (DIESE Größenordnung müsste sein, soll es in einem relevanten Maß (Großkraftwerk) im Stromsystem wirken ...) stelle ich mir ganz reizvoll vor. Das Auge „isst“ mit ... (FE /KWK, Quelle: SZ vom 8.11.13: „Energie im Vorratskeller“)

