

Polen

19 NEUE ZÜGE NACH OBERSCHLESILIEN

Die Wojewodschaft Śląskie und deren Regionalbahngesellschaft Koleje Śląskie unterzeichneten am 18. Oktober 2016 einen entsprechenden Vertrag mit Pesa. Er sieht die feste Lieferung von 13 neuen Zügen sowie eine Option auf sechs weitere Garnituren vor. Für zehn vier-, zwei drei- und eine zweiteilige Garnitur der neuen Baureihe Elf2 beläuft sich der Preis auf 206 Mio. PLN (47,7 Mio. €). Die Auslieferung ist zwischen Mitte 2017 und Mitte 2018 vorgesehen. Die neuen PESA-Züge sollen veraltete Fahrzeuge der Baureihe EN57 ersetzen. Mitbewerber waren Newag und Stadler. (Eurailpress.de)

Italien

HGV-STRECKE TREVIGLIO – BRESCIA

Die Schnellfahrstrecke Treviglio – Brescia soll im Dezember zum Fahrplanwechsel in Betrieb genommen werden. Parallel erklärte der italienische Minister für Infrastruktur und Transport, Graziano Delrio, anlässlich einer Testfahrt auf der Strecke, dass bis Jahresende alle Genehmigungen für den Bau der Hochgeschwindigkeitsstrecken Verona – Vicenza und Vicenza – Padua vorliegen sollen. Der neue Abschnitt der West-Ost-Magistrale verkürzt die Fahrzeit Mailand – Brescia um über 30 % auf 36 Min. Der neue Abschnitt besteht aus der 58,2 km langen Neubaustrecke, einem 11,7 km langen „Anschluss Brescia Ovest“ und der 6,9 km langen Einfädung in das konventionelle Netz in Brescia. Die Strecke ist für 300 km/h ausgelegt und mit ETCS Level 2 ausgerüstet. Mit der Weiterführung Brescia – Padua ist im Jahr 2025 zu rechnen. (Eurailpress.de)

Rumänien

EU-MITTEL FÜR BUKAREST – CONSTANȚA

Die Europäische Kommission hat nachträglich Mittel in Höhe von 226,6 Mio. € aus dem Kohäsionsfonds für die Modernisierung der Eisenbahnstrecke zwischen Bukarest und Constanța am Schwarzen Meer bewilligt. Der 80 km lange Abschnitt zwischen Festești und Constanța wurde für 160 km/h ertüchtigt, die Finanzierung erfolgte aus dem rumänischen Staatshaushalt. Laut Corina Crețu, EU-Kommissarin für Regionalpolitik, konnte die Entscheidung getroffen werden, „um die Abrufung von EU-Mitteln in Rumänien zu verbessern, und dazu gehört auch die Möglichkeit, einer rückwirkenden Förderung von Projekten“. (Eurailpress.de)

Frankreich

HOHE SCHULDEN GEFÄHRDEN SNCF

Die Schulden sind die größte Bedrohung für die Zukunft der Bahn. Die Schulden von SNCF Mobilité und SNCF Réseau stehen kurz vor der 50 Mrd.-€-Marke. Daher müsste SNCF Mobilité in eine Aktiengesellschaft mit 100 % öffentlicher Beteiligung umgewandelt werden, um ihr mehr „strategische Autonomie“ vor kurzfristigen staatlichen Einflussnahmen zu geben. Dies ist die Kernaussage des Parlamentsberichts der Berichterstatter Bertrand Pancher (UDI) und Gilles Savary (PS) über die Umsetzung der Bahnreform von 2014, der am 19. Oktober 2016 vorgestellt wurde. Die Reform führte zur Umorgani-

sation der SNCF in eine integrierte Gruppe mit der Mutter SNCF und den zwei Einheiten SNCF Mobilité und SNCF Réseau. Kritisiert wird der Staat, der nicht aufhört, neue Investitionen ohne Finanzierung abzuschließen und so neue Schulden zulässt. Konkret angesprochen wird die von der Regierung erzwungene Bestellung von TGV durch die SNCF. Und die Autoren sprechen sich für die Öffnung des Wettbewerbs auf der Schiene aus. (Eurailpress.de)

Indonesien

MÜHLENSTERBEN AUF JAVA

Aus Indonesien sind Pläne bekannt geworden, die Zuckerfabriken auf Java effizienter zu betreiben und dabei die kleineren Betriebe zugunsten größerer Nachbarfabriken zu schließen. Zu den Mühlen, die als akut gefährdet gelten, gehören mit Olean, Kanigoro und Purwodadi die letzten drei Betriebe mit regulärem Dampflokeinsatz. Demnach würden in der nächsten Saison nur die Dampfspeicherloks in Semboro und Pagottan überleben. (DSO / S. Matthäus)

Botswana

AUS FÜR SELIBI-PHIKWE

Am 7. Oktober 2016 wurde die staatseigene BCL-Mine in Selibi-Phikwe geschlossen und das gesamte Personal entlassen. Das Nickel-Bergwerk hatte seit einiger Zeit deutliche Verluste eingefahren. Die Dampfloks der Baureihe 19D wurden abgestellt. Damit ist die Hwange Coal Mine in Zimbabwe der letzte Ort in Afrika, an dem noch Dampfloks planmäßig in nicht-touristischem Einsatz stehen. (Internet / Rob Dickinson)

Äthiopien

STRECKE NACH DJIBOUTI IN BETRIEB

Seit dem 5. Oktober 2016 ist die über 750 km lange neue Bahnstrecke zwischen Djibouti und Addis Abeba komplett in Betrieb. Schon seit November 2015 wird das Teilstück zwischen Djibouti und Merebe Mermersa, 112 km südlich von Addis Abeba, befahren. Die Normalspurstrecke ist mit 25 kV/50 Hz elektrifiziert und ersetzt die Schmalspurstrecke von 1917. Gebaut wurde die Gesamtstrecke von der China Railway Group, der China Civil Engineering Construction Corp und der China Railway Construction Corp. CSR Zhuzhou hat für den Betrieb 32 E-Loks für den Güterverkehr und drei für Personenzüge geliefert. Die Baukosten lagen in Äthiopien bei 3,4 Mrd. US-\$, in Djibouti bei 505 Mio. US-\$. (Eurailpress.de)

Einsatzbereit präsentieren sich die Güterzugloks der Baureihe ERF (rechts) sowie der Baureihe ERP für Reisezüge (links) aus chinesischer Produktion der Ethiopian Railways. (Foto: Archiv RGI, Sammlung Th. Estler)

