



Lettland

TALGO GEWINNT AUSSCHREIBUNG

Der spanische Hersteller Talgo hat eine Ausschreibung der lettischen Pasažieru vilciens (PV) für die Beschaffung neuer Elektrotriebzüge gewonnen. Wie PV-Vorstandschef Rodžers Jānis Grigulis Ende November 2018 in Riga mitteilte, setzte sich Talgo mit einem Angebot über 225,3 Mio. € durch in Form von durchgängig begehbaren, einstöckigen Talgo-Zügen des Typs „vitTal“. Um die Lieferung von insgesamt 32 neuen Zügen hatten sich auch die ebenfalls spanische CAF, die polnische Tochter der schweizerischen Stadler und die tschechische Škoda vagonka beworben. Bewertet wurden die Kosten für die Herstellung und Lieferung der Züge sowie die Wartungs- und Betriebskosten. Es handelte sich mittlerweile um den dritten Anlauf zur Beschaffung neuer Züge für PV. (Eurailpress.de)

Hochbetrieb in Sandaoling. Am 6. Dezember 2018 wartet JS 8173 die Vorbeifahrt der JS 8167 mit einem beladenem Kohlenzug ab, um dann ihre Leerwagen in die Verladung des Tagebaus zu schieben.

Foto: Andreas Illert

Dampflokeneinsatz weltweit

Dampfloks im kommerziellen, nicht touristischen Einsatz findet man inzwischen nur noch in drei Ländern, und fast nur in untergeordneten Diensten. Immerhin, es gibt noch Plandampf, und die Spannung steigt, welches Land und welcher Ort den Ehrentitel „die Letzten“ tragen wird.

Nach Australien, Nordamerika und Südamerika ist nun auch Afrika aus dem Rennen ausgeschieden. In Zimbabwe hatte die Kohlemine in Hwange im Jahr 2018 eine Garrett der Staatsbahn ausgeliehen. Mitte November wurde die Lok nach Bulawayo zurückgegeben. Man sagt, dass die Personale die Lok absichtlich beschädigt haben, weil sie keine Lust auf die alte Technik hatten. Nun wird bei Bedarf ein Diesel ausgeliehen.

In Europa hat sich in Bosnien der Dampflokeneinsatz bei drei Kohleminen im Raum Tuzla gehalten: Šikulje (eine Lok der BR 33 rangiert, entspricht der deutschen BR 52), Dubrave (ebenfalls eine 33 im Rangierdienst) und Banovići (Rangiereinsätze auf Schmalspur 760 mm und Normalspur).

In Indonesien setzte die Zuckerfabrik Purwodadi bei Madiun als letzte Mühle auch in der Erntesaison 2018 noch täglich zwei Dampfloks vor Übergabezügen ein.

In China ist die Kohlemine Sandaoling im fernen Westen (Provinz Xinjiang) der aktivste Betrieb und weist mit Abstand das interessanteste Geschehen weltweit auf. Vier bis sieben Loks der Baureihe JS befördern täglich schwere Kohlezüge und rangieren in den Minen. Nach derzeitiger Planung soll der Tagebau im Jahr 2020 geschlossen werden. Daneben wurden Dampfloks im Jahr 2018 gesichtet in Jiutei (Provinz Jilin, eine SY zwei- bis dreimal pro Woche vor Übergabezügen) und in Wujiu (Provinz Innere Mongolei, eine SY sporadisch im Rangierdienst).

Nicht berücksichtigt sind in dieser Liste die Dampfspeicherloks. Feuerlose Loks werden noch eingesetzt in Deutschland (Osnabrück, Herne, Amsdorf, Stassfurt und Mannheim), Österreich (Ulmerfeld Hausmending), Slowenien (Ljubljana) und Indonesien (Zuckerfabriken Semboro und Pagottan).

(Internet / Rob Dickinson, AI)

Der neue „vitTal“ für die lettische PV. Grafik: PZ



Kongo

POINTE-NOIRE – BRAZZAVILLE

Die Bahngesellschaft Chemin de fer Congo - Océan (CFCO), die den Ölhafen Pointe-Noire mit der Hauptstadt Brazzaville im Kongo verbindet, nahm am 28. November 2018 mit der Ankunft eines Güterzuges am Bahnhof Brazzaville zwei Jahre nach der Verkehrsunterbrechung durch Kampfhandlungen ihren Betrieb wieder auf. Zwei Loks, die elf Erdölkesselewagen mit Soldaten und Polizisten an Bord schleppten, erreichten an diesem Feiertag zum 58. Jahrestag der Republik den Bahnhof Brazzaville. Anfang Dezember konnte auch der Personenverkehr auf der 500 km langen Strecke wieder aufgenommen werden. Seit Mitte 2016 war der Verkehr zwischen Brazzaville und Pointe Noire wegen der Kämpfe im Departement Pool zwischen regulären Streitkräften und den Rebellen von Pastor Ntumi eingestellt worden. Die Sanierung von drei durch den Konflikt beschädigten Brücken kostete 1,1 Mrd. CFAF (mehr als 1,6 Mio. €). Aufgrund der Einstellung des Betriebs auf dieser Strecke kam es in Brazzaville immer wieder zu Kraftstoffmangel.

(AfricaNews, WK/TE)

USA

HIGHSPEED 1: CASCADIA

Am 15. Januar billigte das Parlament im US-Staat Washington maximal 3,25 Mio. US-\$ für die Schaffung einer zwischenstaatlichen Hochgeschwindigkeitsbahnbehörde für das Projekt „Cascadia High

Speed Rail“, welche in Partnerschaft mit dem US-Staat Oregon und der kanadischen Provinz British Columbia eingerichtet werden soll. Erste Studien gehen zunächst von einer Verbindung zwischen Portland und Seattle mit einer Höchstgeschwindigkeit von maximal 400 km/h aus. Der weitere Ausbau des Projekts sieht dann sternförmige Erweiterungen nach Vancouver, Spokane und Eugene vor. Laut einem im Februar veröffentlichten Bericht des Washingtoner Verkehrsministeriums könnte die Strecke zwischen 25 und mehr als 40 Mrd. US-\$ kosten sowie in 2035 in Betrieb gehen. (*The Urbanist, My Northwest; WK/TE*)



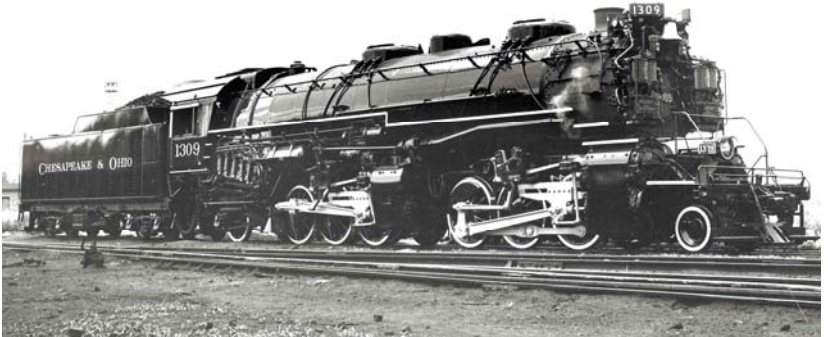
HIGHSPEED 2: KALIFORNIEN

Der neu gewählte demokratische Gouverneur Gavin Newsom von Kalifornien gab am 12. Februar vor einer gemeinsamen Sitzung der kalifornischen Legislative seinen ersten Tätigkeitsbericht ab. Darin erwähnte er „die harten Forderungen, denen wir uns in den Bereichen Schiene, Wasser und Energie gemeinsam stellen müssen.“ Newsom verwarf die Pläne für den Bau einer 1.300 km langen Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Los Angeles und San Francisco, da diese zu teuer sei. Stattdessen sollen zunächst die derzeit schon im Bau befindlichen knapp 300 km Strecke im Central Valley von Merced über Fresno nach Bakersfield möglichst schnell zu Ende gebaut werden, um ein Vorzeigergebnis zu erhalten, die schlimmste Luftverschmutzung Amerikas im Central Valley zu reduzieren und die langen Pendlerfahrten der dortigen Anwohner zu minimieren. Ein Weiterbau der HG-Strecke ist damit nicht gänzlich verworfen, doch zunächst mit baldiger Beendigung der Planungsarbeiten auf Eis gelegt. (*HSRA, Regierung; WK/TE*)

DAMPFLOK C&O 2-6-6-2 #1309 LEBT

Von Offiziellen der Western Maryland Scenic Railroad (WMSR) wurde bestätigt, dass die Mallet-Dampflokomotive Nr. 1309 der ehemaligen C&O bis zum Unabhängigkeitstag am 4. Juli wieder in Betrieb sein wird. Dann wird die als „Maryland Thunder“ bekannte Maschine die größte betriebsfähige Dampflok östlich des Mississippi sein. Die landschaftlich reizvollen Museumsfahrten starten vom Bahnhof der Western Maryland in Cumberland und führen bis zum 34 km entfernten Bahnhof von Frostburg. Die Nr. 1309 (Radsatzfolge: (1'C)C1') war die letzte von Baldwin gebaute Dampflok für eine Class-1-Bahngesellschaft der USA und zugleich sogar die letzte Dampflok von Baldwin für eine Bahn in den USA. Sie musste schon sieben Jahre später den Dienst quittieren, blieb zunächst abgestellt und landete 1972 im B&O-Museum in Baltimore. 2014 er-

warb sie die WMSR zur betriebsfähigen Aufarbeitung, die nun mit einem Aufwand von 2,4 Mio. US-\$ vor dem Abschluss steht. (*Trains online*)

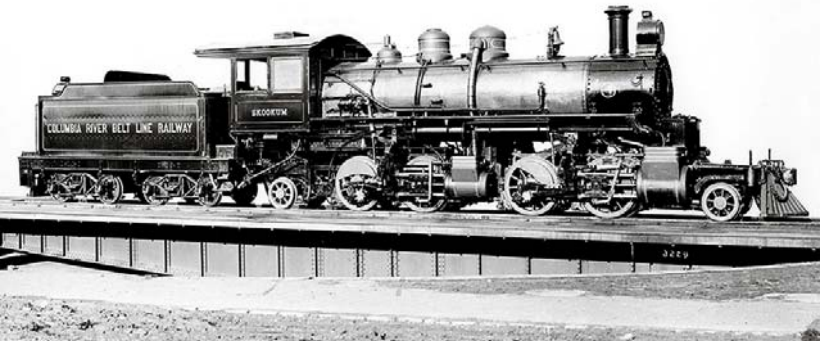


„SKOOKUM“ MACHT DAMPF

Die kürzlich bei der Oregon Coast Scenic Railroad in Garibaldi wiederaufgearbeitete Mallet-Dampflokomotive „Skookum“ (Radsatzfolge: (1'B)B1') wird am 14./15. sowie 17./18. März auf der Oregon Coast Scenic Railroad spezielle Fotozüge bespannen. Als besondere Gastdampflokomotive wird voraussichtlich die Polson 1'D1' Nr. 2 ebenfalls in Betrieb sein. Beide Maschinen werden mit Holzzügen und vor GmP's ihre Leistungsfähigkeit zeigen. Eine nächtliche Fotosession wird ebenfalls stattfinden.

Werkbild der C&O 1309 vor der Auslieferung durch Baldwin in 1949.

Foto: Baldwin, Samml. TE



Im April wird die „Skookum“ dann zur kalifornischen Museumsbahn Niles Canyon Railway überführt, wo die Lok dann während des gesamten Sommers zu meist als Zuglok an den Tagen mit Dampfbetrieb fungiert. An ausgewählten Wochenenden im Mai und September wird Skookum mit der kürzlich überholten Mallet-Tenderlokomotive (2-6-6-2) Clover Valley #4 in Doppeltraktion verkehren. (*Trains online*)

Werkbild der „Skookum“ vor der Auslieferung durch Baldwin in 1909.

Foto: Baldwin, Samml. TE

Australien

HIGHSPEED NSW

Die liberal-nationale Koalition im australischen Bundesstaat New South Wales (NSW) gab am 4. Dezember 2018 bekannt, dass sie die Machbarkeit eines regionalen Hochgeschwindigkeitsnetzes prüfen wird. Die Züge auf diesen Strecken würden Geschwindigkeiten von mindestens 200 km/h erreichen und die Fahrzeiten um bis zu 75 Prozent verkürzen. Vier mögliche Routen in die Untersuchung eines NSW-Schnellbahnnetzes mit den Endpunkten Taree (Nord), Orange (West), Canberra (Süd) und Nowra (südl. Küste). (*NSW Government, WK/TE*)