

Schweden

25 HGV-ZÜGE BESTELLT

Die schwedische Bahngesellschaft SJ und Alstom haben am 5. April 2022 den Vertrag zur Lieferung von 25 fünfteiligen Hochgeschwindigkeitszügen des Typs „Zefiro Express“ unterzeichnet.

Optional können weitere 15 Züge geordert werden. Die Basisbestellung hat einen Wert von 650 Mio. €.



So werden die neuen „Zefiro Express“-Züge der SJ aussehen.

(Foto: Alstom, Sammlung TE)

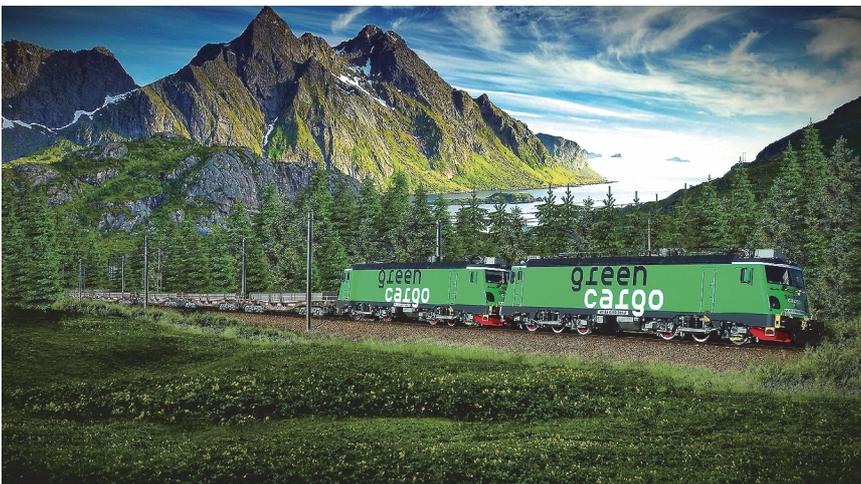
Die SJ hat den Zuschlag bereits am 20.12.2021 nach Abschluss der Ausschreibung beschlossen. Der Zug wird 250 km/h erreichen und ist damit das schnellste Triebfahrzeug Schwedens. Die Einheiten sollen ab 2026 ausgeliefert werden. Die neuen Züge bieten 363 Sitzplätze, einen Bistrobereich und Platz für Fahrräder. Sie werden laut SJ die Flotte der modernisierten X2000-Züge ergänzen. Neben der Zulassung für Schweden sind auch Einsätze in Norwegen und Dänemark geplant. Der neue SJ-Zug basiert auf dem von Bombardier für Västtrafik entwickelten, dreiteiligen X80/Zefiro. Västtrafik hat 45 dieser für 200 km/h ausgelegten Regionalzüge bestellt, der erste wurde Anfang des Monats nach Schweden überführt. (eurailpress.de)

Zwei „Transmontana“ ziehen einen schweren Stahlbramenzug durch die grüne skandinavische Landschaft.

(Foto: Softronic, Sammlung TE)

WEITERE „TRANSMONTANA“ BESTELLT

Green Cargo bestellt vier weitere Transmontana-Güterzuglokomotiven beim rumänischen Fahrzeughersteller Softronic. Damit wird das schwedische Bahnunternehmen über insgesamt 22 sechssächsige Transmontana des Typs Mb verfügen. Die neuen Elektroloks werden für Kunden der Grundstoffindus-



trie in Nordschweden eingesetzt und sollen 2024 in Betrieb gehen. (eurailpress.de)

Frankreich

ALSTOM SCHREIBT VERLUST

Im Geschäftsjahr 2021/22 (01.04.2021 bis 31.03.2022) musste Alstom einen Verlust verbuchen – allerdings bei einem hohen Auftragseingang. Das Nettoergebnis lag bei -173 Mio. € (Vorjahr: +301 Mio. €). Der Umsatz lag bei 15,5 Mrd. € nach 8,8 Mrd. € zuvor. Der Auftragseingang lag bei 19,26 Mrd. € (Vj: 9,10 Mrd. €), der Auftragsbestand zum 31.03.2022 betrug 81,0 Mrd. € (Vj: 74,5 Mrd. €). Das bereinigte EBIT lag bei 767 Mio. € und damit die Marge bei 5,0 % (Vorjahr: 645 Mio. €; 7,3 %). Laut Alstom ist das negative Ergebnis durch eine „nicht zahlungswirksame Wertminderung“ an dem russischen Hersteller TMH über den Buchwert von 441 Mio. € (entspricht 20 % der Anteile) entstanden. Am 31. März 2022 belief sich die Nettoverschuldung des Konzerns auf 2,085 Mrd. € verglichen mit 899 Mio. € am 31.03.2021. Alstom verfügt laut eigenen Angaben über eine „solide Liquidität“ von 5,060 Mrd. € und über Eigenkapital von 9,024 Mrd. €.

(eurailpress.de)

Tschechien

50 VECTRON FÜR 230 KM/H BESTELLT

Die tschechische Bahngesellschaft České dráhy (ČD) hat Ende März bei Siemens Mobility 50 Mehrsystem-Lokomotiven vom Typ Vectron MS bestellt. Der Vertrag umfasst auch die Instandhaltung für zehn Jahre und kann für jede Maschine individuell um bis zu fünf Jahre verlängert werden.

Die Loks werden erstmals für 230 km/h zugelassen und sollen ab Dezember 2025 ausgeliefert werden. Die Fahrzeuge werden mit der weltweit bewährten Siemens ETCS On-board Unit Lösung Trainguard 100/200/300 ausgestattet und sind für den Betrieb in Tschechien, Deutschland, Österreich, Polen, der Slowakei und Ungarn ausgerüstet. Die tschechischen Bahnen planen, die Lokomotiven auf den Strecken zwischen Prag – Hamburg, Prag – Wien – Graz und Prag – Budapest einzusetzen. ČD will die Loks vor den 20 neuen ComfortJet-Einheiten, aber auch vor den tschechischen Railjets nutzen. Derzeit nutzt ČD 18 von ELL angemietete Vectron im internationalen Verkehr, so zum Beispiel nach Hamburg.

Aufgrund dieses Vertrags mit Siemens teilten die ČD wenige Wochen später die Aufhebung des Vergabeverfahrens zur Beschaffung von bis zu 90 Mehrsystem-Elektroloks für die Geschwindigkeit von 200 km/h offiziell mit.

(eurailpress.de)

Spanien

HGV-FAHRWERK AUS CFK BEI TALGO

Der spanische Hersteller Talgo entwickelt für seine Avril-Hochgeschwindigkeitszüge neue Fahrgestellrahmen aus CFK (karbonfaserverstärkte Verbundwerkstoffen). Dies soll das Gewicht dieser Baugruppen um 50 % reduzieren gegenüber der geschweißten stählernen Rahmenbauweise. Der Ersatz von Stahl durch CFK

hat laut Talgo keine Auswirkungen auf die übrigen Betriebsanforderungen. Die umfassende Validierung gemäß den aktuellen Normen (EN 13749) sei nun erfolgreich abgeschlossen, einschließlich statischer und Ermüdungstests. Im nächsten Zulassungsschritt wird das Fahrwerk unter realen Bedingungen auf der Strecke getestet. (*eurailpress.de*)

Rumänien

20 CORADIA-STREAM BESTELLT

Die rumänische Eisenbahnreformbehörde (Autoritatea pentru Reformă Feroviară/ARF) hat am 25. März 2022 einen Vertrag mit Alstom Ferroviaria über zunächst 20 Coradia-Stream abgeschlossen. Die Züge sind für „interregionale“ (RE/IR) Verkehre vorgesehen. Der Rahmenvertrag enthält auch die Instandhaltung über 15 Jahre sowie die Option, 17 weitere Einheiten zu bestellen und den Wartungszeitraum auf 30 Jahre auszudehnen. Die jetzt getätigte Bestellung hat einen Wert von 1,31 Mrd. RON (263 Mio. €), wovon 931 Mio. RON auf die Fahrzeuge und 378 Mio. RON auf die Wartungsleistungen entfallen. Sollten die Optionen komplett gezogen werden, steigt der Auftragswert auf 3,71 Mrd. RON (748 Mio. €). Die Finanzierung erfolgt aus nicht rückzahlbaren europäischen Mitteln und dem Staatshaushalt. Die Auslieferung des ersten Triebzugs wird Ende 2023 erfolgen, das komplette Paket von 37 Triebzügen soll laut ARF bis Ende 2024 ausgeliefert werden. Die Züge erhalten ETCS L2 und erreichen 160 km/h. Die sechsteiligen Züge haben 350 Sitzplätze. Die Züge sollen hauptsächlich auf Linien ab Bukarest Nord eingesetzt werden, weitere Einsätze sind im Raum Cluj geplant. (*eurailpress.de*)

Ukraine

NEUES AUS DEM MUSEUM KOROSTIV

Neben den Bildern aus Ukraine, welche die aktuellen Nachrichten beherrschen, gibt es immer noch Aktivitäten mit dem Hauch von Normalität. Während abseits der Front der Alltag weitergeht, tut sich auch etwas in der Museumsbahn-Szene. Für die Sammlung in Korostiv konnte die 100.13 (I) aus Dnipro vom Denkmalsockel einer Rohrfabrik erworben werden. Diese Lok wurde 1942 in Slavonski Brod im Auftrag der Wiener Lokomotivfabriken gebaut und sofort im kriegswichtigen Stahlwerk Donawitz eingesetzt. 1946 konfiszierten die Sowjets die Lok als Reparationsleistung. Bis 1976 diente die 100.13 in einem Stahlwerk in Dnipro. Danach wurde sie als



Denkmal erhalten. Im April haben Mitarbeiter des Museums Korostiv die Lok zunächst von Dnipro nach Ternopil transportiert. Dort wird sie nun

teilweise zerlegt. Unter anderem steht eine Umspurung von 790 auf 750 mm Spurweite an.

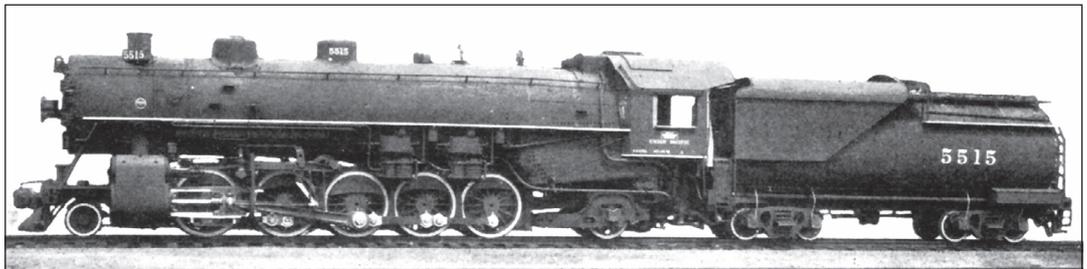
(*Wendelin/Iltert*)

USA

UP SPENDET MUSEUMSFAHRZEUGE

Die Union Pacific Railroad und die gemeinnützige Railroading Heritage of Midwest America (RRHMA) gaben am 28. April 2022 in einer Vereinbarung bekannt, dass die „Challenger“ Nr. 3985, die Jahrzehnte abgestellte „Santa Fe“ (Reihe TTT-7, 1'E1'h2, Baldwin/1923) Nr. 5511, die „Centennial“ DDA40X Nr. 6936, eine nicht aufgearbeitete E9B, vier Waggon, ein Dinner-Lounge-Wagen, der WP-Managementwagen „Selma“, der SP-Managementwagen „Stanford“, ein Gepäckwagen und ein Caboose an die RRHMA gespendet werden.

Die Organisation plant, beide Dampfloks wieder in Betrieb zu nehmen. Alle Fahrzeuge sollen noch dieses Jahr von der UP in den kürzlich von der RRHMA erworbenen Werkstattkomplex in Silvis, Illinois, ver-



legt werden. Die RRHMA bittet um Spenden für die Restaurierung der Lokomotiven und Wagen unter www.rrhma.com sowie www.261.com.

(*Trains online*)

PAN AM RAILWAYS ZU CSX

Die CSX Transportation Inc. darf die Pan Am Railways Inc. übernehmen. Dies hat die Oberste Verkehrsbehörde STB (Surface Transportation Board) am 14. April 2022 bekannt gegeben. Die Übernahme soll zum 1. Juni 2022 erfolgen. Pan Am ist in Neuengland aktiv und besitzt dort ein rund 1.200 Meilen (ca. 1.930 km) umfassendes Schienennetz und bietet Schienengüterverkehr an. Der Bereich reicht von Maine im Norden bis zur Region Boston, MA, im Süden und im Westen bis in die Nähe von Albany, NY. (*eurailpress.de*)



Eher unbekannt ist die erhaltene TTT-7 5511 (1'E1'h2) der UP. Sie entspricht im Aussehen der hier auf dem Fabrikbild gezeigten Schwesterlok UP 5515.

(Foto: Baldwin, Sammlung TE)

Sowohl das Pan Am-Blau als auch der traditionsreiche Name werden nach der Übernahme durch die CSX bald verschwunden sein. Am 25. August 2015 verlassen die GP40 381 und die GP9 72 der Pan Am den Güterbahnhof in Waterville/Maine.

(Foto: Th. Estler)