

Ein umgeleiteter Güterzug mit zwei sechssachsigen Diesellokomotiven steht nach dem Richtungswechsel in Bramming zur Abfahrt Richtung Tønder bereit (Foto: M. Poulsen, 1. Dezember 2012).

dem letzten einspurigen Abschnitt der Strecke. Die Reparaturarbeiten werden bis kurz vor Weihnachten dauern; gegen 11 000 beschädigte Schwellen müssen ersetzt werden.

Für den Personenverkehr wurde zwischen Vamdrup und Vojens ein Busbetrieb eingerichtet. Der DB-Nachtzug von København nach Basel, Amsterdam und Praha verkehrt erst ab Hamburg; den Reisenden wird eine Ersatzverbindung über Rødby (Fähre) und Puttgarden mit Busfahrt auf dem deutschen Abschnitt angeboten. Eine Trajektierung der Wagen ist unter anderem deshalb nicht möglich, weil die CNL-Doppelstock-Schlafwagen auf den Fährschiffen nicht zugelassen sind.

Dramatisch sind die Auswirkungen auf den Güterverkehr, besonders für die schwedische Exportwirtschaft, zum Beispiel bei den verbreiteten Just-in-time-Lieferungen von Zeitungspapier. Zwar kann die nahe der Westküste verlaufende, nicht elektrifizierte Nebenlinie von Bramming nach Tønder als Ausweichstrecke genutzt werden, doch schränken dort der Taktfahrplan im regionalen Personenverkehr und die dürftige Infrastruktur die Kapazität ein. Mit der teilweisen Umstellung auf Busbetrieb ab 4. Dezember konnte die Kapazität der Alternativstrecke von sieben auf zehn tägliche Güterzugpaare erhöht werden. In Deutschland erreichen die Umleitungszüge, deren Länge auf 420 statt 750 Meter beschränkt ist, über Niebüll und Husum in Jübek wieder die Hauptstrecke.

Den grössten Mehrverkehr bewältigt die Fährverbindung von Trelleborg nach Mukran. Green Cargo wie auch Hector Rail mussten aber auch zahlreiche Transporte auf die Strasse verlegen. Keine zusätzlichen Kapazitäten bietet der Fährverkehr zwischen Rødby und Puttgarden auf der Vogelfluglinie, weil diese Schiffe lediglich noch über ein einziges Gleis für die Eurocity-Triebzüge verfügen. (jst)

Ungarn: Frauen in den Führerstand

Seit Mai 2012 ist mit Ilona Dávid eine Frau Generaldirektorin und Vorstandsvorsitzende der Ungarischen Staatsbahnen (MÁV); daneben fungiert Dávid weiterhin als Vorsitzende der Győr – Sopron – Ebenfurth Eisenbahn (GySEV). Nun werden erstmals in Ungarn Frauen für die Lokomotivführer-Ausbildung zugelassen. Bislang hatte man dem weiblichen Geschlecht den Zugang zum Führerstand unter anderem mit dem Hinweis auf die physische Belastung verwehrt, insbesondere beim Kuppeln. Bei modernen Triebwagen, wie man sie auch in Ungarn immer öfter antrifft, ist das aber kein Thema mehr. Der erste Lehrgang mit weiblicher Beteiligung – in erster Linie Eisenbahnerinnen – beginnt im Januar 2013 und dauert gut ein Jahr. Bemerkenswert ist, dass derzeit viele der rund 3200 MÁV-Lokomotivführer eher unterbeschäftigt sind, da im Frühjahr 2012 der Regionalverkehr aus Spargründen stark ausgedünnt wurde und der Güterverkehr unter der schlechten Wirtschaftslage leidet. Die Gewerkschaft hatte deshalb verlangt, dass vorerst keine neuen Lokomotivführer ausgebildet werden. (ineu)



Details zur MÁV/GySEV-Fahrzeugausschreibung

In Ungarn wollen MÁV und GySEV gemeinsam 48 elektrische Triebwagen bestellen; sechs davon sind für die GySEV bestimmt. Der Auftrag wurde Mitte November ausgeschrieben; am 3. Januar 2013 sollen die eingegangenen Angebote gesichtet werden. Mit der Teilnahme der grossen Hersteller wird gerechnet. Bombardier und Stadler haben ihre Beteiligung bereits bekräftigt, bemängelten aber die knappe Lieferfrist bis Herbst 2015. Auch in Anbetracht der strengen Auflagen für die EU-Finanzierung werde es nicht leicht, den Kriterien zu entsprechen.

Bei 1000 zu vergebenden Punkten wird in der Ausschreibung der Preis mit 600 Punkten am stärksten gewichtet, gefolgt von 150 Punkten für den Energieverbrauch und je 125 Punkten für die Zahl der Sitzplätze (mindestens 200) und den Niederfluranteil (mindestens 50 Prozent). Teil der Ausschreibung sind die Inbetriebnahme, Schulung des Personals und Wartung der Fahrzeuge.

Analysiert man die Ausgangslage der beiden Hersteller, ist Stadler klar im Vorteil: Die MÁV setzen bereits 60 Flirt erfolgreich ein, die Raaberbahn hat vier Triebwagen bei Stadler bestellt, und der Hersteller ist dabei, sein Werk in Szolnok kräftig auszubauen. Bombardier hingegen konnte lediglich zehn Talent-Triebwagen an die MÁV liefern. (ineu)

Neuer Güterzug Südfrankreich – Norditalien

Eine bemerkenswerte Güterzugverbindung wurde im Oktober 2012 zwischen Südfrankreich und Norditalien aufgenommen: Vorerst zweimal pro Woche verbindet ein Zugpaar die Industriegebiete der Region Bouches du Rhône (Marseille, Fos, Miramas) über Ventimiglia mit den italienischen Zielen Mortara (Lombardei) und Castelguelfo bei Parma (Emilia Romagna). Auf französischer Seite ist das Unternehmen „RDT 13“ – einer der neuen, auf die Nahzustellung von Güterwagen spezialisierten „Opérateurs Ferroviaires de Proximité“ – für die Zustellung und Abholung der Wagen zuständig. Bis zur Grenze fährt sodann VFLI, eine auf Kurzstreckenverkehre spezialisierte SNCF-Tochter. In Italien betreibt das neue EVU Fuori Muro den Zug. Als Auftraggeber und Koordinator des Projekts fungiert die ebenfalls erst vor kurz-

em gegründete BD Rail Services mit Sitz in Eybens in der Region Rhône-Alpes. (meil)

Neues Depot für die Rittnerbahn

Die Südtiroler Rittnerbahn verfügt über zu wenig Depotraum und eine veraltete Werkstätte. Nun werden die Anlagen in Oberbozen abgerissen und in einem an die Umgebung angepassten Stil neu erstellt. Die Gleise werden in Richtung Klobenstein verlängert und bergseitig um ein drittes Gleis ergänzt. Zwei Gleise erhalten Inspektionsgruben; neue Hebeböcke werden es erstmals erlauben, die Wagenkästen der Trogener Triebwagen anzuheben. Das dritte Gleis wird für eine Wagenwaschanlage vorbereitet. In Klobenstein wird das Gleis neben der Remise eingehaust und erhält eine Inspektionsgrube. Beide Bauten werden 2013 realisiert und so dimensioniert, dass auch die beiden von den Appenzeller Bahnen noch zu übernehmenden Trogenerbahn-Züge Platz finden. Da in Oberbozen das Streckengleis unmittelbar neben dem Depot verläuft, bleibt die Rittnerbahn voraussichtlich von Mitte Januar bis Juni 2013 eingestellt; statt der Züge verkehren Ersatzbusse. (lüt)

Chama-Dampf-Event

in den USA, Chama, New Mexico

„Chama-Steam“ Excursions richtet 2013 wieder ein besonderes Eisenbahn-Event aus unter dem Motto:

„All Freight, All Steam, All Rio Grande Chama Steam Fall Madness 2013“

29. September bis 2. Oktober 2013

Es erwarten Sie: glühend goldene Espen, die bekannten spektakulären Scheinanfahrten und reichliche Gelegenheiten zum Fotografieren.

Das kann nur „Chama-Steam“ leisten.

Kontakte unter:

jay@chamasteam.com

Telefon 01-575 756 1674

<http://www.chamasteam.com>