

glaube an Kooperation und Kommunikation. Sie wolle dafür sorgen, dass der Transport wieder einen Top-Platz auf der EU-Agenda bekomme. Den politischen und technischen Teil des Vierten Eisenbahnpakets möchte sie, wie bereits Šefčovič, zusammenhalten. Bei der Finanzierung wichtiger Projekte auf den europäischen Verkehrskorridoren sollte das Prinzip „use it or lose it“ gelten, sagte Bulc. Wer sich nicht bei der Umsetzung der Massnahmen beeile, könne Fördergelder verlieren. (rw)

### NTV baut aus und ab

Ab 15. Dezember bietet NTV auf der Strecke Milano – Roma bis zu 18 Zugpaare pro Tag, davon sechs Nonstop-Verbindungen mit einer Fahrzeit von genau drei Stunden für die Strecke Milano Porta Garibaldi – Roma Tiburtina. Diese Züge bedienen in Rom auch den Hauptbahnhof Termini; dorthin dauert die Reise zwölf Minuten länger. Ausgebaut wird auch das Angebot in den Süden nach Napoli, während nach Torino leicht weniger NTV-Züge fahren. Die drei Zugpaare Milano – Ancona werden aufgegeben. (mr)

### Unfall mit Flirt in Algerien

Am 5. November entgleiste eine aus drei Flirt-Triebzügen bestehende Komposition der Algerischen Staatsbahn (SNTF), die von Algier nach Thénia unterwegs war, im Bahnhof Hussein Dey, einem Stadtteil von Algier. Laut örtlichen Medien wurde eine Person getötet; weitere 93 Menschen erlitten Verletzungen. Als Unfallursache steht überhöhte Geschwindigkeit im Vordergrund. Ein Reporter der französischsprachigen Tageszeitung „El Watan“ berichtete, er habe in einer Führerkabine einen Tachometer gesehen, dessen Nadel bei 80 km/h stehengeblieben sei. Bei der Einfahrt

Zahlreiche Schaulustige betrachten die Szenerie, die sich im Bahnhof Hussein Dey in Algier nach der Entgleisung einer Flirt-Dreifachgarnitur bietet (Fotos: Keystone, 5. November 2014).

in den Bahnhof, wo der Zug vermutlich auf einer Weiche entgleiste, seien aber nur 40 km/h zulässig. (mr)

### ABB stoppt PETT

Auf der Innotrans 2012 präsentierte ABB erstmals den „Power Electronic Traction Transformer“ (PETT), einen Leistungselektronik-Traktionstransformator mit reduziertem Gewicht und Volumen; das Projekt wurde in Ausgabe 3/2014 dieser Zeitschrift ausführlich vorgestellt. Als Prototyp baute ABB die SBB-Rangierlokomotive Ee 934 560 zur Ee 933 001 um. Die SBB setzten diese mit PETT ausgerüstete Lokomotive in Genève sowohl unter 15 kV / 16,7 Hz als auch unter 1,5 kV Gleichspannung ein; Mitte 2013 wurde sie ausgemustert. Nachdem die grundsätzliche Machbarkeit bewiesen war, plante ABB, die Technik für eine erste Kleinserie weiterzuentwickeln. Im Juni 2014 kam jedoch, wie erst jetzt

bekanntwurde, überraschend das Aus für diesen Plan.

Wirtschaftliche Überlegungen dürften die Hauptrolle gespielt haben beim Entscheid der ABB-Führung, nicht mehr in die Weiterentwicklung von PETT zu investieren. Als Abnehmer kommen nur wenige Fahrzeuganbieter in Frage, denn Bombardier, Siemens und Alstom wollen ihre eigenen Produkte verkaufen. Ausserdem ist die Technik nur bei Fahrleitungsspannungen bis 15 kV einsetzbar und kann ihre Vorzüge de facto nur bei Triebwagen ausspielen. Somit hätte man die Entwicklungskosten voraussichtlich auf relativ wenige Fahrzeuge umlegen müssen. Hinzu kommt noch der Aspekt, dass man kleinere Bahnunternehmen mit beschränkten Ressourcen kaum für eine noch nicht völlig ausgereifte Technik begeistern können, während grössere Bahnen generell keine Kleinserien und Sonderbauarten wollen. (lüt)

