

Der für die SNCB bestimmte M7-Triebwagen 72 002 auf Testfahrt mit zwei Wagen des Versuchszentrums Velim (Foto: J. Konečný, 12. Juni 2019).

M7-Triebwagen in Tschechien

Mitte Mai 2019 wurde im französischen Flusshafen Rouvignies, in der Nähe von Valenciennes, ein motorisierter Steuerwagen der neuen Fahrzeuggeneration M7 für die Belgische Staatsbahn (SNCB) mit Ziel Tschechien auf ein Transportschiff verladen. Zwei Wochen später traf der doppelstöckige Wagen in Mělník ein. Am 11. Juni haben die Testfahrten im Versuchszentrum Velim begonnen. Von Juli 2018 bis Mai 2019 hatte dort bereits ein M7-Zwischenwagen ein umfangreiches Testprogramm durchlaufen. Die M7-Flotte wird von Alstom und Bombardier gemeinsam gebaut. Aus dem Rahmenvertrag über bis zu 1362 Fahrzeuge wurden bislang 465 Wagen in verschiedenen Ausführungen abgerufen (siehe Heft 2/2016, S. 84). (kone)



Marktchancen für Spurwechsel-Drehgestelle in Übersee?

Wie bereits mehrfach berichtet, liefert Alstom an die Montreux – Berner-Oberland-Bahn (MOB) 58 Spurwechseldrehgestelle, die für die künftigen Direktzüge „Golden Pass Express“ Montreux – Zweisimmen – Interlaken Ost benötigt werden. Die Drehgestelle werden sowohl für Neu- als auch für Umbauwagen verwendet. Auch wenn das Engineering-Unternehmen Prose bereits die Prototypdrehgestelle entwickelt hatte, blieb für die Serienfertigung doch ein beachtlicher Entwicklungsaufwand, dem eine relativ geringe Stückzahl gegenübersteht. Weitere Bestellungen sind derzeit nicht absehbar. Ein gewisses Potential ortet Alstom aber in Asien und in Afrika, wie an der Transport-Logistic-Messe in München zu erfahren war. Dabei komme neben der für die MOB gefertigten Kombination Normalspur/Meterspur auch Normalspur/Kapspur (1067 mm) in Betracht. (lüt)

Erster Lint-Triebzug für die schwedische Inlandsbahn

In der Hauptwerkstätte der schwedischen Inlandsbanan AB in Östersund ist aus den Niederlanden der erste zweiteilige Triebzug der Bauart Lint 41 eingetroffen. Die bewährten Züge von Alstom standen bei der Regionalbahn Syntus im Einsatz, die 2017 in Keolis Nederland umfirmiert wurde. Mit dem abgelieferten Fahrzeug soll nach den Sommerferien der Pendelverkehr zwischen Mora und Orsa aufgenommen werden. Die vier weiteren Einheiten erhalten in Polen gegenwärtig eine komfortablere Inneneinrichtung für den touristischen Fernverkehr auf der 1067 Kilometer langen Strecke von Mora nach Gällivare. Für diesen werden vier Züge benötigt.

Die Beschaffung der fünf gebrauchten Lint-Triebzüge ist für die stets mit knappen Finanzen kämpfende Inlandsbahn ein historischer Erfolg, nachdem bisherige Versuche, die unverwüstlichen, aber doch recht betagten Y1 aus den 1970er Jahren abzulösen, jeweils am Kaufpreis scheiterten. (jst)

Der erste Lint-Triebzug für die schwedische Inlandsbahn vor der Werkstätte in Östersund (Foto: P. Ekholm, 21. Juni 2019).

Lichtblick in Portugal

In Portugal hat mit Pedro Nuno Santos ein neuer Infrastrukturminister die Arbeit aufgenommen, nachdem sein Vorgänger Pedro Marques auf einen Posten in der EU gewechselt hatte. In seiner Antrittsrede entschuldigte sich Santos für den schlechten Zustand der Eisenbahn. Am 27. Juni genehmigte die Regierung einen Massnahmenplan im Umfang von 45 Millionen Euro für Sofortmassnahmen beim Rollmaterial-Unterhalt. Die Werkstätte Guifões in Porto wird reaktiviert und in die Wartungsfirma EMEF eingegliedert. Diese seit 1992 bestehende CP-Tochter wiederum soll wieder in die CP integriert werden. Der Beschluss der Regierung umfasst auch die Einstellung von gegen 200 neuen Mitarbeitern für CP und EMEF.

Angehen will man auch die in den letzten Jahren vernachlässigte Wartung der „Carruagens Sorefame“, der aus den 1970er Jahren stammenden Reisezugwagen des Intercity-Verkehrs. Deren Zustand hat sich in den letzten Jahren wegen des Personalabbaus bei EMEF stetig verschlechtert, was zu Angebotsein-

schränkungen und Zugsausfällen führt. Auf der Douro-Strecke sollen die sechs aufgefrischten Schindler-Wagen entgegen der bisherigen Planung weiterhin im Einsatz bleiben, denn mit den 22 ausgeschriebenen neuen Triebzügen für mittlere Distanzen wird sich an der desolaten Gesamtsituation wenig ändern; sollte diese Flotte als Ersatz für die in Spanien gemieteten Triebzüge der Reihe 592 dienen, würde sich sogar überhaupt keine Entspannung einstellen. Kurz vor dem Abschluss steht die Modernisierung der zehn Alfa-Pendular-Neigezüge des Fernverkehrs.

Mit Verspätung kommt auch das 2016 beschlossene Infrastrukturprogramm voran. Noch im Juli wird auf der „Linha do Minho“ der elektrische Betrieb von Porto nach Viana do Castelo aufgenommen; die CP führen aus diesem Anlass ein direktes IC-Zugpaar Lisboa – Viana do Castelo ein. Auf der „Linha da Beira Baixa“ haben der Wiederaufbau und die Elektrifizierung des stillgelegten Abschnittes von Covilhã nach Guarda begonnen. Auf der Fortsetzung nach Spanien sind die Elektrifizierungsarbeiten vom Grenzbahnhof Vilar Formoso nach Salamanca schon zur Hälfte fertig. (jst)

