

Niederlande

GRONINGEN STOPPT REGIOTRAM

Der Stadtrat von Groningen hat das seit Jahren geplante Regiotram-Projekt gestoppt. Begründet wurde der Schritt mit den hohen Kosten des Vorhabens, die zuletzt mit 452 Mio. € kalkuliert wurden. In die vorbereitenden Arbeiten flossen bisher von Stadt und Provinz rund 40 Mio. € ein, die damit verloren sind. Auf der anderen Seite werden bei der Stadt 80 Mio. € frei, die bisher für das Projekt eingeplant waren. Vorgesehen waren zwei vom Hauptbahnhof ausgehende Strecken nach Opsterland und Kar-dinge. (NaNa)

Tschechien

ELLOKS NACH POLEN

Die Tschechischen Staatsbahnen (CD) vermieten für vier Jahre zehn Elektro-Loks der Reihe 363 an das Unternehmen PKP-Regionalverkehr (Przewozy Regionalne). Die Fahrzeuge, die in der Zeit von 1984 bis 1986 von Skoda Pilsen gebaut wurden, erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h. PKP-PR hat noch nicht entschieden, auf welchen Strecken die Loks zum Einsatz kommen. Die Tschechischen Staatsbahnen verfügen derzeit über 80 Exemplare der Baureihe 363. Das Unternehmen erklärte, dass man nach der Beschaffung neuer Triebwagen keine Verwendung mehr für die Loks habe. (NaNa)

Zimbabwe

KONKURRENZ FÜR DIE DAMPFLOK

Seit kurzem hat der Touristenzug (Victoria Falls - Brücke über Fälle) mit der Dampflokomotive 14A Nr. 512 Konkurrenz bekommen. Das Bahntouristik-Unternehmen VFST hat einen dieselbetriebenen „Straßenbahn“-Wagen mit der Nr. 512 in Betrieb genommen. Sofern zahlende Fahrgäste anwesend sind, fährt er jeden Abend auf die Brücke und wieder zurück. Der dampfgeführte Touristenzug verkehrt nur noch am Wochenende, und natürlich wiederum vorbehaltlich potentieller Fahrgäste. Eine Fahrt mit dem Straßenbahn-Triebwagen beträgt 40 USD und beinhaltet Snacks. Der Triebwagen wurde von Prof. Engineering in der RSA gebaut und entspricht zumindest äußerlich dem Exemplar, welches auf dem Weingut Franschoek in der Kapregion die Besucher durch die Gegend karrt. (On Track)

Java

DAMPFLOKS IN JAVA

Die Zuckerrohrsaison 2012 sieht Dampfbetrieb auf dem Niveau des Vorjahres. Von folgenden Mühlen wird regelmäßiger Einsatz von Dampfloks gemeldet (von West nach Ost): Pangka, Sumberharjo, Sragi, Tasikmadu, Purwodadi, Kanigoro, Pagottan, Semboro und Olean. In Soedhono, Rejosari und Asembagus stehen betriebsfähige Dampfloks als Einsatzreserve bereit. Eine Übersicht findet man auf der Webseite <http://www.internationalsteam.co.uk> von Rob Dickinson.

Allerdings beschränkt sich der Einsatz der Dampfloks fast überall auf den Verschub im Werksgelände. Das Zuckerrohr wird meistens mit LKW angeliefert

oder von Dieselloks aus den Feldern abgeholt. Lediglich die Mühlen Olean und Sumberharjo fahren 2012 noch mit Dampfloks in die Felder, wobei die beladenen Züge fast immer erst nach Einbruch der Dunkelheit die Rückfahrt ins Werk antreten. Als schwerwiegendster Verlust ist 2012 das Ende der Dampfloks bei der Zuckermühle Merican zu beklagen. Bei einem Sturm war vor der Saison das Dach des Lokschuppens eingestürzt. Die teilweise schwer beschädigten Loks hat man nicht mehr repariert, sondern den Betrieb auf Traktoren umgestellt. Die Dampfloks der Zuckermühle Pagottan wurden zur Saison 2011 zu Dampfspeicherloks umgebaut. Da man ohnehin nur im Werksgelände rangiert und Frischdampf in der Fabrik zur Genüge vorhanden ist, könnte diese Betriebsform durchaus effizient sein. (Andreas Illert)

China

DAMPFLOKS IN CHINA

Die letzten Dampfloks Chinas verdienen sich ihr Gnadengeld inzwischen fast ausnahmslos auf den ausgedehnten Werksbahnnetzen der Kohlebergwerke im Nordwesten und Nordosten Chinas. Derzeit kann man die alte Traktion noch in größerem Umfang erleben in Sandaoling (Baureihe JS), Fuxin (SY) und Pingzhuang (SY). Daneben gibt es weitere Betriebe mit ein oder zwei Lokomotiven, die im Werk rangieren oder Übergaben befördern. In Bayin (SY), Diaobingshan/Tiefa (SY) und Yuanbaoshan (JS) werden Personenzüge mit Dampf gefahren. Auf allen Kohlebahnen mit Dampflokeinsatz sind inzwischen auch Dieselloks vorhanden. Es ist nun eine Frage der Betriebskosten, des technischen Zustands der Dampfloks und der künftigen Entwicklung der Kohleförderung, wie lange sich die Dampfloks noch im Einsatz halten. Der Dampflokeinsatz im Stahlwerk Beitai steht nach Eröffnung des neuen Hochofens kurz vor dem Ende. Die Schmalspurbahn Shibanzi entwickelt sich derweil zur Touristenbahn. Das dürfte den Dampflokeinsatz nachhaltig sichern, geht aber zu Lasten der Authentizität des Betriebs. So hat die Bahn im Sommer 2012 den Güterverkehr zu den Bergwerken eingestellt, um sich auf die lukrativen Personenzüge zu konzentrieren.

Aktuelle Nachrichten zum Dampfbetrieb in China finden sich unter „www.sy-country.co.uk“ und Reiseberichte unter „www.farrail.de“. (Andreas Illert)

Dampflokatmosphäre pur in Fuxin: Morgens versammeln sich die Dampfloks und Dieselloks zum Schichtwechsel in der Stadt. (Foto: Andreas Illert)

