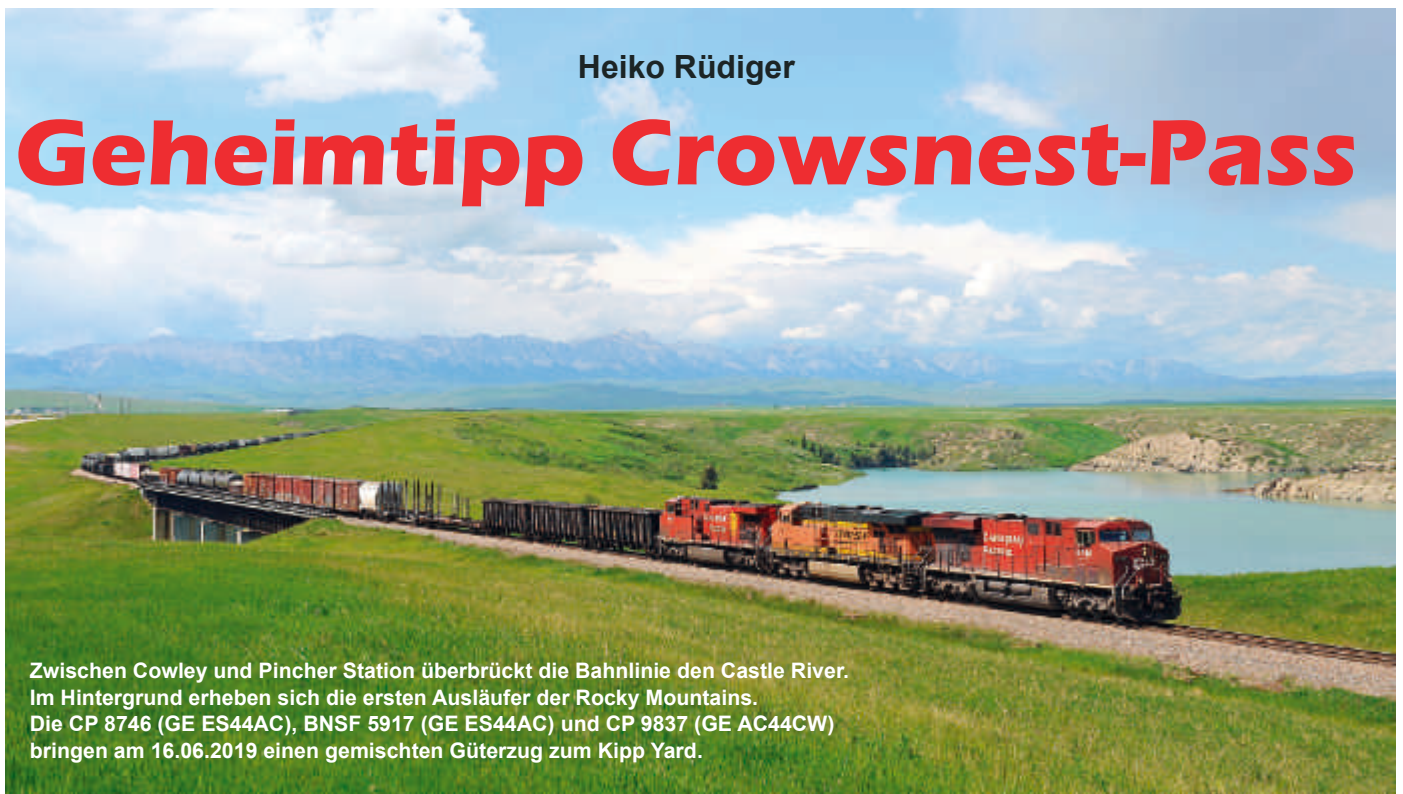


Heiko Rüdiger

Geheimtipp Crowsnest-Pass



Zwischen Cowley und Pincher Station überbrückt die Bahnlinie den Castle River. Im Hintergrund erheben sich die ersten Ausläufer der Rocky Mountains. Die CP 8746 (GE ES44AC), BNSF 5917 (GE ES44AC) und CP 9837 (GE AC44CW) bringen am 16.06.2019 einen gemischten Güterzug zum Kipp Yard.

Der Crowsnest-Pass (deutsch Krähenest-Pass) erhielt seinen Namen nach dem 2.785 Meter hohen Crowsnest Mountain, der als einzeln stehende Landmarke weit hin sichtbar ist. Die in der Gegend lebenden Cree-Indianer benannten den Berg nach den dort nistenden Vögeln. Von den Ureinwohnern wurde der Pass schon länger genutzt, war aber bis 1860 in keiner Landkarte verzeichnet. 1897 begann die Canadian Pacific Railway (CPR/CP) mit dem Bau einer Bahnstrecke über den Pass, um die reichhaltigen Kohlevorkommen der Region zu erschließen.



Bei Wardner bietet sich dieser Blick auf die Bahntrasse und den 2.641 m hohen Bull Mountain. Die UP 5548 (GE AC45CCTE), CP 9783 (GE AC4400CW), 8580 (GE AC4400CW), 6251 (EMD SD60), 8905 (GE ES44AC) und 8649 (GE AC4400CW) sind am 01.05.2014 mit einem leeren Kalizug ostwärts unterwegs.

Die Strecke von Lethbridge im Bundesstaat Alberta nach Kootenay Landing in British Columbia ging 1898 in Betrieb und ermöglichte es der CP die Feuerung ihrer Dampflokomotiven vollständig von Holz auf Kohlefeuerung umzustellen. Aktuell sind noch vier Kohletagebaue auf der Westseite des Passes aktiv. Auf der Ostseite musste die Kohle untertage abgebaut werden, diese Gruben schlossen bis Ende des 20. Jahrhunderts.

Heute verbindet die Crowsnest-Pass-Strecke den Kipp Yard, einen Rangierbahnhof nordwestlich von Lethbridge mit dem Gleisdreieck in Fort Steele nordöstlich von Cranbrook. Am Kipp Yard zweigt die Strecke nach Calgary Richtung Norden ab und im weiteren Verlauf nach Osten fädelt in Lethbridge die Verbindung in die USA aus. Vom Gleisdreieck Fort Steele führt eine Strecke nach Golden im Norden und hat dort Anschluss an die transkontinentale CP-Strecke. Der andere Streckenast führt über Cranbrook nach Südwesten in die USA. Die Verbindung über Kootenay Landing nach Nelson und Trail dient nur noch dem regionalen Güterverkehr und wird von einem täglichen Zugpaar zur Bedienung der örtlichen Industrie befahren.

Vom Kipp Yard ausgehend führt die Strecke nach Westen durch überwiegend landwirtschaftlich genutztes Gebiet. Bauliche Besonderheiten sind die Trestle-Brücken über den Oldmann River bei Monarch und den Pincher Creek bei Brocket. In Brocket zweigt eine Anschlussbahn zum Shell Waterton Complex nach Süden ab. Dort wird nach Erdöl und

Erdgas gebohrt. Im weiteren Verlauf wird vor Cowley der Castle River überquert, dann geht es entlang des Crowsnest Rivers in die Berge. Der Scheitelpunkt wird bei Crowsnest auf 1.356 Metern über dem Meer ohne Tunnel passiert.

Hier befindet sich die transkontinentale Wasserscheide zwischen dem Atlantischen und Pazifischen Ozean, sowie die Grenze zwischen den Bundesstaaten Alberta und British Columbia. Oberhalb Sparwood wird in einer Kehrschleife ein Seitental ausgefahren. Dort beginnt eine Stichstrecke zur Coal Mountain Grube in Corbin. Von Sparwood führt eine Kohlebahn nach Norden, die weitere drei Gruben erschließt. Hier trifft die Strecke auf den Elk River dem sie bis Elko nach Süden folgt. Nun schwenkt die Bahntrasse nach Nordwesten und erreicht bei Wardner das Tal des Kootenay River und in dessen Verlauf Fort Steele.

Neben den gemischten Güterzügen befahren die Gesamtstrecke Kalisalzzüge aus den Bergwerken im Bundesstaat Saskatchewan und Getreidezüge aus den Anbaugeländen im Süden Kanadas, die ihr Fahrtziel im Westen der USA haben sowie die entsprechenden Leerzüge in der Gegenrichtung. Außerdem haben wir Kesselzüge beobachtet, welche im Kipp Yard nach Calgary abgelenkt bzw. von dort kamen. Mit zwei bis fünf Zügen pro Tag und Richtung kann gerechnet werden. Auf der Westseite ist mehr Betrieb. Die Kohle aus den Gruben um Sparwood wird überwiegend in Ganzzügen über Fort Steele Richtung Golden abgefahren.

Da viele der Züge Start- oder Zielbahnhöfe in den USA haben, kann am Crowsnest-Pass ein recht bun-

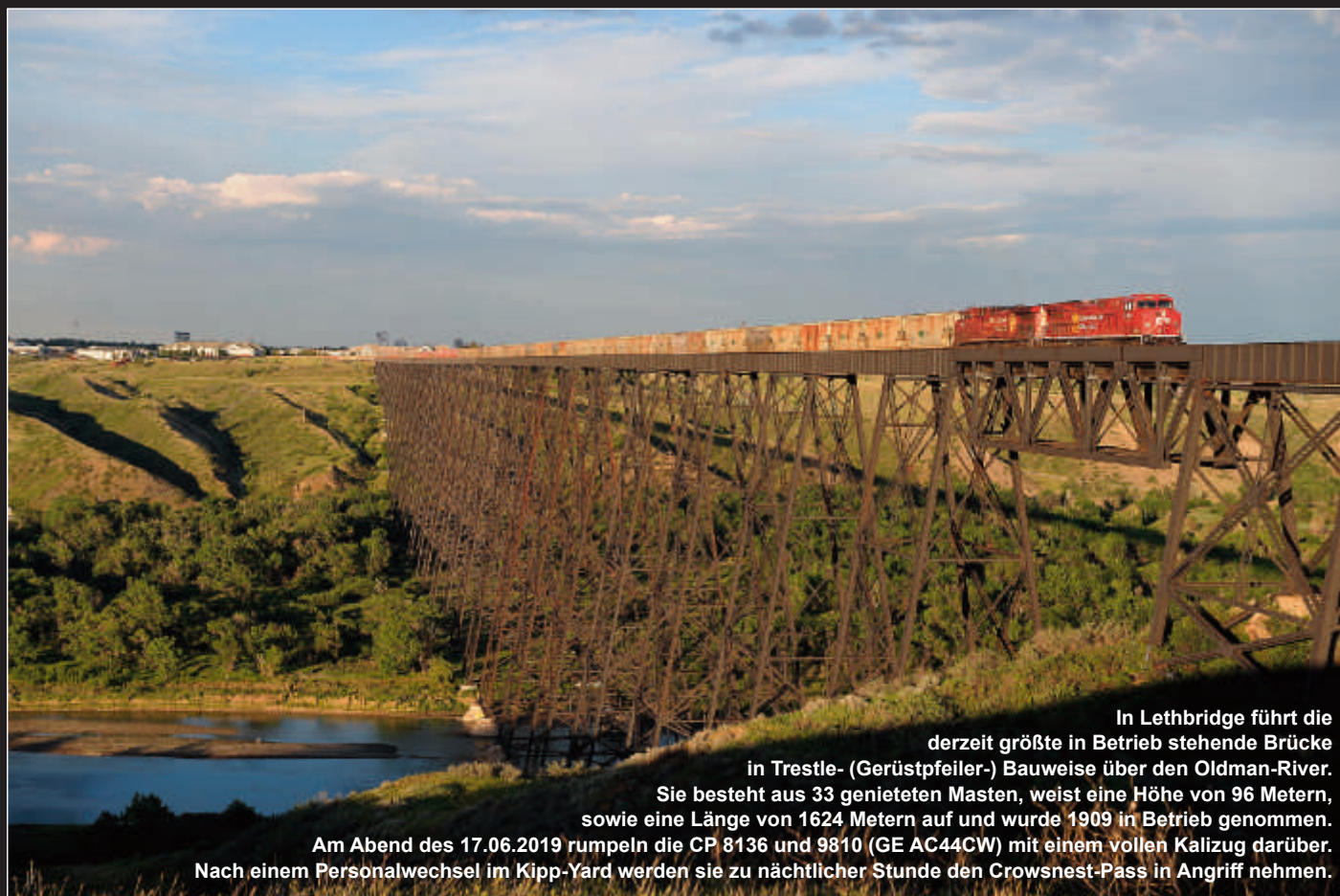


ter Lokomotivpark erlebt werden. Neben den roten CP-Maschinen sind regelmäßig BNSF- und UP-Lokomotiven, mitunter auch Leihloks von anderen US-Bahngesellschaften im Einsatz.

Die Strecke bietet viele verschiedene Fotomotive, da sie in weiten Abschnitten durch freies Gelände führt. Reiseverkehr findet keiner statt. Mehr oder weniger parallel zur Bahnlinie verläuft der Crowsnest-Highway. Wenn ein geeigneter Zug unterwegs ist, lässt er sich - einen fahrbaren Untersatz und etwas Ortskenntnis vorausgesetzt - mehrfach an verschiedenen Stellen fotografieren.

Die Ortsdurchfahrt in Fernie bietet einige schöne Fotomotive. CP 9757 (GE AC44CW), BNSF 5167 (GE C44-9W) und 8107 (GE ES44C4) beförderten am 12.06.2019 einen leeren Getreidezug.

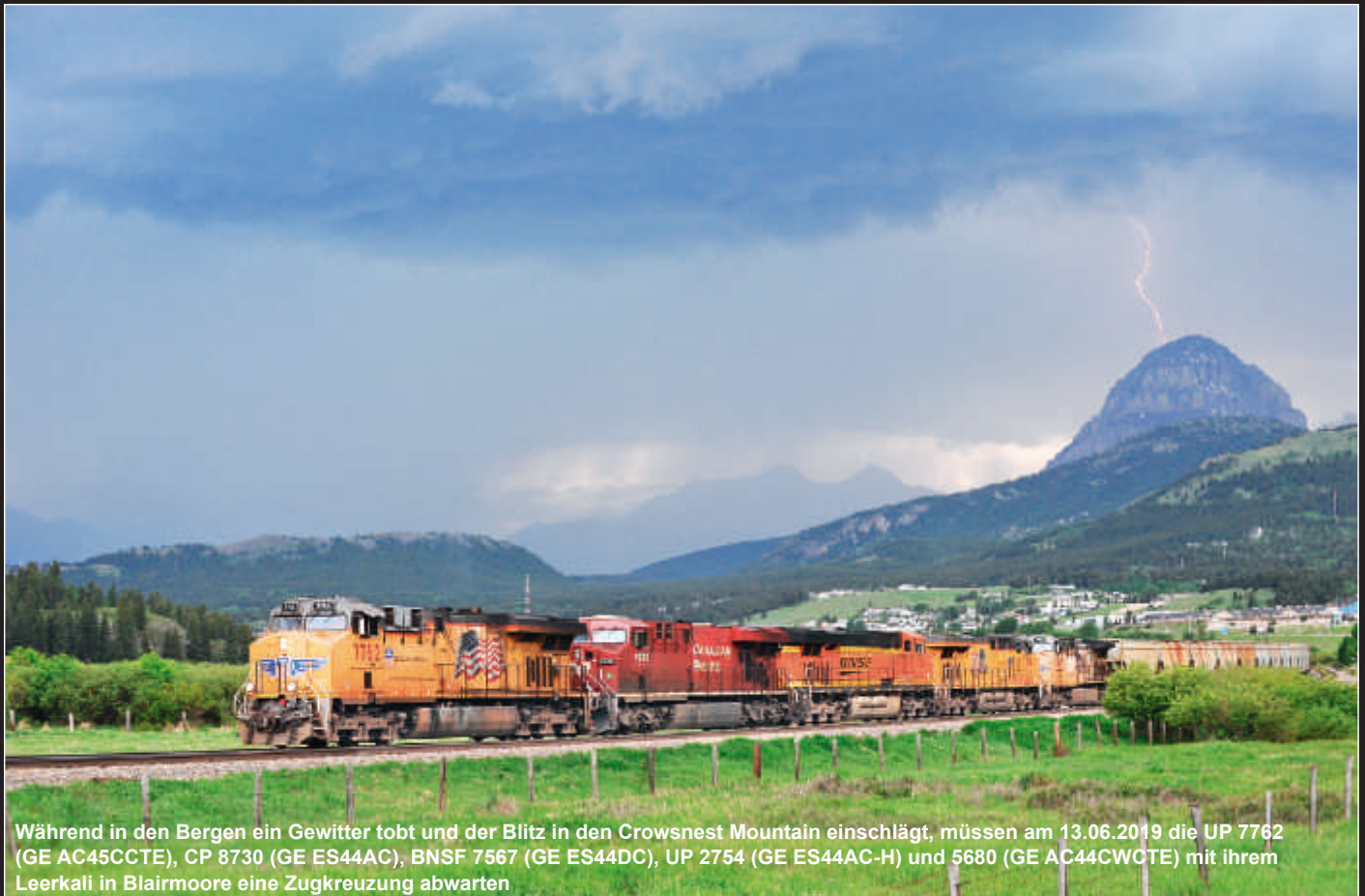




In Lethbridge führt die derzeit größte in Betrieb stehende Brücke in Trestle- (Gerüstpfeiler-) Bauweise über den Oldman-River. Sie besteht aus 33 genieteten Masten, weist eine Höhe von 96 Metern, sowie eine Länge von 1624 Metern auf und wurde 1909 in Betrieb genommen. Am Abend des 17.06.2019 rumpeln die CP 8136 und 9810 (GE AC44CW) mit einem vollen Kalizug darüber. Nach einem Personalwechsel im Kipp-Yard werden sie zu nächstlicher Stunde den Crowsnest-Pass in Angriff nehmen.

(Bild unten:) Am 15.06.2019 haben CP 8023 (GE AC4400CWM, ex CP 9568, AC44CW) und BNSF 4526 (GE C44-9W) mit ihren Kesselzug die Passhöhe fast erreicht und rollen am Nordufer des Crowsnest-Lakes entlang. Der Crowsnest Mountain hüllt sich derweil in Wolken.





(Bild unten:) Auf der Westseite gibt es bei Caithness eine Ausweichstelle. Dort warten am 13.06.2019 die CP 8653 (GE ES44AC), UP 4919 (EMD SD70M) und 6848 (GE AC44CW) auf einen Gegenzug.

