

Dampflokeinsatz weltweit

Das große Finale im Wettbewerb um den letzten Planbetrieb mit Dampflokomotiven findet derzeit wegen Corona ohne Zuschauer statt. Noch ist weder ein Sieger noch der Zeitpunkt des Abpiffs absehbar. Nach wie vor sind drei Staaten im Rennen:

CHINA

Im Tagebau von Sandaoling (westlich von Hami in der Provinz Xinjiang) hat der Dampflokeinsatz eine weitere Gnadenfrist bis zum September 2021 bekommen. Die schweren Züge aus der Grube bieten das mit Abstand beste Spektakel unter den letzten Dampflokrelevieren auf dem Globus. Für ausländische Besucher ist Sandaoling aktuell nur sehr schwer zugänglich, sowohl wegen Corona als auch wegen der politischen Spannungen in Xinjiang.

Die Kohlebahn von Wujiu (57 km nordöstlich von Yakeshi in der Provinz Innere Mongolei) hatte im Winter 2018/2019 eine Diesellok und drei SY im Bestand. Von den Dampfloks war eine Maschine mehrmals pro Woche im Rangierdienst tätig. Aus dem Jahr 2020 liegen keine Berichte vor.

(Internet / SY Country)



INDONESIEN

Als letzte Zuckermühle in Java setzte Purwodadi (bei Madiun) in der Saison 2020 konventionelle Dampfloks ein. Neuerdings schiebt ein Traktor die beladenen Wagen aus dem Verladebahnhof über die Straße. Die Dampflokschieber den Zug nur noch auf der restlichen Strecke über die Flussbrücke ins Werk. In der Mühle Pagottan (ebenfalls bei Madiun) waren im Sommer 2020 weiterhin die umgebauten Dampfspeicherloks innerhalb des Werkgeländes im Einsatz. Züge in die Felder gibt es in Java nur noch mit Dieselloks und nur noch bei den Mühlen Olean, Wringinanom (beide in Situbondo), Semboro (westlich von Jember), Jatiroto (bei Lumajang) und Kedawung (bei Pasuruan).

(Internet / John Raby Linesiding Club)



BOSNIEN

Dubrava, Sikulje (beide Regelspur) und eventuell Oskova (Schmalspur) setzten im Jahr 2020 Dampfloks im werksinternen Rangierdienst ein.

(Internet / John Raby)

SONSTWO

In Zimbabwe wurde der Dampflokeinsatz sowohl im Rangierdienst von Bulawayo als auch in der Hwange Colliery im Jahr 2019 beendet. Eine Wiederaufnahme ist bei den chaotischen Verhältnissen in Zimbabwe durchaus möglich, aber bisher nicht bestätigt.

Dampfspeicherloks fahren im Regelbetrieb außer in Indonesien auch in Deutschland, Österreich und Slowenien.

Norwegen

MEHR GELD FÜR DIE BAHN

Die norwegische Regierung will im Haushalt 2021 für die Bahn 32,1 Mrd. NOK (2,9 Mrd. EUR) bereitstellen. Das sind laut dem Jernbanedirektoratet 20% mehr als in diesem Jahr. Mit den Mitteln soll u.a. der weitere Ausbau der Dovrebanen (u.a. Baubeginn Kleverud – Sørli und Planungsbeginn Sørli – Akersvika), der Vestfoldbanen, der Østfoldbanen und der Ringeriksbanen (Abschluss der Planung Ringeriksbanen/E16) erfolgen. Weiter ist in Trøndelag

der Beginn der Elektrifizierung des Abschnitts Trondheim – Stjørdal und der Meråkerbanen vorgesehen. In Oslo wird ein neuer Eisenbahntunnel geplant und das ERTMS-Projekt wird fortgesetzt. Für den Betrieb und die Instandhaltung des Eisenbahnnetzes durch Bane Nor sind im nächsten Jahr 9,18 Mrd. NOK vorgesehen, 500 Mio. NOK mehr als 2020. Für die Finanzierung bestellter Personenverkehrsdienste sind 4,6 Mrd. NOK eingeplant und als zusätzliche Hilfe für die Unternehmen wegen der Corona-Pandemie stehen voraussichtlich 650 Mio. NOK zur Verfügung. (*eurailpress.de*)

Spanien

NEUE HGS IN BETRIEB

In Spanien ist am 26. Oktober die Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Zamora und Pedralba de la Pradería in Betrieb gegangen. Die 110 km lange Strecke mit 14 Viadukten und neun Tunneln ist mit ERTMS Level 2 ausgestattet und für Höchstgeschwindigkeiten von 300 km/h ausgelegt. Bei der Eröffnung sagte der spanische Verkehrsminister José Luis Ábalos, dass der Schienennetzbetreiber ADIF voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2021 auch den letzten Abschnitt der HGV-Verbindung nach Galicien zwischen Pedralba de la Pradería und Ourense in Betrieb nehmen kann. (*eurailpress.de*)

China

NEUER HG-SPURWECHSELZUG

CRRC Changchun hat am 21. Oktober einen neuen Hochgeschwindigkeitszug vorgestellt, der auf Normalspur und der russischen Breitspur eingesetzt werden kann. Der 212 m lange Zug ist ein Derivat des CHR400-BF. Der Zug ist auch für den internationalen Einsatz mehrsystemfähig. Neben den Spurwechsel-Drehgestellen hat das Unternehmen auch eine passende Wechselgleisanlage entwickelt, die auf seiner Teststrecke installiert wurde. Der Zug ist für 400 km/h ausgelegt. Das Forschungsprogramm wurde Berichten zufolge durch staatliche Zuschüsse in Höhe von 34,7 Mrd. CNY (4,4 Mrd. EUR) unterstützt. (*eurailpress.de*)

Kanada / USA

A2A – NEUBAUSTRECKE DURCH YUKON

Die A2A ist das Projekt einer Neubaustrecke zwischen Alberta und Alaska und soll kanadisches Öl aus dem zweitgrößten Ölvorkommen der Welt hinter Saudi Arabien – aus den sogenannten Athabasca-Ölsanden – weltmarktfähig machen. Die Alaska Rail-road Corp. (ARRC) und die Alaska to Alberta Railway Development Corp. (A2A) hatten am 27.06.19 eine Kooperationsvereinbarung unterzeichnet, die den Bau einer 1.600 Meilen (2.575 km) langen und 17 Mrd. USD (14,6 Mrd. EUR) teuren Eisenbahn vom ARRC-Netz in Alaska in die kanadische Provinz Alberta vorsieht. Mehr als 60 Mio. USD (52 Mio. EUR) wurden bereits für das Projekt bereitgestellt. Die Schiene würde auch die „Lower-48“-Staaten der USA an Alaska anbinden.

Auf der Seite Alaskas liegt schon die von Anchorage bis Fairbanks bzw. North Pole reichende Alaska Railroad. Sie müsste bis Delta Junction verlängert werden. Von dort ist die Neubaustrecke A2A zur Grenze nach Kanada und weiter bis nach Fort Mackay geplant, einer Stadt im kanadischen Bundesstaat Alberta, wo die Athabasca-Ölsande liegen. Ziel des Projekts ist es, die Erdöl-Abbaugelände mit Alaskas Gezeiten-Tiefhafen in Anchorage zu verbinden, da Alberta über keine anderen Möglichkeiten verfügt, das Öl von dort auf den Weltmarkt zu bringen, was überwiegend heißt: nach Asien. Zudem würden Alaska und der Norden Albertas an das nordamerikanische Eisenbahnnetz angeschlossen werden.

Die vorgeschlagene Trasse für das A2A-Rail-Projekt umfasst zudem Teile des traditionellen, vertraglich festgelegten und historischen Landes der indigenen Völker Kanadas. A2A Rail sagt, im Dialog mit den First Peoples entlang der vorgeschlagenen Route zu stehen, um sie über das Projekt zu informieren, doch wie kürzliche Erfahrungen zeigten, sind die First People oft auch geteilter Meinung. Zudem bestehen noch zahlreiche regulatorische und genehmigungsrechtliche Hürden, bevor der voraussichtlich über drei Jahre dauernde Bau begonnen werden könnte. Ferner muss auf der kanadischen Seite das A2A-Projekt zunächst einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen werden. (*Wolfgang Kieslich*)



Bildunterschriften:

Sandaoling geht im Wettbewerb um den weltweit letzten Dampflokeinsatz in die Verlängerung. Die Betreiber des Tagebaus haben ihre Konzession ins Jahr 2021 ausdehnen können. Auswärtige Zuschauer sind zur Zeit nicht zugelassen.
(Foto: Andreas Illert)

Indonesien hat es bis ins Finale geschafft. Aber werden die klapprigen Dampfloks der Zuckermühle Purwodadi eine weitere Erntesaison durchhalten?
(Foto: Andreas Illert)