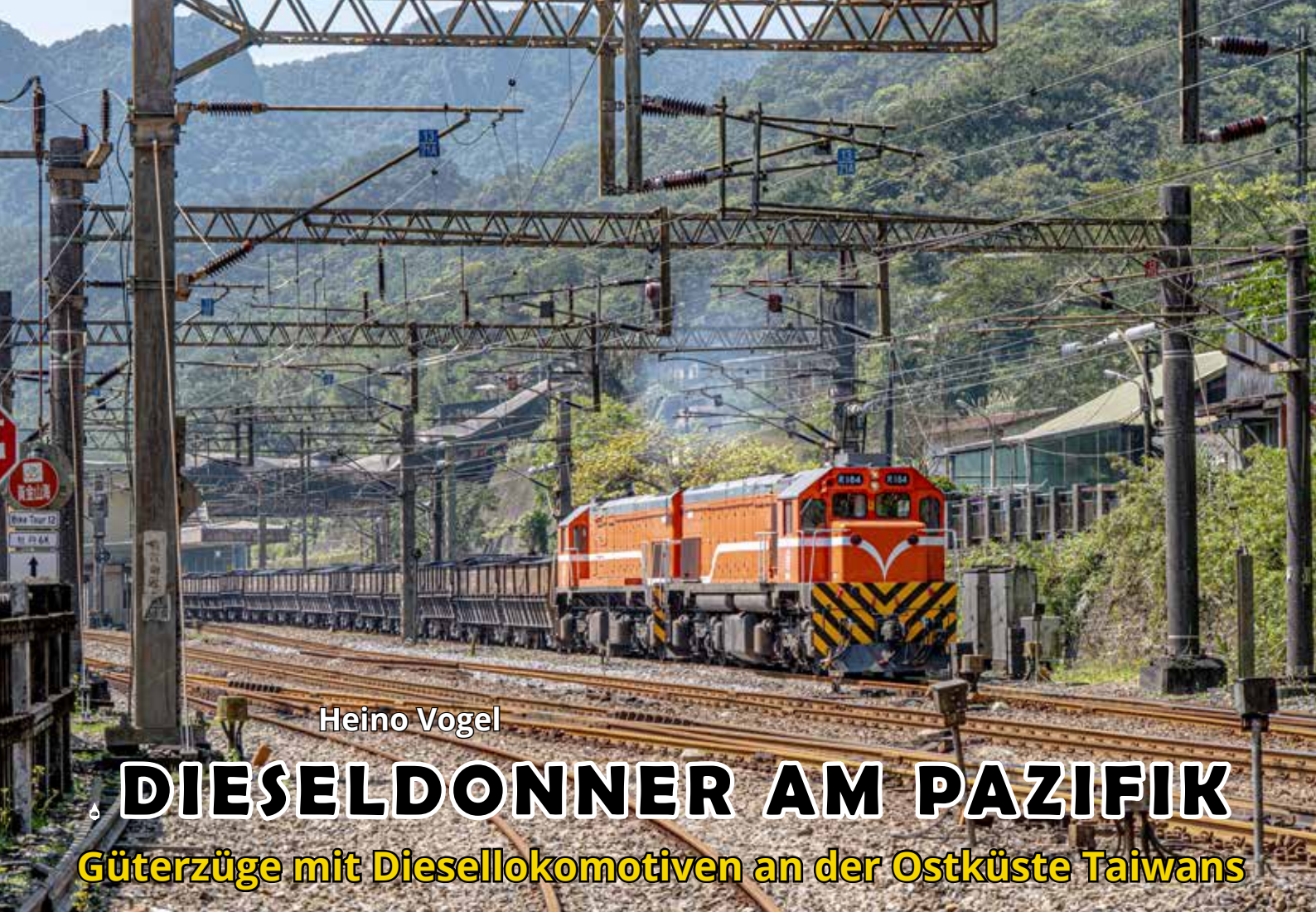




Heino Vogel

DIESELDONNER AM PAZIFIK

Güterzüge mit Diesellokomotiven an der Ostküste Taiwans

▲ Ausfahrt in
Doppeltraktion aus
der Station Houtong
Richtung Ruifang
(11.02.2025)

Die Ostküste Taiwans ist nicht nur für ihre atemberaubende Landschaft bekannt, sondern auch für ihre Bedeutung im Güterverkehr. Insbesondere die Verwendung amerikanischer Dieselloks hat die Transportinfrastruktur in dieser Region geprägt.

Die Eisenbahn Taiwans verläuft auf einer Streckenlänge von rund 1100 km ringförmig um die Insel auf einer Spurweite von 1067 mm. Daneben gibt es sechs Stichstrecken, die ins Landesinnere führen bzw. die Linien der Taiwan Railway (TR) mit der *Taiwan Highspeed Rail* (THSR) verbinden. Landschaftlich und fotografisch sehr interessant sind die Strecken an der Ostküste.

Die Eisenbahnen in Taiwan haben eine lange und bewegte Geschichte. Die ersten Eisenbahnlinien wurden während der japanischen Kolonialzeit zu Beginn des 20. Jahrhunderts gebaut, um die Entwicklung der Infrastruktur voranzutreiben. Nach dem Zweiten Weltkrieg erfuhren die taiwanesischen Bahnen zahlreiche Modernisierungen und Erweiterungen. In den 1950er und 1960er Jahren wurden amerikanische Dieselloks importiert, die das Rückgrat des Güterverkehrs bildeten.

Die Bahnstrecken entlang der Ostküste Taiwans bilden das so genannte *Eastern Trunk Line*-Netz der Taiwan Railways (TR). Dieses setzt sich zusammen aus:

- der Yilan-Linie (Badu ↔ Su'ao)
- der North-Link Line (Su'ao ↔ Hualien)
- der Hualien-Taitung Linie (Taitung Line)

Diese Abschnitte führen durch sehr abwechslungsreiche, steigungsreiche, bergige und küstennahe Landschaften, mit zahlreichen Tunneln und Brücken.

Obwohl die Strecken elektrifiziert sind, spielt der Dieselmotortrieb gerade im Güterverkehr weiterhin eine wichtige Rolle – insbesondere bei schweren Frachten. Dabei wird auch der Tatsache Rechnung getragen, dass einige – wenn auch oft nur kurze – Streckenabschnitte zu den Zement-, Kalkstein- sowie Sand- und Kieswerken nicht elektrifiziert sind.

Die Yilan-Linie (宜蘭線) ist der nördliche Abschnitt der Ostlinie der Taiwan Railway (TR) zwischen den Stationen Badu und Su'ao. Die Linie hat eine Länge von 95 km.

Diese Eisenbahnstrecke wurde 1924 während der kaiserlichen japanischen Herrschaft über Taiwan fertiggestellt. Der Ausbau auf zwei Gleise erfolgte Anfang der 1980er Jahre.

Im Jahr 2000 wurde die Strecke zwischen Badu und Luodong elektrifiziert, während der verbleibende Teil im Jahr 2003 fertiggestellt wurde.

Der östliche Teil der Hauptstrecke verläuft von Taipei nach Yilan, die Stationen der Yilan-Linie liegen zwischen Badu und Su'ao. Viele Züge verkehren durchgehend sowohl nach Taipei als auch nach Hualien.

Züge, die auf dem Yilan-Linienabschnitt der Hauptstrecke verkehren, haben unterschiedliche Ziele und verkehren auf Anschlussstrecken. Viele Züge, die nach Westen nach Taipeh fahren, enden nach dem Hauptbahnhof von Taipeh am Bahnhof Shulin.

Züge nach Pingxi fahren einen Teil ihrer Strecke entlang der Yilan-Linie, bevor sie in Sandiaoling auf die Pingxi-Linie abzweigen.

Bedeutung des Güterverkehrs an der Ostküste:

- Laut der TR lagern rund 90 % des Gütervolumens auf dem Korridor der North-Link Line, das heißt, viel Fracht nutzt gerade diesen Abschnitt.
- Die Hauptgüter sind dabei Massenwaren wie Zement, Kalkstein sowie Sand und Kies – typisch für eine Infrastruktur mit großer Nachfrage nach Baumaterialien.
- Insgesamt hatte die TRA im Jahr 2024 ein Frachtvolumen von 5,43 Mio. Tonnen.

Eine der größten Branchen an der Ostküste ist die Zementproduktion. Zement wird in großen Mengen in der Region hergestellt und ist für Bauprojekte im ganzen Land unerlässlich. Die alten Dieselloks sind entscheidend für den Transport von Zement von den Produktionsstätten zu den Baustellen.

Die Loks ziehen massive Zementwagen, die eine hohe Ladekapazität aufweisen. Dies ermöglicht es den Unternehmen, große Mengen Zement effizient und kostengünstig zu transportieren. Trotz des zunehmenden Drucks, umweltbewusster zu werden, bleibt der Einsatz von Dieselloks für die Zementindustrie von großer Bedeutung.

Zwischen den Stationen Shuangxi und Mudan hat die Strecke eine starke Steigung. Die schweren Güterzüge fahren teilweise mit Vorspann, Doppeltraktion bzw. erhalten Nachschub von einer Ellok. Die Schublok ist in der Station Shuangxi stationiert, setzt sich dort hinten an den Zug, fährt bis zur Station Houtong und kehrt danach nach Shuangxi zurück.

R150-Serie – Diesel-elektrische Lokomotive

Für die Erweiterung des Lokparks mit einer höheren Zugkraft kaufte die TRA 1973 von der EMD-Fabrik der amerikanischen General Motors Company diesel-elektrische Lokomotiven für die Hauptstrecke. Diese Lokomotiven basieren auf der ursprünglichen Werksform G22CU, aber die Antriebskonstruktion und die elektrische Ausrüstung ist komplizierter als bei der Serie R100. Die Loks der R150-Serie haben ein Dienstgewicht von 88 t, leisten 1650 PS und erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h.

R180/R190-Serie – Diesel-elektrische Lokomotive

Im Jahr 1992 erwarb die TR vier diesel-elektrische Lokomotiven der Reihe R180 und zwei der Reihe R190. Gegenüber der Reihe R150 weisen diese Lokomotiven drei Verbesserungen auf. So sind

Das Themenheft "TAIWAN" aus dem Jahr 2023 (Nr. 159, III / 2023) ist nach wie vor erhältlich.

Es enthält u.a. eine ganzseitige Karte, natürlich auch mit der hier beschriebenen Strecke an der Ostküste.

Zu bestellen über unsere Homepage FERN-Express.com oder direkt beim Verlag (s. S. 2).

▼ Ab Shuangxi gibt es Nachschub mit einer Ellok (29.02.2024)





▲ Diese modernen Stadler-Diesellokomotiven der Baureihe R200 lösen die Serie R150 in Taiwan ab. Das Bild entstand am an der Ostküste in der Station Shuangxi.

die Loks mit einer Klimanlage, mit einer automatischen Zugsteuerungsanlage und Doppeltraktionssteuerung ausgestattet. Aufgrund der guten Erfahrungen mit der R190 erwarb die TR 1996 weitere zwei dieser Lokomotiven, so dass sich die Gesamtzahl auf sechs erhöhte. 2001 kaufte die TR sechs weitere R180 Loks.

Die Lokomotiven der Reihe R150 haben nun bald ihr Ende erreicht und werden durch die neuen Stadler-Loks der R200-Serie ersetzt.

R200-Serie – die moderne Triebkraft der TR
Seit 2023 setzt die TRA die R200-Serie von Stadler ein – sechssachsige diesel-elektrische Lokomotiven auf „Kapspur“ (1067 mm).

- Leistung: 2700 PS, Anfahrzugkraft bis 430 kN
- Höchstgeschwindigkeit: maximal 120 km/h.
- Klimatisch ausgelegt: Diese Loks wurden so konstruiert, dass sie auch unter extremen Bedingungen – hohe Luftfeuchtigkeit (bis 100 %) und Temperaturen bis 45 °C – zuverlässig arbeiten.
- Sicherheit & Technik: Kameras rund um den Führerstand, Überhitzungsschutz, automatische Brandbekämpfung, digitale Diagnosemöglichkeiten.
- Einsatz: Primär im Güterverkehr, aber auch für militärische Transporte und Notfallrescue-Züge vorgesehen.
- Die Lokomotiven lassen sich auch in Mehrfachtraktion fahren.
- Insgesamt hat die TR 34 Einheiten bestellt.

Wer die diesel-elektrischen Loks der Reihe R150 noch erleben möchte, sollte sich beeilen, denn die Tage dieser Baureihe sind gezählt. Ein leitender Mitarbeiter der TR erklärte mir gegenüber: „Unsere alten Dieselloks werden bald verschrottet oder in Museen verschwunden sein und durch moderne ersetzt. Damit leisten wir unseren Beitrag für die Umwelt. Eine neue Diesellok der Reihe R200 wird zwei alte Diesel der EMD-Reihe ersetzen.“

Tipps für Fotografen:

Fotografiert werden darf in Taiwan (fast) uneingeschränkt, natürlich unter Beachtung der üblichen Sicherheitsvorschriften überall. Die Eisenbahner der TR sind Fotografen gegenüber sehr aufgeschlossen und freuen sich, wenn man sich für ihre Eisenbahn interessiert. Natürlich gelten auch in Taiwan die allgemeinen Verhaltensregeln an Bahnstrecken, dies auch zur eigenen Sicherheit.

Es gibt einige schöne Fotostellen, von denen ich hier drei meiner persönlichen Favoriten aufführe:

Station Ruifang

In Ruifang werden sehr oft Güterzüge im Bahnhofsbereich abgestellt, die auf ihre Weiterfahrt warten. In Ruifang kann von allen Bahnsteigen auf problemlos fotografiert werden.

Station Houtong

In Houtong können einfahrende Güterzüge gut vom Bahnsteig aus fotografiert werden. Auch werden hier Züge für die Weiterfahrt in Richtung Ruifang abgestellt. Geht man aus dem Stationsgebäude kommend nach links der Mauer bzw. dem Wanderweg entlang, kommt man an ein ehemaliges Abstellgleis mit einem Gittertor. Durch diese Gittertor hindurch kann man die ausfahrenden Züge gut fotografieren.

Station Dali

Eine bekannte und beliebte Fotostelle mit schönem Hintergrund (Felsnase im Pazifik) ist Dali. Von der Station ist es ein gutes Stück an der viel befahrenen Straße zu Laufen bis zum Tempel. Genau dort gegenüber ist das Ende eines Gitterzaunes bzw. eine offene Stelle, von der aus sehr gut fotografiert werden kann.

Ansonsten bietet sich die gesamte Ostküste zum Fotografieren an. Die Strecke verläuft abschnittsweise direkt am Pazifik.



▲ R171 mit einem Zementzug im Bahnhof von Ruifang (29.02.2024)

▼ Beliebte Fotostelle direkt am Pazifik in Dali (11.02.2025)

