

LOK Report

Triebfahrzeuge: neue S-Bahn München
Europa: Irland, Österreich, Bulgarien
Übersee: Südafrika





Südafrika

Großdampf in der Karoo

von Florian Schmidt

▲ Die Schrottautos nahe der Brücke über den Modderriver liegen schon Jahre da. Wie sie dorthin gekommen sind, weiß niemand mehr. Ein schöner Vordergrund für den am 29.6.2023 mit 25NC bespannten Zementzug sind die Vehikel aber allemal. Fotos: Florian Schmidt

Die Eisenbahnen Südafrikas scheinen dem Zerfall preisgegeben. Inkompetentes Management, Stromausfälle, Korruption bei der Materialbeschaffung, Sabotage und Diebstahl haben den Niedergang dieses einst vorbildlichen Eisenbahnsystems

Ein Diskussionspapier der Brenthurst Foundation aus dem vergangenen Jahr beschreibt beispielhaft den Niedergang des südafrikanischen Eisenbahnwesens: Nach Süden blickend war Anfang 2010 von einer der goldgelben Abraumhalden Johannesburgs noch das großartige FNB-Stadion zu sehen, wo im gleichen Jahr das Endspiel der Fußball-Weltmeisterschaft ausgetragen wurde. Im Vordergrund die eleganten Bögen einer Betonbrücke, auf der sich die Gleise, Masten und Oberleitungen der 14 km langen Bahnlinie vom Zentrum Johannesburgs nach Nasrec, dem nahe Soweto gelegenen National Recreation Centre, im Sonnenlicht spiegelten. In den Stoßzeiten transportierte die Bahn 20 000 Passagiere stündlich. Nasrec selbst gehörte zu den 50 Bahnhöfen, die für die Weltmeisterschaft durch die Passenger Rail Agency of South Africa (PRASA) gebaut bzw. renoviert wurden. Die Verbindung von Soweto zur Stadtmitte Johannesburgs wurde als »democratising space« gefeiert, war doch das schwarze Soweto während der Apartheid-Ära bewusst vom weißen Geschäfts- und Finanzzentrum abgeschottet gewesen.

Zehn Jahre später ist der Bahnhof Nasrec geschlossen und verwahrlost. Die unbenutzten Gleise verrosteten und sind

teils schon von Gras überwuchert, die Oberleitungen sind verschwunden, lediglich einige Kabelenden baumeln noch von den Masten. Die Brückenpfeiler sind mit Graffiti beschmiert, überall liegt Müll. Der Transportminister Fikile Mbalula bezeichnete die PRASA im Januar 2020 in einem Interview als »broken organisation«.

Ein Blick in die Geschichte

Bis in die frühen 80er Jahren unterhielten die damaligen South African Railways (SAR) etwa 3 000 Bahnhöfe und Haltepunkte. Jedes Provinzstädtchen hatte einen Bahnanschluss mit regulärem Personenzugverkehr, zwischen den Großstädten gab es regelmäßige und zuverlässige Fernreisezüge. Davon ist nichts geblieben: Mit Ausnahme von zwei monatlich (!) verkehrenden »Shosholoz Meyl«-Zugpaaren zwischen Johannesburg und Queenstown bzw. Musina gibt es außerhalb der großen Ballungszentren im Südafrika des Jahres 2023 keinerlei Reisezüge mehr.

Nun dienen Südafrikas Eisenbahnen natürlich immer schon vornehmlich dem Gütertransport. Bis in die späten 70er Jahre war die Bahn nahezu ohne Konkurrenz. Fast alle Bahnhöfe hat-

beschleunigt. Und dennoch wurde im Juli – für wenige Tage – das für unmöglich gehaltene Realität: die Rückkehr einer mächtigen 25NC Dampflokomotive auf die Strecken der Karoo.

ten Laderampen und -einrichtungen, die täglich betrieben wurden. In den ländlichen Gebieten standen die einst zahlreichen Nebenstrecken zumeist im Dienste der Landwirtschaft, um Getreide, Obst und andere Produkte in die Städte zu befördern. Die Hauptstrecken wiederum dienten dem Transport von Rohstoffen und Massengütern in die Industriegebiete oder zu den Exporthäfen. Auf den großen Verschiebebahnhöfen wie Germiston wurde rund um die Uhr rangiert, und selbst eine mittelgroße Provinzhauptstadt wie Bloemfontein sah nicht weniger als 250 Zugbewegungen innerhalb von 24 Stunden.

Der schienengebundene Transport von Erz und Kohle in die Exporthäfen ist zwar – trotz Rekordnachfrage und entsprechender Preise auf dem Weltmarkt – seit Jahren rückläufig, funktioniert aber zumindest noch auf der 861 Kilometer langen Vorzeigestrecke »Ore Export Line« (OREX) von Sishen zum Atlantik-Hafen Saldanha. Die jährliche Kapazität dort liegt bei 60 Millionen Tonnen Eisenerz. Die Strecke wird mit 50 kV Wechselstrom betrieben, was extrem schwere Lasten ermöglicht. Diese liegen nicht selten bei 40 000 Tonnen pro Zug, die sich auf 375 Wagen verteilen.

Auch die von den Ermelo-Kohlefeldern ins 588 Kilometer entfernte Richards Bay

am Indischen Ozean führende Strecke darf zu den noch funktionierenden Teilen der südafrikanischen Eisenbahn-Infrastruktur gezählt werden. Auf der mit 3 kV Gleichstrom elektrifizierten Strecke werden Züge von 200 Wagen Länge abgefertigt.

Der Niedergang der südafrikanischen Eisenbahnen ist auch, aber eben nicht nur, dem seit 1994 regierenden African National Congress (ANC) zuzuschreiben. Das Fundament wurde bereits 1977 von einer den Straßenverkehr begünstigenden Deregulierungskampagne der seinerzeit weißen Regierung gelegt. Die SAR wurden in SA Transport Services (SATS) umbenannt, Heerscharen von Beratern wurden herbeizitiert, das Personalkarussell drehte sich immer schneller, wertvolle Kompetenz ging verloren. Der de Villiers Report aus dem Jahre 1986 schlug schließlich vor, dass sich die Bahn konsequent von verlustbringenden Operationen, auch solchen sozioökonomischer Natur, trennen sollte. Damit begann das große Nebenbahnsterben. 1990 wurden die SATS, welche bis dato direkt der Regierung unterstanden, in eine »limited liability company« mit dem Namen Transnet Limited umgewandelt. Die wichtigste strukturelle Änderung war nun die Trennung der Verwaltung des Personenverkehrs durch die SA Rail Commuter Corporation, SARCC (später in die eingangs erwähnte PRASA umbenannt), und des Güterverkehrs durch die Transnet Freight Rail, TFR. Die Brenthurst Foundation kommentierte: »It was a great mistake to separate goods train from

passenger traffic ... This created major operational, safety and accountability problems that had not existed before. TFR naturally had no interest in passenger trains.«¹ Die Tatsache, dass die PRASA dem Transportministerium, die Transnet dem Department of Public Enterprises unterstand, vervollständigte das Chaos. War die Deregulierung der 80er Jahre die Ursünde, so war die Trennung von Personen- und Güterverkehr der wesentliche Faktor, der Missmanagement und Korruption Tür und Tor öffnete. Nur allzu gerne nutzten die Granden der ANC-geführten Regierungen dies aus.

Korrumpierte Vetternwirtschaft

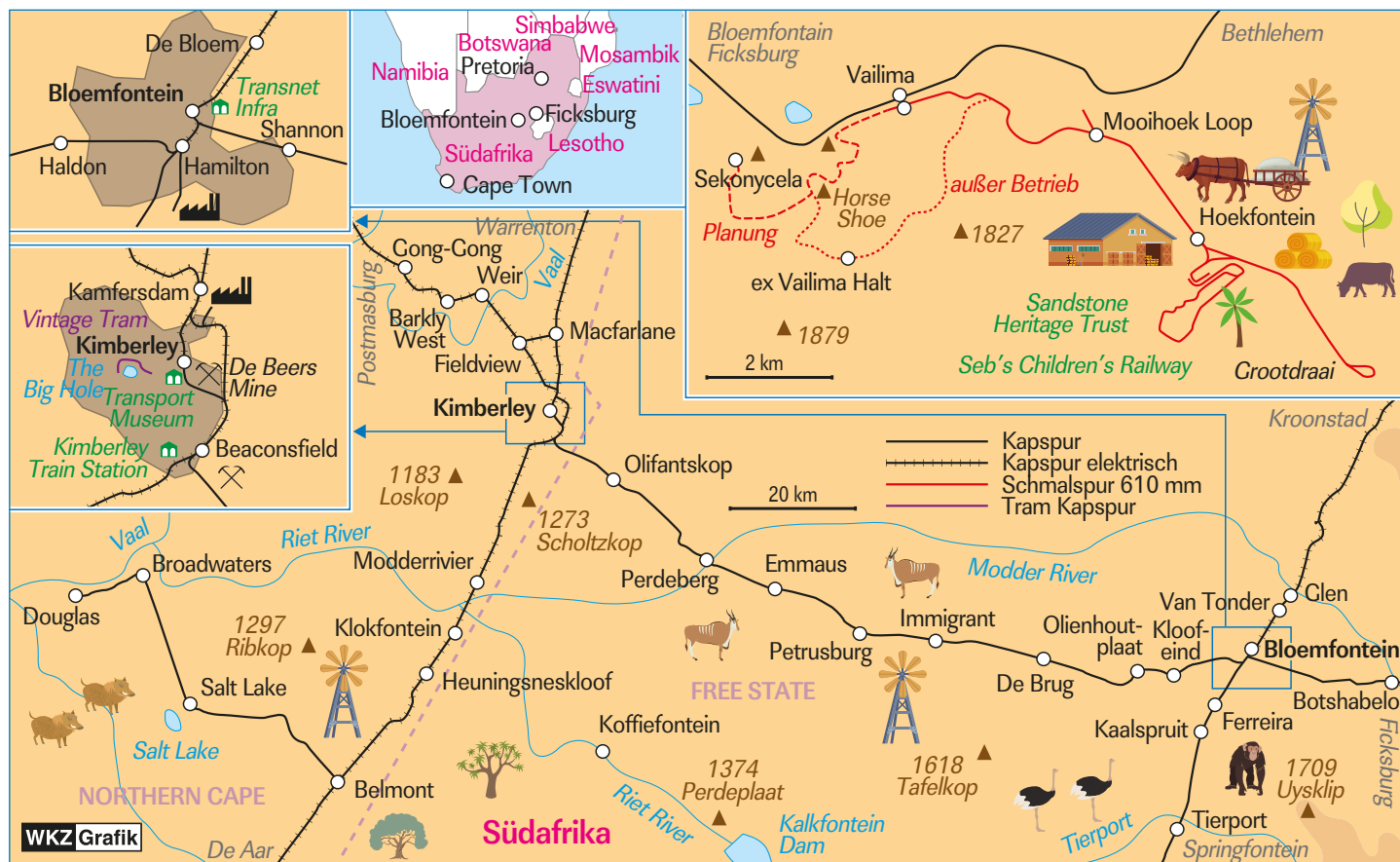
BBC News verdeutlichte die Problematik im Februar 2022 wie folgt: »South Africa has the most advanced railway system on the continent, but it has been stripped by criminals looking to make money from scrap metal.«² Dieses Problem war seit vielen Jahren bekannt, dennoch wurden im Jahre 2019 seitens der PRASA alle Verträge mit privaten Sicherheitsdiensten gekündigt. Es soll bei der Auftragsvergabe nicht mit rechten Dingen zugegangen sein. Einen Plan, die Sicherheit der Bahnhöfe und der gesamten Infrastruktur anderweitig zu gewährleisten, gab es nicht. Damit wurden Diebe und Plünderer aus dem ganzen Lande eingeladen, sich an Südafrikas Bahnanlagen zu bedienen. Die Covid-Lockdowns verschlimmerten das Problem, Plünderer machten sich nun

auch ganz dreist bei Tageslicht ans Werk. Vandalen erledigten den Rest. Viele Bahnhöfe des Landes sind nunmehr Ruinen. Gemäß dem Bericht der Brenthurst Foundation sollen bereits über 3 000 km elektrische Kabel entwendet worden sein. Die Eisenbahn Südafrikas befindet sich laut BBC News »on the verge of total collapse«, kurz vor dem Kollaps. Das angesehene britische Wirtschaftsmagazin The Economist beschreibt den Niedergang der TFR wie folgt: »Like Eskom (der staatliche Energieversorger, Anm. der Redaktion) it was badly managed by hacks deployed by the ruling party and then pillaged through corrupt contracts, many signed during the era of »state capture« under Jacob Zuma, a former president. Now, weighed down by debt and with hundreds of broken locomotives, it cannot keep all of its freight trains running.«³ Die korrumpierte Vetternwirtschaft des ANC war nach der Trennung von Personen- und Güterverkehr voll zum Tragen gekommen.

¹ Es war ein großer Fehler, den Güter- vom Personenverkehr zu trennen ... Dies führte zu erheblichen Betriebs-, Sicherheits- und Kommunikationsproblemen, die es zuvor nicht gab. TFR hatte natürlich kein Interesse an Personenzügen.

² Südafrika verfügt über das fortschrittlichste Eisenbahnsystem des Kontinents, wurde jedoch von Kriminellen, die mit Altmittel Geld verdienen, »abgeschafft«.

³ Es wurde ... durch von der Regierungspartei eingesetzte »Hacker« schlecht gemanagt und im Rahmen »korrupter« Verträge ausgeplündert, von denen viele unter dem »Staatsroberer« Jacob Zuma unterzeichnet wurden. Wegen der Schuldenlast und hunderter schadhafter Lokomotiven kann das Güterverkehrsaufkommen nicht mehr bewältigt werden.



► Dieses Bild symbolisiert den Niedergang der Eisenbahn in Südafrika. Das ehemalige Großdepot Bloemfontein beherbergt lange Reihen von Schrottllokomotiven und Lokomotivkadavern. Während die untergehende Sonne den Himmel vergoldet, bringt das Schild »Beware of moving locomotives« eine deftige Portion Ironie zum Ausdruck.

Dennoch würde die TFR liebend gerne 7 300 km Nebenbahnen an die Provinzregierungen übertragen und an private Betreiber vermarkten. Dies ist jedoch Wunschdenken, angesichts des beklagenswerten Zustandes dieser Eisenbahnlinien und entsprechend hoher Investitionserfordernisse. Selbst um die Reaktivierung des berühmten Outeniqua Choo Tjoe von George nach Knysna ist es nach einer Ausschreibung im April 2022 wieder einmal still geworden.

Aber auch von den 12 100 km Hauptbahnen sehen nur noch etwa 7 000 km regelmäßigen Zugverkehr. Somit wurden laut dem Department Statistics South Africa (»Stats SA«) 2022 nur noch etwa 15 % des Güterfrachtvolumens auf der Schiene transportiert. Der Abstieg ist rasant: alleine von 2017 bis 2022 sank das Transportaufkommen um ein Drittel von 230 Millionen Tonnen auf 155 Millionen Tonnen, dem niedrigsten Stand seit Mitte der 80er Jahre. Damals hatte Südafrika jedoch mit Import- und Exportrestriktionen im Rahmen mannigfaltiger Sanktionen gegen das Apartheid-Regime zu kämpfen. Heutigentages ist der Niedergang des Schienenverkehrs zu 100 % hausgemacht.

Wachstumshemmnis und »Lost Place«

Selbst die oben erwähnten Erz- und Kohlebahnen fahren derzeit unter Kapazität. Die Exportverluste sollen sich laut dem Economist mittlerweile auf 80 Milliarden Rand (4 Milliarden Euro) pro Jahr belaufen. Ineffizienzen und höhere Transportkosten des Straßentransportes mit eingerechnet kostet der Niedergang der Eisenbahn Südafrika 400 Milliarden Rand im Jahr, 6 % des Bruttoinlandsprodukts. Die Bahn ist also am Kap kein Wachstumsförderer, sondern ein Wachstumshemmnis. Der Niedergang kritischer und systemrelevanter Infrastrukturen wie der Escom und der Transnet ist auch den Rating-Agenturen nicht entgangen, welche die



Kreditwürdigkeit des Landes längst auf »non-investment grade« zurückgestuft haben.

Die Unfähigkeit der Eisenbahn, ihrem Auftrag nachzukommen, und der damit einhergehende dramatische Rückgang des Transportaufkommens hat zwangsläufig zu einer Überlastung der Straßen geführt, von denen viele nicht für den Schwerlastverkehr ausgelegt sind. Auch hier tritt also Zerstörung als Nebeneffekt ein: »We have seen first-hand how the increase in tipper trucks transporting commodities to ports is causing destruction of our road infrastructure«⁴, wusste Roelie van Reenen, Lieferkettenmanager der Beefmaster Group, dem Nachrichtenportal News24 zu berichten.

Die von uns besuchte Hauptbahn Kimberley-Bloemfontein sieht derweil gerade noch zwei Güterzugpaare am Tag. Das Depot Bloemfontein, einst Zugförderungsstelle eines stolzen Bahnknotenpunktes mit 250 Zugbewegungen am Tag, ist zu einem »Lost Place« degradiert, einer Heimat langer Reihen von Schrottlloks, teils neueste Lieferungen aus China.

Die Idee von Bernd Seiler, dem Geschäftsführer von FarRail Tours, und Derick du Toit, dem CEO der New Central Cape

Railway (NCCR), nun ausgerechnet in der südafrikanischen Karoo gewissermaßen das »Hochamt« des Dampfbetriebes aufstehen zu lassen, dürfte angesichts der gegebenen Umstände getrost als verrückt angesehen werden.

Herausforderung Dampflokunterhaltung

Die Wartung und der Betrieb von Dampflokomotiven wurden angesichts der zunehmenden Dysfunktionalität der staatlichen Bahnverwaltung mit immer größeren Hindernissen konfrontiert. Da war zunächst ein generelles Verbot von Dampflokomotiven auf Hauptstrecken nach dem Dampfabschied im Jahre 1992. Den verschiedenen Klubs zur Unterhaltung von Dampflokomotiven wurde der Zugang zum Hauptbahnnetz verwehrt, wurden diese doch als »unprofitables Spielzeug weißer Männer« angesehen. Nur wenigen Anbietern, unter anderem dem Reefsteamers Association und dem legendären David Rogers gelang es, gewinnbringenden Hauptstreckendampf mit Großdampfloks der ehemaligen SAR zu organisieren, stets in Zusammenarbeit mit Transnet. Die »Three Provinces Tour«, welche im Jahre 2007 die große Zeit der Dampfära mit authentischen Zügen nachstellte (siehe den ausführlichen Bericht hierzu im LOK Report 10/2007), war jedoch die letzte ihrer Art, da derlei Veranstaltungen vom stetig wechselnden Transnet-Management immer weniger Unterstützung fanden. Wie in besagtem Artikel beschrieben, gab es »zunehmend Beschränkungen, die längst über das allgemein Nachvollziehbare [hinausgingen].« Dazu gehörte das Verbot von ausgebildeten Lokführern, sich für Dampfzugfahrten zur Verfügung zu

► 15F 3117 »Nkosie« wurde in Hermanstad wieder betriebsfähig aufgearbeitet und wartet auf ein Access Agreement für Streckendampf.



⁴ Wir haben aus erster Hand erlebt, wie die zunehmende Zahl von Kippern, die Waren zu Häfen transportieren, zur Zerstörung unserer Straßeninfrastruktur führt.

stellen. Die sich verschlechternde Infrastruktur sowie Probleme mit der Kohle- und Wasserversorgung erschwerten die notwendige Logistik zusätzlich.

Ohne den weiterhin unermüdlichen Einsatz besagter südafrikanischer Eisenbahnvereinigungen wäre vom Eisenbahnerbe der Dampflokzeit heute nichts mehr übrig. Allerdings sind die Bewahrung und der Einsatz von historischem Eisenbahnmateriale ein schwieriges und vor allem teures Unterfangen. Es warten nicht nur die erwähnten Probleme mit der Transnet und ihrer ausufernden Bürokratie, sondern auch ganz erheblich gestiegene Kosten für Kohle und Sicherheitsdienste. Sicherheit ist unerlässlich in einem Land, in dem jede Form von Metall von spezialisierten Banden zu Geld gemacht wird. Hinzu kommt die generelle Komplexität der Wartung von Dampflokomotiven: Reparaturen sind arbeitsintensiv, Ersatzteile immer schwieriger zu bekommen und fachmännische Expertise aus der Dampflokzeit rar.

So musste die in Germiston beheimatete Reefsteamers Association, welche David Rogers Dampflokomotiven der Klassen 15CA, 15F und 25NC zur Verfügung gestellt hatte und selbst regelmäßige Dampfzugfahrten nach Magaliesburg und Cullinan unternahm, im Dezember 2019 Insolvenz anmelden. Der Fahrzeugpark, bestehend aus authentischen Personen- und Güterzuggarituren sowie acht ex-SAR Dampflokomotiven, wurde fortan von den Sandstone Estates bewacht, ihr Schicksal ist jedoch ungewiss. Vermutlich werden diese Maschinen nie wieder laufen.

FarRail und die NCCR gehen das Unmögliche an

Die Insolvenz von Reefsteamers, deren Lokomotiven fortan zur Konkursmasse gehörten, wirkte sich auch auf die von FarRail und der NCCR geplante »Big Steam« Tour aus. Ein Einsatz von deren



Lokomotiven, die einfachste von ausschließlich schwierigen Varianten, war nun nicht mehr möglich.

So wurden zwei 25NC von Steamnet 2000, einer weiteren Organisation, die sich dem Erhalt von Dampflokomotiven verschrieben hatte, für die notwendigen und aufwendigen Kesseluntersuchungen auserkoren. Es handelte sich um 25NC 3437 (gebaut als 25NC von Henschel im Jahre 1953, Fabriknummer 28756) und 25NC 3482 (gebaut als 25 von North British, Fabriknummer 27343, modifiziert zu »non condensing« im Februar 1979). Beide waren in Beaconsfield, dem Großdepot von Kimberley, untergekommen und in einem guten technischen Zustand. Das Feuer unter ihren Kesseln war jedoch im Jahre 1996 erloschen. Die vollständigen Kesseluntersuchungen stellten mithin ein erhebliches finanzielles Risiko für die Veranstalter dar. Sie verliefen jedoch erfolgreich. Im September 2019 waren die Kessel zertifiziert.

Doch dann kam Covid. Sehr viele Angestellte aus den Büros der Transnet wurden zur Pandemiebekämpfung abgezogen, was die Erstellung des notwendigen »Access Agreement«, welches den Betrieb der beiden Dampflokomotiven auf Transnet-Gleisen erlauben sollte, unmöglich machte. Die Pandemie zog sich hin, und auch 2021 war nicht daran zu denken, nach Südafrika zu fahren, zumal sich dort das Geschehen mit einer eigenen Virus-Variante als besonders schwierig darstellte. Auch Anfang 2022 waren viele Mitarbeiter von Transnet noch immer nicht an ihre Arbeitsplätze zurückgekehrt, sodass es unmöglich war, eine Fahrt mit den 25NC anzubieten. Als die Arbeit am Access Agreement endlich wieder aufgenommen wurde, liefen die Kesselfristen der beiden Lokomotiven ab. Doch die zuständige Prüforganisation teilte mit, dass eine Verlängerung der Frist um ein Jahr möglich sei, weil quasi keine Einsatztage in den drei Jahren angefallen waren. Diese Verlängerung kostete nur einen Bruchteil der ursprünglichen Kesseluntersuchung, und deswegen konnte das Projekt für 2023 noch einmal angegangen werden.

Die Bürokratie ufert aus

Zwischenzeitlich trat aber ein neues Problem auf: Eine der beiden Lokomotiven befindet sich im Privatbesitz, die andere gehört der Transnet Heritage Foundation. Diese vergibt Leasingkontrakte für jeweils fünf Jahre, und diese fünf Jahre waren nun abgelaufen. Einen Leasingvertrag zu verlängern ist bei der Transnet nicht so einfach. Die zuständigen Mitarbeiter kehrten erst Anfang 2023 an ihre Plätze zurück, und als sie sich dann endlich zum Ansinnen der Vertragsverlängerung äußerten, hieß es, dass der Prozess etwa neun Monate

▲ Am 26.6.2023 wurde etwas Geschichte geschrieben. Nach Jahrzehnten fuhr wieder eine 25NC unter Dampf durch die Weiten der Karoo. 3437 eilt mit ihrer Fracht bei Sheephouse in Richtung Douglas.



◀ Leichte Steigung bei Skiebaan, in der sich 25NC 3437 am 26.6.2023 mit ihrem gemischten Güterzug richtig ins Zeug legen musste.



▲ Mit viel Rauch und Getöse erreicht unser Güterzug am Nachmittag des 26.6.2023 das Provinzstädtchen Douglas.

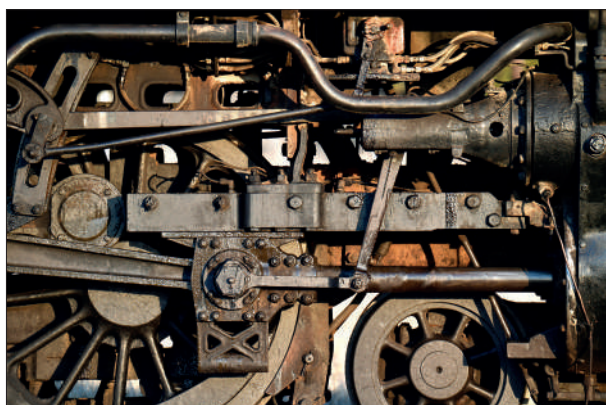
dauern würde! Derick du Toit, der schon seinerzeit als CEO der Ceres Rail die 2019er Tour durch das Western Cape erfolgreich organisiert hatte, und nun Chef der NCCR war, wusste jedoch Rat: Es musste ein Vertrag erstellt werden, der besagte, dass die Lok in zumindest gleichem Zustand wieder zurückgegeben würde, wie man sie vorgefunden hat. Zudem verpflichtete man sich mit der Nutzung der Maschine, für alle technischen Fehler verantwortlich zu sein. Eine Nutzungsgebühr pro Tag musste entrichtet sowie eine Versicherung abgeschlossen werden – und der Kessel sollte beim Department of Labour (Arbeitsministerium) registriert werden. Alle Druckbehälter müssten dort registriert werden, hieß es seitens der Transnet. Die Bürokratie uferte aus.

Im März fand dann das »Risk Assessment«, also die Risikobewertung statt. Diese ist die Voraussetzung für das Access Agreement. Das Meeting war hochkarätig besetzt, rund ein Dutzend Mitarbeiter waren involviert. Leider war seitens der Transnet jedoch niemand dabei, der noch irgendeine Kenntnis vom Dampfzeitalter hatte. Und so kamen recht absurde Forderungen auf den Tisch, zum Beispiel dass wir Abgas- und Schallpegelmessungen durchführen sollten. Auch über die Gefahren, die

sich aus der Annäherung eines Dampfzuges an einen Bahnübergang ergaben, wurde ausgiebig diskutiert. Es wurde darüber hinaus vereinbart, dass ein Bremstest mit den Loks durchzuführen sei. Indes dauerte es zwei weitere Monate, bis dieser auch von Transnet genehmigt wurde. Fotos und Videos des erfolgreichen Bremstestes verbreiteten sich online. Und damit begannen neue Probleme...

Es gibt mehrere Vereine und Einzelpersonen in Südafrika, die gerne auch ein Access Agreement mit der Transnet hätten, bisher aber gescheitert sind. Der Bremstest wurde nun zum Anlass genommen, Beschwerde einzulegen. Obwohl dieser Test per E-Mail von der Transnet explizit genehmigt worden war, wurden Spitzfindigkeiten ausgemacht: es wären beispielsweise Güterwagen ohne Lizenz rangiert worden, und so weiter. Es kostete viel Zeit und Mühe, diese Wogen wieder zu glätten.

▼ Mit dem roten Speicher im Hintergrund könnte dieses Bild auch aus den USA der 50er Jahre stammen. Großdampflok 25NC 3437 hat Douglas erreicht und sonnt sich im Abendlicht, bevor sie auf dem örtlichen Wendedreieck gedreht wird. Die Ankunft des Kolosses verursachte einen nicht unerheblichen Menschenauflauf.



▼ Technikstudie einer 25NC.



Beim Department of Labour wollte man unterdessen nichts von einer Kesselregistrierung wissen. Man hätte keine Ahnung, wie das geht. Transnet Heritage bestand aber darauf. Es wurde ein weiterer Versuch in Bloemfontein unternommen, wo schlussendlich Unterstützung zugesagt wurde.

Die Arbeiten an den Lokomotiven gingen unterdessen weiter. Altes Fett musste entfernt und neues Fett eingefüllt werden. Ein Ejektor wurde von einer anderen Lok gewonnen und aufgearbeitet, der Steuerungszyylinder wurde wieder gangbar gemacht, die Lichtmaschine repariert, Tests mit den Injektoren vorgenommen und noch viele weitere Arbeiten, die alle erforderlich waren, damit die Maschinen wieder auf die Strecke gehen konnten.

Von Transnet kam schließlich das erste Papier, welches die Durchführung der Reise genehmigte. Dabei ging Transnet selbst davon aus, dass ein Access Agreement rechtzeitig vor der Reise ausgestellt sein würde. Obwohl ein solches immer wieder zugesagt wurde, passierte aber weiterhin nichts. Es waren zu viele Unterschriften erforderlich. Derick hatte einen Lösungsansatz: Ob denn die Reise auch unter dem Access Agreement eines anderen Bahnunternehmens durchgeführt werden dürfte. Dies wurde von Transnet tatsächlich bestätigt. Nach ein paar weiteren Telefonaten schien das Problem gelöst: es sollte nun unter dem Access Agreement von Rovos Rail gefahren werden. Rovos hatte eine Genehmigung für alle Strecken in Südafrika, hieß es. Am 30.5.2023 schickte Transnet die Nachricht, dass das Access Agreement für Derick nunmehr ebenfalls fertig sei, und jetzt dem General Manager vorgelegt würde. Auch der ominöse YQ-Brief würde fertig sein. YQ heißt in Langform »Your Question« (Ihre Anfrage), also die Antwort auf die Frage, ob wir die Reise durchführen dürfen. Im Prinzip handelt

es sich dabei um den verbindlichen Fahrplan. Bei Zusage der Reise an die Teilnehmer schienen also alle Aspekte gesichert: Das Access Agreement, der YQ-Brief als auch die Lokomotiven mit gültigen Papieren. Aber Zusagen alleine halfen nicht, es mussten diese Papiere nun auch tatsächlich unterschrieben werden. Bei Transnet tat sich jedoch weiterhin nichts, es gab noch nicht einmal einen Preis. Dieser war dann höher als erwartet, denn die Transnet hatte die völlig neue Forderung aufgestellt, dass eine Diesellokomotive mit am Zug sein müsste. Nachdem klar war, dass diese für die Fotostellen vom Zug entfernt werden durfte, waren nun wirklich alle Punkte geklärt. Oder etwa doch nicht?

Beim Bremstest hatten sich noch einige kleinere Probleme an den Loks gezeigt, die es vor der Reise zu beseitigen galt. Nichts, was den Einsatz der Loks gefährdet hätte, aber zum Beispiel waren die Zylinderstopfbuchsen undicht, das Verzögerungsventil korrodiert und das Vorstufenventil des Reglers undicht. Es wurde weiter intensiv an beiden Maschinen gearbeitet.

Dann meldete sich die Transnet mit der Forderung nach einem neuen Materialstärketest und einer Druckprobe. Einerseits gab es gültige Kesselzertifikate bis Oktober, und nach diesen waren der nächste Materialstärketest und die erneute Druckprobe erst im Oktober fällig, andererseits gab es eben diesen Anruf. Das Department of Labour ließ verlauten, dass das Gesetz geändert worden sei, Kesselfristverlängerungen galten nun noch für sechs Monate. Es erschien unmöglich, innerhalb weniger Tage zwei Kesseluntersuchungen durchzuführen. Die Reise hing nun am seidenen Faden.

Es fand sich jedoch zum Glück ein Kesselinspektor, der die beiden Kesseluntersuchungen in der verbliebenen Zeit durchpeitschen würde, sofern alle Arbeiten erledigt waren, die freien Zugang ermöglichten, wie zum Beispiel die Entfernung der Kesselblechverkleidung, den Ausbau des Funkenfängers und des Feuerschirms oder das blind Verflanschen von Wasserstandsgläsern. Wir sprachen in der Rovos-Werkstatt mit einem Kesselschmied, ob er in Kimberley aushelfen könne? Ja, könne er. Allerdings wurde für vier Tage Arbeit in Kimberley ein Monatsgehalt verlangt. Es gab keine andere Wahl, immerhin konnten noch einige Ersatzteile ausgehandelt werden: Aus einer der beiden 25NC, die abgestellt auf dem Gelände stehen, durften die Dichtelemente der Stopfbuchsen ausgebaut werden. Dazu wurde eine Strahlpumpe als Ersatzteil mitgenommen. Mit fast einem Tag Verspätung traf der Kesselschmied dann in Kimberley ein und half tatkräftig bei der Kesseluntersuchung mit.

Nachdem dieses Problem gelöst schien, ging es nach Johannesburg zu Transnet. Der Empfang war freundlich, es gab



jedoch weder das versprochene Access Agreement, noch den bestätigten Fahrplan. Dafür jede Menge warme Worte und ja, es würde alles rechtzeitig fertig sein. Es fehlte eine Unterschrift. Auf jeden Fall versicherte man, dass es seitens Transnet keine Probleme mehr geben würde.

Derweil war in Kimberley die Kesseldruckprobe abgebrochen worden. Die Handpumpe, die man benutzte, schaffte es nur knapp bis zum zulässigen Höchstdruck des Kessels, aber nicht darüber hinaus. Die Kesseldruckprobe wird aber mit 25 % höherem Druck gemacht als dem zulässigen Betriebsdruck. Es musste eine neue Pumpe herangeschafft werden, mit welcher der Test schließlich vorschriftsmäßig durchgeführt wurde.

Noch immer fehlte jedoch die Anmeldung der Kessel beim Department of Labour. Zum Registrieren bedurfte es eines gültigen Kesselzertifikates mit Stempel und Unterschrift vom Kesselprüfer. Ein Mitarbeiter des Departments of Labour hörte sich das Anliegen an und meinte, dazu würde er mal mit der Juristin des Hauses telefonieren. Er sprach keine drei Minuten, dann nahm er ein dickes Gesetzbuch heraus und blätterte zu einem Paragraphen, den ihm die Juristin genannt hatte. Er las vor, was dort stand. Prinzipiell müssen alle Druckbehälter beim Department of Labour registriert werden. Ausgenommen davon sind Kessel von Eisenbahnfahrzeugen. Dies wurde sogleich der Transnet übermittelt. Problem gelöst.

Von dort kam eine irgendwie enttäuscht klingende Antwort zurück, in der gleich ein paar neue Anforderungen aufgelistet waren, darunter ein »Roadworthy«-Zertifikat (Streckentauglichkeit), das nur von einem dafür lizenzierten Mitarbeiter ausgefüllt werden dürfe. Im Prinzip ist

jeder Lokführer dazu berechtigt, er geht schließlich vor dem Dienst um die Lok herum und schaut, ob alles in Ordnung ist. Die Lizenz hat ein Ablaufdatum, wenn man sie nicht immer wieder erneuert. Aber speziell für Dampflokomotiven mit Lizenz gab es im Land eigentlich nur noch einen Spezialisten: in Hermanstad. Dieser hätte nun einfliegen müssen, er lag allerdings mit einer Grippe darnieder. Die Transnet ließ sich schlussendlich erweichen, dass es auch ein normaler Lokführer mit Dampfberechtigung machen dürfe. Noch ein Problem aus der Welt geschafft...

Was an dieser Stelle nicht vergessen werden sollte, war der enorme Aufwand für die Kohle- und Wasserversorgung auf einer Eisenbahn, die keinerlei Dampfinfrastruktur mehr zu bieten hat, sowie die oft schwierige Erkundung von Fotostellen. All diese Details würden jedoch den Rahmen dieses Artikels sprengen. Mit dem Access Agreement von Rovos (die letzte fehlende Unterschrift für das von Derick Zugesagte kam nie), den geänderten YQ-Briefen, erfolgreichen Bremstests sowie allen Kessel- und Tauglichkeitszertifikaten konnte es nun endlich losgehen.

Die Kunst der Improvisation

Murphys Gesetz blieb jedoch gültig. Wegen Vogelschlags und eines Unwetters über Europa gab es für ein Drittel unserer Reisegruppe heftige Verspätungen und Flugausfälle. Einige Teilnehmer würden erst mit 24 Stunden Verspätung ankommen. Es musste improvisiert werden. Hotelbuchungen und Mahlzeiten galt es für 75 Teilnehmer zu ändern, tagesspezifisch erteilte YQ-Briefe mussten unterminiert werden und ein Ersatzprogramm musste auf die Schnelle her.

▲ **Kraftpaket 25NC 3437 eilt am 26.6.2023 mit ihrem Güterzug durch die Steigung bei Skiebaan.**



▲ Einer der kurzen sonnigen Abschnitte konnte am 27.6.2023 genutzt werden, als »Sianni« aus dem Bahnhof Broadwater herausdonnerte.

Rovos erklärte sich bereit, ihre 19D 3360 »Shaun« für den Nachmittag des 24. Juni unter Dampf zu setzen und an den schönen Formsignalen auf dem Gelände vorbeizufahren. Das Personal brauchte eine Weile, bis genügend Druck auf dem Kessel war. Im allerletzten Sonnenlicht gelangen dann einige schöne Aufnahmen im Bahnhofsbereich und im Schuppen des ehemaligen Großdepots Capital Park. Der erste Dampf in Südafrika.

Am nächsten Morgen ging es nach Hermanstad. Dort stand die auf Hochglanz polierte 15F 3117 »Nkosi« unter Dampf. Les Labuschagne, unter dessen Leitung die Lok von Wondersteam aufgearbeitet worden war, gab eine ausführliche Einführung über die Hürden bei der Aufarbeitung und auch, wie er sich bislang vergeblich um ein Access Agreement bemüht hat. Dabei hat man große Pläne. Authentische Personenzug-Garnituren stehen bereit, und man möchte gerne Sonderzüge in die Umgebung von Johannesburg fahren. Wir zelebrierten einige fulminante Anfahrten im Depotbereich, und dann ging es auf nach Kimberley zu den Cadillacs der Südafrikanischen Eisenbahnen, den 2'D2'-Maschinen der Klasse 25NC.

Die Baureihe 25NC

Die unter Leitung von LC Grubb, dem seinerzeitigen Chefmechaniker der SAR, in den Jahren 1949 bis 1954 in Zusammenarbeit mit Henschel in Kassel entwickelten Maschinen sind stärker und schneller als etwa eine deutsche 44er, und das auf 1067 mm Kapspur. Bei der 25NC (das Buchstabenkürzel steht für »non condensing«) handelte es sich um eine modifizierte Version der Baureihe 25, die aufgrund der Wasserknappheit in der Karoo ursprünglich mit Wasser

sparenden Kondensendern ausgestattet waren. Deren Unterhaltung erwies sich jedoch als sehr aufwendig und so wurden zwischen 1974 und 1980 87 der 90 Maschinen von Kondensentechnik auf freidampfend umgebaut. Der Rahmen des Tenders wurde beibehalten, auf den dann der charakteristische und nach oben gerundete Wassertank gesetzt wurde. Über die Ästhetik dieser auf Afrikaans als »worsmond« (Dachshund) bezeichneten Tender lässt sich vortrefflich streiten. Zusammen mit 50 Exemplaren, die 1953 bis 1955 in der Bauart non condensing bei Henschel und North British bestellt wurden, gab es also insgesamt 137 dieser stolzen 2'D2'-Maschinen. Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit der 25NC waren außerordentlich, die Wartung unkompliziert und kostengünstig. Kurz: es war die erfolgreichste Dampflokomotive bei den SAR.

Die 25NC ist untrennbar mit der Karoo verbunden: noch 1984 war gemäß der

SAR Locomotive Allocations ein Großteil dieser Kolosse dort stationiert: 52 Maschinen in Kimberley-Beaconsfield, 41 in De Aar. So schrieb Chris Marais im ersten Band seines Karoo Roads Dreiteilers: »Nearly everything in De Aar revolved around The Colossus, the steam locomotive. For more than a century, the railway tracks sung the praises of these huge metal dragons criss-crossing South Africa – and meeting in this Northern Cape town.«⁵

Neben dem »Steel Kyalami« genannten Hauptbahnabschnitt Kimberley-De Aar spielte die 25NC auch auf der Strecke nach Bloemfontein und weiter nach Bethlehem eine prominente Rolle. Dort waren insgesamt 24 dieser Riesen eingesetzt. Im Raum Kimberley verbrachten wir die nächsten Tage.

Dampf-Comeback zwischen Belmont und Douglas

Zunächst ging es an die Stichbahn Belmont-Douglas, die nach 89 Kilometern von der Hauptbahn Kimberley-De Aar abzweigt, und wo König Dampf nach über 30 Jahren ein triumphales Comeback erleben sollte. Die Strecke dient vornehmlich dem Transport von Getreide und Mais. Die großen Silos in der Endstation Douglas zeugen davon. 2013 und 2014 wurde der Unterbau für schwerere Achslasten ertüchtigt, sodass unsere 25NC 3437 »Sianni« dort fahren konnte. Im Dampfzeitalter trugen fast alle Dampflokomotiven in der Karoo und andernorts Frauennamen: »Marjorie, Hessie, Anna, Elna, Eliza, Lizette, Ina. They were named after crewman's wives and daughters way back then«⁶, weiß

⁵ In De Aar drehte sich fast alles um den Koloss, die Dampflokomotive. Mehr als ein Jahrhundert lang sangen die Eisenbahnschienen ihren Lobgesang auf diese riesigen Drachen aus Metall, die kreuz und quer durch Südafrika fuhr – und sich in dieser Stadt in der nördlichen Kapprovinz trafen.



▲ Es sollten ja zwei 25NC fahren. 3482 »Luci-Ann«, hier am 27.6.2023 an der ehemaligen Bekohlungsanlage von Beaconsfield, entgleiste jedoch am darauffolgenden Tag, was den Traum einer Doppeltraktion jäh zerstörte.



Die Modder river-Brücke stellt einen fotografischen Höhepunkt der Strecke Kimberley–Bloemfontein dar. Am 29.6.2023 erlebte sie wieder Dampfbetrieb: 25NC 3437 mit einem stillen Zementzug auf dem Weg nach Bloemfontein.

Chris Marais in The Daily Maverick zu berichten. Diese Tradition wurde von den heutigen Betreibern fortgeführt. »Sianni« versinnbildlicht dies.

Belmont–Douglas war als Nebenstrecke für leichte Achslasten konzipiert. Und so waren es seinerzeit die leichten 1'D2'-Typen der Klasse 24, die hier zum Einsatz kamen. Es wurden Getreide, Mais, Baumwolle, Erdnüsse und andere Hülsenfrüchte in die größeren Städte transportiert.

Die Strecke steigt von Belmont, in 1 215 Metern Höhe an der Hauptbahn Kimberley–De Aar gelegen, bis in den 14 km entfernt gelegenen ehemaligen Haltepunkt Glen Frere auf 1 229 Meter leicht an, um dann die nächsten 66 km bis zum Rietriver auf etwa 1 000 Meter abzufallen. Erst der letzte, 5 km lange Abschnitt nach Douglas weist wieder eine geringe Steigung auf. Im Gegensatz zu den typischerweise bolzgeraden Strecken der Karoo weist Belmont–Douglas durchaus kurvige Abschnitte auf, an denen sich auch einige fotografisch interessante Felsengruppen befinden.

Zwei volle Tage verbrachten wir an der Strecke. »Sianni« bot uns wunderbare Dampf- und Rauchspektakel. Fotomöglichkeiten gab es zuhauf und insbesondere zwischen Sheephouse und Skiebaan sowie bei St. Clair und bei der Einfahrt Douglas wurden diese auch umgesetzt.

Die Einheimischen staunten nicht schlecht über unseren Dampf-Koloss mit ihrem authentischen Güterzug. Ein für die Jahreszeit absolut untypisches Regengebiet tat dann am zweiten »25NC-Tag« alles, um uns das goldene Morgen- und Abendlicht der Südhalbkugel vorzuentshalten. Dennoch lieferte »Sianni« wieder eine starke Schau ab, so etwa bei der Ausfahrt Broadwaters oder erneut in den Felsen von Skiebaan. Voller Optimismus ging es nach Kimberley, von wo am folgenden Tage eine 25NC-Doppeltraktion nach Bloemfontein starten sollte.

Murphys Gesetz gibt keine Ruhe

Die zweite 25NC, 3482 »Lucy-Ann«, entgleiste jedoch bei der Ausfahrt auf dem maroden Gleis neben der ehemaligen Bekohlungsanlage des Depots Beaconsfield. Es herrschte große Aufregung, viele Telefonate wurden geführt. Der Traum einer 25NC Doppeltraktion war jedoch beendet.

Stattdessen ging es mit dem Bus nach Bloemfontein, wo uns der bereits erwähnte »Lost Place«, das Depot mit seinen zahlreichen Schrottlöcken, aber

Von einem Hügel nahe Perdeberg bietet sich ein Panorama auf typische Karoo-Landschaft, die von unserem Zug mit reichlicher Rauchentwicklung durchquert wurde.



⁶ ... Sie wurden damals nach den Frauen und Töchtern der Personale benannt.



30.6.2023, Ausfahrt
Kloofeind mit
»Sianni«.

auch die gut erhaltenen Dampflokomotiven des neuseeländischen Eisenbahn-Enthusiasten Ian Welch gezeigt wurden. Unter anderem gab es eine 15F und eine 24. Erstere sollte für uns angeheizt werden und im Anschluss an das 25NC-Programm einen Zug auf der attraktiven Strecke in Richtung Ficksburg fahren. Daraus wurde jedoch nichts, da die Transnet neben den vorhandenen Dokumenten (Access Agreement, YQ-Brief für die Strecke, Kesselprüfungszertifikat) nun ganz kurzfristig auch noch einen YQ-Brief als Voraussetzung für den zu absolvierenden Bremstest sehen wollte. Eine abstruse Forderung, die für die beiden 25NC nie gestellt worden war, und die zum Leidwesen aller in der Kürze der Zeit nicht mehr erfüllt werden konnte.

Mit einem Tag Verspätung sollte es dann mit »Sianni« und einem authentischen Zementzug in Richtung Bloemfontein gehen.

Kimberley–Bloemfontein

Die Strecke nach Bloemfontein wurde im Jahre 1908 als eingleisige Hauptbahn zweiten Ranges fertiggestellt. Sie verlässt wenige Kilometer außerhalb von Kimberley die Western Cape Provinz, um fortan den Free State zu durchqueren. Zumeist führt die Strecke durch sanfte Ebenen, allerdings gibt es durchaus kurvige Abschnitte und auch einige Steigungen, allerdings selten über zehn Promille. Dies erlaubte recht schwere Lasten.

Das durchquerte Farmland ermöglicht den Anbau von Mais, Sonnenblumen, Kartoffeln und – natürlich – Getreide. Die großen Getreidesilos in De Brug, Immigrant und Petrusburg sowie die Reste der Verladeeinrichtungen zeugen noch heute davon, welche Rolle die Bahn für den Abtransport landwirtschaftlicher Erzeugnisse einst spielte. Da es sich nur bei Petrusburg um eine nennenswerte Ansiedlung handelt, gab es keinen gro-

ßen Bedarf nach Personenzugverkehr. Der »Orange Express« von Kapstadt nach Durban fuhr zweimal wöchentlich in beide Richtungen. Allerdings gab es bis in die 80er Jahre aus jeder Richtung auch einen nächtlichen Personenzug, die überall hielten und sich gegen Mitternacht im Bahnhof Immigrant trafen. Die eingesetzten Lokomotiven waren zumeist in Kimberley stationierte 25NC, die bis zur Verdieselung im Februar 1990 ihre Dienste taten.

Seitdem hat sich vieles geändert: Auf der Nordseite der Strecke wurde ein Datenkabel montiert (und auf der Südhalbkugel scheint die Sonne ja bekanntlich von Norden), die Streckenränder und die Bahnhöfe sind von hohem Gras überwuchert, Verladeanlagen stillgelegt, Bahnhofsgebäude dem Vandalismus preisgegeben. Die Brücke über den Modder River bietet sich als Fotomotiv an, der Bahnhof Petrusburg ist interessant. Dann kommt meilenweit nichts, erst der Bahnhof De Brug und seine Umgebung haben wieder Potential. Allerdings musste auch hier viel Gras geschnitten werden, wenn man mehr als den Kessel der Lok sehen wollte. Ein Anwohner versprach uns, dass der Bahnhof bei unserer Ankunft schön gemäht sein würde.

Nahe Bloemfontein liegt schließlich der Ort Kloofeind, was sich auf Deutsch seltsam anhören mag, auf Afrikaans aber nichts anderes als das Ende (*eind*) der Schlucht (*kloof*) bedeutet. Und wie man aus dieser Übersetzung vermuten kann, handelt es sich dabei um den schönsten Abschnitt der Strecke. Leider waren die fotogensten Stellen nicht mehr wie früher zugänglich: Ein hoher Tierschutzzaun umfasste die Berge, von denen man noch 1985 herunter fotografieren konnte. Um den Fotopunkt trotz Zaun zu erreichen, machten wir den Farmer ausfindig, dem das Land gehört. Dieser erklärte sich freundlicherweise bereit, die Tore von der anderen Seite für unsere Gruppe zu öffnen. Allerdings müsse man bis zum Steilhang etwa 20 Minuten laufen, fahren könne man dorthin nicht. Die Mühe sollte belohnt werden.

Wenige Kilometer
außerhalb von Perdeberg
produzierte
»Sianni« am 29. Juni
diese abendliche
Dramatik. Es war der
erfolgreichste Tag
der Tour.

Trotz aller Widrigkeiten war uns am Abend
des 29. Juni dennoch der perfekte Streif-
lichtschuss vergönnt. 25NC 3437 eilte, aus
Perdeberg kommend, Emmaus entgegen.





Die Gegend um Kloofeind ist die attraktivste entlang der Strecke Kimberley–Bloemfontein. Um zu diesem Steilhang zu gelangen war jedoch ein Fußmarsch von etwa 20 Minuten vonnöten. Es lohnt sich (30.6.2023).

Das große Finale

Die Entgleisung am Vortag sorgte für Nachwehen. Die Transnet nahm sich Zeit, unseren Zug abzufertigen. Nachdem wir auf diese Art den ganzen Vormittag hatten, die besten Fotostellen um die Modderriver-Brücke zu inspizieren und vorzubereiten, brachten die Nachmittags- und Abendstunden dann doch noch einige fotografische Höhepunkte. Gleich viermal ging es über die besagte Brücke, im Anschluss wurde uns dank eines kooperativen Farmers auch noch ein Panoramabild von einem benachbarten Hügel ermöglicht. Unter größter Eile ging es zum Bus, die Sonne näherte sich dem Horizont mit bedenklicher Geschwindigkeit, um einige Kilometer weiter gerade noch rechtzeitig den perfekten Streiflichtschuss zu setzen. Es gab Applaus für die Crew auf der Lokomotive und die beiden Reiseveranstalter.

Am nächsten Tag wurde die Gegend um Kloofeind abgearbeitet. Den 20-minütigen Fußmarsch zum Steilhang waren die entstandenen Panoramabilder allemal wert. Da es am Morgen Verspätung gegeben hatte, kamen wir nur bis De Brug. Dort konnte das Schauspiel Großdampflok jedoch noch einmal im besten Abendlicht zelebriert werden.

Da die 15F aus Bloemfontein nicht eingesetzt werden durfte, sollte es am nächsten Morgen mit 3437 bis Petrusburg weitergehen. Jedoch war die benötigte Pumpe für die versprochenen 30 000 Liter Wasser nicht ins Laufen gekommen. Murphy gab noch immer keine Ruhe. So blieb es bei einigen schönen Standaufnah-

men als Abschied von der großartigen Baureihe 25NC. Sandstone erwartete unsere Gruppe.

Sandstone – wie ein Schweizer Uhrwerk

Der Weg dorthin zeigt den Irrsinn der nicht nur in Südafrika sondern auch hierzulande praktizierten Verkehrspolitik auf. Über die Schlaglochpiste von Bloemfontein nach Bethlehem quälten sich die Schwertransporte, während auf der parallel laufenden Bahnstrecke kei-

nerlei Schienenverkehr mehr stattfindet. Schilder warnen vor den Schlaglöchern, auf viele davon wurde das Kürzel der Regierungspartei gesprüht: »ANC potholes« ist nun dort zu lesen. Die Kritik an der einst für alternativlos gehaltenen Partei wird lauter, gerade auch innerhalb der schwarzen Bevölkerung. Die in einem Gini-Wert von 63 quantifizierte Ungleichheit zwischen Arm und Reich ist die höchste weltweit, so liegt auch die Arbeitslosenquote bei 32,9 %. Trotz der unbestrittenen strukturellen Probleme, die das neue Südafrika mit dem Ende der Apartheid übernahm, hätte nach

Im letzten Abendlicht verließ unser Zementzug am 30.6.2023 in durchaus spektakulärer Weise De Brug.





▲
NG/C 13 49 erreicht
Hoekfontein am
2.7.2023 unmittelbar
vor dem Sonnen-
aufgang.

29 Jahren ANC-Herrschaft mehr erreicht werden müssen. Mit Spannung darf nun die Parlamentswahl im kommenden Jahr erwartet werden.

Sandstone: Michael Myers vom Sandstone Heritage Trust hatte alles perfekt vorbereitet: Unterkünfte im Estate, traditionelles südafrikanisches Braai aus eigener Produktion, und natürlich die schönsten schmalspurigen Lokomotiven mit stilsicheren Zügen. Alles lief wie ein Schweizer Uhrwerk.

Das auf dem Sandstone Estate verlegte Schienennetz ist insgesamt 25,6 Kilometer lang, wobei die Linie von Grootdraai,

dem südlichsten Punkt bis nach Vailima Siding am nördlichen Ende eine Länge von 15,7 Kilometern aufweist. Hinzu kommen einige kurze Stichbahnen und die Gleisanlagen um Hoekfontein, wo sich auch die Werkstatt und das Wendedreieck befinden.

Von Hoekfontein (1 600 m) führt die Linie zunächst am Wendedreieck und den Werkstätten vorbei in fruchtbares Ackerland. Sandstone ist eine voll unterhaltene und überaus erfolgreiche Farm. Über eine 14 Promille-Steigung geht es zum Scheitelpunkt auf einem Bahnübergang, von wo sich ein großartiger Blick in das

benachbarte Königreich Lesotho bietet. Vom Bahnübergang fällt die Strecke in südlicher Richtung mit 23 Promille recht steil in den Grootdraai Loop ab. Bei der Ausfahrt aus demselben müssen die Maschinen entsprechend hart arbeiten.

In nördlicher Richtung führt die Bahn von Hoekfontein in Richtung Mooihoek (1 608 m), von wo eine kurze Stichbahn abzweigt. Von dort geht es in die Felsen nahe Pandora Junction (1 644 m), wobei die 26 Promille-Steigung bei Kilometer 10,9 den Lokomotiven alles abverlangt. Es ist der spektakulärste Abschnitt in den Sandstone Estates. Nachdem der Scheitelpunkt gemeistert ist, führt die Bahn die restlichen 1,2 km nach Vallima Siding (1 590 m) hinunter.

Die Verdienste des Sandstone Heritage Trust um den Erhalt südafrikanischer Dampflokomotiven sind beispielhaft. Dort ist im Laufe der Jahre die größte private Sammlung an Schienenfahrzeugen weltweit entstanden. Viele Kapspur-Dampfloks der Baureihen 10CR, 14R, 15CB, 15F, 19D und 25NC finden sich dort in kompetenten Händen. Aber die größte Attraktion ist natürlich der 600 mm-Schmalspurbetrieb mit einer bemerkenswerten Auswahl an betriebsfähigen Garratt- und anderen Dampflokomotiven mitsamt authentischer Zugarnituren. Statt der angekündigten drei führen während unseres zweitägigen Aufenthaltes gar vier verschiedene Züge:

NG/G (das NG steht für narrow gauge, also Schmalspur, das zweite G für Garratt) 13 49: Diese Maschine wurde 1928 von Hanomag (Fabriknummer 10599) gebaut und fuhr früher auf der im Natal gelegenen Alfred County



▶
NG/C 13 49 am Morgen des 2.7.2023 mit einem gemischten Güterzug unmittelbar vor Hoekfontein. Die Bergkette im Hintergrund gehört zum Königreich Lesotho.

Railway zwischen Port Shepstone und Harding.

Auf der gleichen Bahn fuhr auch NG/G 16A 155, der »Rote Drache«, der 1968 bei Hunslet Taylor (Fabriknummer 3900) das Licht der Welt erblickte. Diese Maschine entspricht weitgehend der NG/G 13, weist jedoch einige Besonderheiten auf. Sie wurde nach den Prinzipien von LD Porta, dem berühmten Lokomotiv-Ingenieur, der sein Lebenswerk der Effizienzsteigerung von Dampflokomotiven verschrieben hatte, modifiziert. Die Modifikationen waren ähnlich denen, die David Wardale am allseits bekannten »Red Devil« (SAR Baureihe 26) durchgeführt hatte. So wurde die NG/G 16A 155 mit einer Lempor-Saugzuganlage und mit einem Gas produzierenden Verbrennungssystem ausgestattet. Dadurch reduzierte sich der Verbrauch von Betriebsstoffen um ein Viertel, und das bei deutlich gesteigerter Leistung. Den Bankrott der Alfred Country Railway konnten diese Verbesserungen jedoch nicht aufhalten. Auch dort siegte die Straße. NG 15 17 gehört zu einem 1931 von Henschel gelieferten Los (Fabriknummer 21906), welches auf der Otavi-Linie im ehemaligen Südwestafrika (heute Namibia) zum Einsatz kam. 30 Jahre diente die Nummer 17 zusammen mit den Schwesterloks 18 und 19 dort, ehe die wegen ihrer vorherigen Dienste »Kalahari« genannte Maschine nach Port Elizabeth in das Depot Humewood Road verlegt wurden. Dort lief sie bis Oktober 1986 auf der Avontuur Railway, der mit 285 km längsten 600 mm-Schmalspurbahn der Welt.

NG/G 16 113, bei Beyer Peacock (Fabriknummer 6923) im Jahre 1939 gebaut, war zunächst in Port Shepstone beheimatet, wurde dann jedoch zur im Natal gelegenen Schmalspurbahn Umzinto-Donnybrook transferiert. Die im Jahre 1968



◀ Sandstone ist eine voll unterhaltene Farm mit erfolgreicher Agrarwirtschaft. Neben den Dampflokomotiven sind auch einige alte Traktoren erhalten worden. Einer von diesen machte sich zur Freude der Fotografen neben der NG/C 13 49 Schmalspur-Carratt am 2.7.2023 gut als Vordergrund.



◀ Ein originaler »Ossewa« (Afrikaans für Ochsenkarren) kam des Weges, während sich die NG/C 13 49 aus dem Grootdraai Loop kommend, dem Scheitelpunkt der südlichen Strecke näherte. (2.7.2023)

von Hunslet-Taylor in Germiston gelieferten Maschinen der Baureihe NG/G 16 waren übrigens die letzten für die SAR hergestellten Dampflokomotiven.

NG/G 16 113 zog für unsere Gruppe einen Güterzug über die starke Steigung

bei Pandora, für die es zwei Anläufe brauchte. Ein würdiges Spektakel, mit dem zwei gelungene Tage in Sandstone und das bisweilen abenteuerliche Unterfangen Dampf in Südafrika insgesamt ein Ende fanden.



◀ Vor der Gebirgskulisse Lesothos erklimmte der »Rote Drache«, NG/C 16A 155, am 2.7.2023 scheinbar mühelos den Scheitelpunkt hinter dem Grootdraai Loop.

Quellen:

- BBC News - Vumani Mkhize: South Africa's railways: how thieves have destroyed the network, 1 February 2022, <https://www.bbc.com/news/world-africa-60202570>
- The Brenthurst Foundation - David Williams: Why There are So Many Trucks on the Road and so Few Trains on the Tracks, Discussion Paper 003/2021, April 2021
- Department Statistics South Africa, Statistical Release 7162 Land Transport, Pretoria, April 2023 <https://www.statssa.gov.za/publications/P7162/P7162April2023.pdf>
- The Economist - Arresting Development: South Africa's collapsing railway is a cautionary tale, 19 January, 2023.
- JH Havenga, WJ Pienaar: Quantifying Freight Transport Volumes in Developing Regions - Lessons learnt from South Africa's Experience during the 20th Century, <https://core.ac.uk/download/pdf/37413485.pdf>
- LOK Report - Florian Schmidt: Dampf im Regenbogenland, Ausgabe 10/2007
- Chris Marais, Julianne du Toit: Karoo Roads I – Tales from South Africa's Heartland, in: Daily Maverick, 24 January, 2023
- News 24 website, 5 July 2022 <https://www.news24.com/news24/bi-archive/more-trucks-on-south-african-roads-because-of-rail-collapse-2022-7#>
- Leith Paxton, David Bourne: Locomotives of the South African Railways, C.Struik (Pty) Ltd, Cape Town 1985
- Railway Society of S.A. Preservation Group: S.A.R. Locomotive Allocations, Auckland Park 1984
- Dave Richardson, Joanna Molyneux-Killig: The Sandstone Steam Railroad – The First Ten Years, Bryanston 2021

►
NC 15 17, eine der im einstmaligen Südwesafrika tätigen »Kalaharis«, ist in Sandstone betriebsfähig erhalten geblieben. Am 3.7.2023 wurde sie wieder einmal angeheizt und konnte zeigen, was in ihr steckt.



►
Bayer Peacock NC/C 16 113 benötigte am 3. Juli zwei Anläufe, um die 26 Promille-Steigung bei Pandora zu meistern. Es ist der spektakulärste Streckenabschnitt auf den Sandstone Estates.



Etwas Spekulation zum Schluss

Wird es nach den beschriebenen Erfahrungen weitere Kapspur-Dampfzüge in Südafrika geben? Ist das unternehmerische Risiko zu groß, oder kann auf den Erfahrungen und den Lektionen der 2023er-Tour etwas aufgebaut werden? Die im Jahre 2019 in der Kapprovinz arrangierten Dampfzüge fuhren alle wie geplant, die Reise war ein großer Erfolg. Derick du Toit ist entsprechend optimistisch, dass sich eine solche Qualität nicht nur am Kap sondern auch in anderen Provinzen wiederholen lässt. Die lokalen Regierungsstellen und Tourismusbehörden begrüßen mittlerweile kommerzielle Eisenbahnaktivitäten. Authentisches Wagenmaterial ist ausreichend vorhanden, für Maschinen der Baureihen 15F, 19D, 24 und eben auch die 25NC ließen sich die nötigen Betriebs- und Kesselzertifikate beschaffen. Die jeweiligen Vereinigungen haben den Willen, in Zukunft besser zusammenzuarbeiten zu erkennen gegeben. Bleibt das leidige Thema Access Agreement. Daran wird weiter gearbeitet, ebenso an der Sichtung und Instandsetzung von Eisenbahninfrastruktur auf attraktiven Strecken. Ich danke den Herren Bernd Seiler und Derick du Toitsowie dem Team der NCCR für ihren Idealismus, ihre Geduld und die »never give up« Mentalität, welche die 25NC wieder auf ihrer angestammten Strecke unter Dampf brachte. Eine bemerkenswerte Leistung. Dank gilt den beiden Herren auch für die umfangreichen Hintergrundinformationen, was die Durchführung der Reise betraf, und die im Rahmen dieses Artikels neben anderen Quellen verwendet wurden.