

ELEFANTEN AUF UND NEBEN DEN SCHIENEN

Bulawayo – Victoria Falls

Die Strecke von Bulawayo nach Victoria Falls, Teil der noch immer nicht fertig gestellten, aber schon früh geplanten Trans-Afrikanischen Strecke Kap – Kairo wird auch heute noch von Touristen bereist, unter anderem wegen des zeitweisen Einsatzes von Garratts vor Sonderzügen, trotz aller sonstiger Probleme im Land.

▲ Die Garratt 15A 414 zog am Abend des 17. Mai 2015 einen privaten Sonderzug über die 1905 eröffnete Stahlbogenbrücke in Victoria Falls über den Sambesi. Ihre größte Spannweite beträgt 156,5 Meter, ihre Gesamtlänge 198 Meter. Mit einer Höhe von 128 Metern war die Brücke damals die höchste Welt. (Foto: Klaus-Henning Damm)

Simbabwe, das frühere Südrhodesien verfügt über ein Streckennetz von etwa 3.000 km. Die Strecken wurden in der im südlichen Afrika üblichen Kapspur von 1.067 mm gebaut, betrieben werden sie von den staatlichen National Railways of Zimbabwe (NRZ).

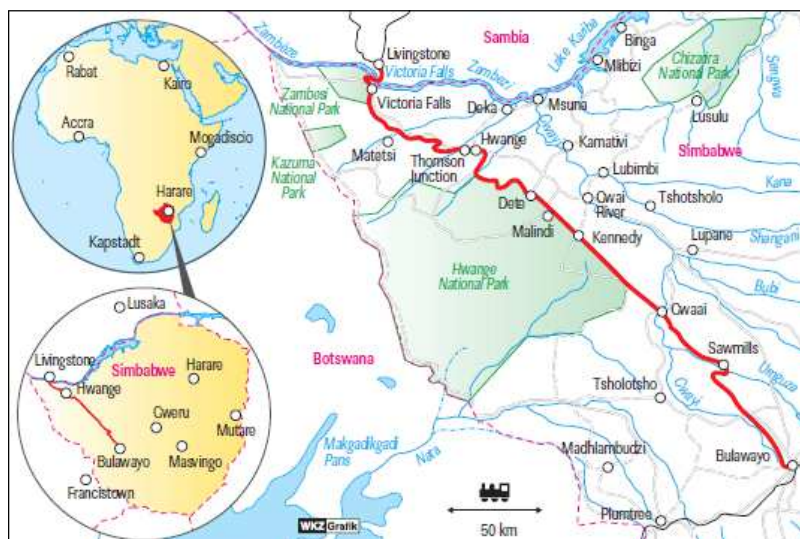
Geschichte

Das heutige Simbabwe und der nördliche Nachbar Sambia waren unter dem Namen „Rhodesien“ seit Ende des vorletzten Jahrhunderts britische Kolonie. Das heutige Simbabwe war dabei der Teil Südrhodesien. Der Bau der Infrastruktur – und das waren in der damaligen Zeit vor allem Bahnstrecken – waren auf die Interessen der britischen Kolonialmacht ausgerichtet. So wurde 1893 die Bechuanaland Railway Company in London gegrün-

det, um eine Bahnstrecke bis Victoria Falls zu errichten. 1899 wurde die Bechuanaland Railway Company in Rhodesia Railways umbenannt. Neben den kapspurigen Strecken gab es noch Schmalspurstrecken in den Spurweiten 762 mm und 610 mm. Die Strecke war als Teilabschnitt einer Kap-Kairo-Bahn von Südafrika bis Ägypten geplant, die jedoch nur teilweise realisiert wurde.

Ab 1927 wurden eine Reihe kleinerer Bahngesellschaften ebenfalls mit der RR vereinigt und der Betrieb bis Mafeking in Südafrika, einschließlich der durch Betschuanaland, das heutige Botswana, führenden Strecke übernommen. Die RR betrieb so fast alle Bahnstrecken in der von 1953 bis 1963 bestehenden Föderation von Nyasaland (heute Malawi), Nord- und Südrhodesien. Nach Ende der Föderation wurden die Bahnstrecken zwischen Nord- und Südrhodesien geteilt. Die Bahngesellschaft in Südrhodesien behielt den Namen Rhodesia Railways. Nach der erkämpften Unabhängigkeit von der britischen Mandatsmacht 1979 wurde die Bahn zunächst in Zimbabwe Rhodesian Railway umbenannt. 1980 folgte eine erneute Änderung des Namens in die heute noch gültige Bezeichnung National Railways of Zimbabwe, NRZ.

2010 verkehrten fünf Zugpaare pro Woche von Bulawayo nach Victoria Falls, drei Zugpaare von Harare nach Bulawayo. Zusätzlich verkehren des Öfteren touristische Züge wie der Blue Train und der Zug von Rovos Rail auf der Strecke. Heute werden alle Strecken mit Diesellokomotiven befahren, der elektrische Betrieb zwischen Gweru und Harare musste 2010 eingestellt werden. In Bulawayo befindet sich eines der größten Bahnbetriebswerke, wo auch heute noch ein paar wenige Dampflokomotiven des Types „Garratt“ (s. Kasten) einsatzbereit sind.



Wegen der seit 1978 steigenden Ölpreise beschlossen die Verantwortlichen der NRZ ein Programm zur Rekonstruktion der noch zahlreich vorhandenen, aber heruntergefahrenen Garratts. Diese konnten mit der billigen heimischen Kohle betrieben werden. Von 1980 bis 1983 wurden die noch vorhandenen Lokomotiven vollständig grundüberholt und in einigen Punkten modernisiert, unter anderem durch den Einbau von Rollenlagern. Mit der Durchführung wurden private Unternehmen betraut, federführend waren die RESSCO-Werke in Bulawayo.

Weil durch die Aufteilung der Bahnsysteme die in Sambia verbliebenen Lokomotiven größere Lücken in der Nummerierung verursacht hatten, wurden die rekonstruierten Lokomotiven neu nummeriert. Die Maschinen der Klasse 20 erhielten die Nummern 730 bis 737, die der Klasse 20A die Nummern 740 bis 750. Drei Lokomotiven, Nr. 746, 747 und 749, behielten dabei ihre alte Nummer.

Die rekonstruierten Lokomotiven der Klassen 15/15A und 20/20A erhielten zusätzlich Namen, wobei die Klasse 20 Namen Matabele-Regimentern erhielt und die Klasse 20A Namen von Flüssen. Die einzige Ausnahme ist die Lok Nr. 747, die den Namen „Jumbo“ erhielt.

Streckenbeschreibung

Simbabwe ist mit allen vier Nachbarstaaten durch Bahnstrecken verbunden. Vor allem die Strecken nach Beira und Maputo in Mosambik sowie die Richtung Richards Bay in Südafrika sind für den Güterverkehr von großer Bedeutung. Weitere Strecken führen im Südwesten über Plumtree nach Botswana und im Nordwesten über Victoria Falls nach Sambia. Bulawayo ist der Eisenbahnknotenpunkt im Südwesten des Landes und neben der Hauptstadt Harare die zweitwichtigste Stadt im Land. Hier gibt es ein liebevoll gepflegtes Eisen-



bahnmuseum, dessen Besuch sich unbedingt lohnt.

Der mehrfach wöchentlich verkehrende Personenzug nach Victoria Falls verlässt Bulawayo in den Abendstunden, die planmäßige Abfahrzeit von 19:30 Uhr wird erfreulich oft pünktlich eingehalten. Auf dem weiteren Weg kann es häufiger zu Verspätungen kommen, aber bis zum Mittagessen sollte der Zug sein Ziel erreichen.

An einem typischen Bahnübergang der Gegend um Zanguja wartete ein Streckenarbeiter der NRZ, dass die 15A395 mit ihrem Kohlenzug aus TJ vorbeifährt.

(Foto: Thomas Franke, 19.05.2013)

Nachdem das städtische Gebiet verlassen wurde, geht es in wenigen großzügigen Kurven nach Nordwesten. Die Landschaft ist eine Baum-arme Savanne fast ohne Ortschaften oder Häuser. Bei Saw Mills wird in einer S-Kurve eine größere Höhendifferenz überwunden.

Etwa auf der Höhe von Lupane wird auf rechter Seite erstmals ein größerer Wald erreicht. Auf der linken Seite der Strecke beginnt der Wankie-(Hwange-) Nationalpark, eines der bekanntesten



1984 herrschte in Bulawayo noch ein sehr reger Dampfbetrieb vor, wie die Qualmwolken über dem Gelände eindrucksvoll belegten. Hier rangiert die neu aufgearbeitete 14A 507 einen Güterzug in Richtung Verschiebebahnhof.

(Foto: Karl-W. Koch)



Die Christine's Curve wird am 21.05.2013 von der 16A613 passiert, kurz bevor sie durch den einzigen Tunnel der NRZ fahren wird.

Sonnenuntergang an der Hwange Colliery, dem letzten planmäßigen nichttouristischen Einsatzort von Garratt-Lokomotiven in Afrika.
(beide Fotos: Thomas Franke)





Spiegelglatt war der Lukosi am 22.05.2013, als die 16A613 die River-Brücke überquert. Kein Krokodil zu sehen, nur Elefantenspuren auf der anderen Brückenseite ... (Foto: Thomas Franke)

Mit dem Aufkommen der ersten Dampfzüge für Touristen in den 1990ern kam die Depotleitung auf die glorreiche Idee, einzelnen Loks einen Phantasie-Anstrich zu verpassen, der allerdings zugegebenermaßen durchaus fotogen war. (Foto: Karl-W. Koch, Bulawayo, Juli 1993)



Anfang der 1980er Jahre starteten die Eisenbahnen Simbabwes ein Programm zur Wiederaufarbeitung der verbliebenen Garratts. Der Hintergrund war schon damals ein Devisenmangel, statt des teuer zu importierenden Diesels sollte heimische Kohle verfeuert werden.

Das Programm der „Rhodesian Engineering and Steel Supply Company“ (RESSCO), später umbenannt in „Zimbabwe Engineering Company“ (ZECO) in Bulawayo war sehr erfolgreich. Die letzten Maschinen daraus sind noch heute, fast 40 Jahre später, im Einsatz. Der Dampfbetrieb auf der Strecke nach Bulawayo war weitere 15 Jahre gesichert.

Die neben stehende Aufnahmen entstand 1993, als immer noch Maschine HUs erhielten.

(Foto: Karl-W. Koch)



Wildschutzgebieten in Afrika mit einer Busch-Savanne, auch mit niedrigen Bäumen durchsetzt. Hier verläuft auch eine der längsten geraden Eisenbahnstrecken der Welt. Da sie in Richtung Victoria Falls leicht ansteigt, lassen sich Züge bereits über Dutzende von Kilometern sehen. In Dete wird das Zentrum des Parks erreicht, ab hier wird der Verlauf wieder kurviger und die Strecke verläuft ab hier im Park.

Dieser wird erst kurz vor der Industriestadt Wankie wieder verlassen. Die hiesige Kohlemine setzt immer noch Dampflokomotiven ein, da deren Be-

triebsmaterial kostenlos zur Verfügung steht, während Diesel gegen teure Devisen importiert werden muss. Vom Motel etwas außerhalb des Ortes, malerisch auf einem Hügel gelegen, hat man einen guten Blick auf die Strecke. Nach einigen Dutzend Kilometer wird der Matetsi-River, ein Nebenfluss des Sambesi, überquert. Fotografen dieses Motivs seien gewarnt: Hier soll es noch frei lebende Krokodile geben ... Bald kommt am Horizont die Erscheinung ins Blickfeld, welche den Fällen ihren afrikanischen Namen gegeben haben: „Mosi oa Tunya“, „der Rauch, der donnert“. Schon Dutzende Kilometer vorher sieht man in der Ferne Dampf aus dem Boden aufsteigen. Kommt man näher hört man, vor allem während der Regenzeit ein gewaltiges, anhaltendes Donnern wie von 100 Gewittern ... Das Ziel Victoria Falls grüßt mit seinem Bahnhof im britischen Stil und dem genau gegenüberliegenden Hotel.

Infokasten „Garratts“

Die Garratt-Dampflokomotiven, in der Literatur oft liebevoll als „Elefanten der Schiene“ bezeichnet, wurden entwickelt, um auf Strecken mit leichtem Oberbau und engen Bögen möglichst viel Zugkraft zu ermöglichen. Dazu wurden zwei separaten Fahrwerken mit einem Rahmen verbunden, der Kessel und Führerhaus trägt. Das vordere Fahrwerk ist unter einem dem Wasserkasten montiert, das hintere Fahrwerk liegt mit einem zweiten Wasserkasten unter dem Kohle- oder Öltender. Das ermöglicht große Raddurchmesser, zahlreiche und enge Heizrohre im Überhitzer sowie eine tiefe Feuerbüchse. Die Maschinen können normalerweise in beide Richtung gleich gut und gleich schnell fahren. Der Achsdruck ist im Vergleich zu normalen Baureihen sehr niedrig. Allerdings ist die Streckensicht des Personals auf die Strecke konstruktionsbedingt eingeschränkt.

Quellen:

- ▶ https://de.wikipedia.org/wiki/Schienenverkehr_in_Simbabwe
- ▶ [https://de.wikipedia.org/wiki/Garratt_\(Lokomotive\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Garratt_(Lokomotive))
- ▶ https://de.wikipedia.org/wiki/RR-Klasse_20/20A#Rekonstruktion