

KALKKA - SHIMLA

A Sikh man with a beard, wearing a blue turban, a white long-sleeved shirt, and a dark tie, is seated in the control room of a train. He is looking down at his hands, which are clasped together. The control room has a yellow wall and a window. To the left of the man is a speedometer with a needle pointing to approximately 30 km/h and a digital display. Below the speedometer is a control panel with several buttons. The man is wearing a watch on his left wrist. The overall atmosphere is calm and focused.

Das sog. „Hill-Resort“ im Shimla war der Fluchtpunkt der britischen Verwaltung in Delhi während der sommerlichen Hitze. Die Temperaturen können dabei auf deutlich mehr als 45 °C steigen, in dem im Himalaya gelegenen Shimla herrschen dann angenehme 30°C.

GESCHICHTE

In den Ausläufern des Himalayas liegt auf ca. 2.100 bis 2.200 Metern die Stadt Shimla . Sie verfügt auch im Sommer über ein angenehm frisches Klima. Shimla war seit 1864 der Sommersitz der Regierung der Kolonie British-Indiens. Das luxuriöse Leben erforderte eine gut ausgebauten Infrastruktur und jede Menge Bediensteter, somit wuchs Shimla schnell auf über 10.000 Einwohnern an.

Bis zum Bau der Bahn musste das gesamte Regierungspersonal einschließlich seiner Arbeitsmaterialien, aber auch mit „Wohnzimmermöbel und Badewanne, Teeservice und Tennisnetz, Piano, Abendkleidern, Katze und Kanarienvogel“ (so ein Chronist) zweimal jährlich den Weg von und nach Delhi zurücklegen. Dabei war jeweils eine gewaltige Karawane mit bis zu 20.000 Trägern unterwegs. Ab 1856 erleichterte eine ausgebaute Straße die Logistik, immerhin konnten jetzt Pferdewagen und Ochsenkarren statt Träger und Maultieren eingesetzt werden.

Um die Anreise zu verkürzen und bequemer zu gestalten, wurde Ende des 19. Jahrhunderts im Auftrag der britischen Kolonialregierung eine Bahn-

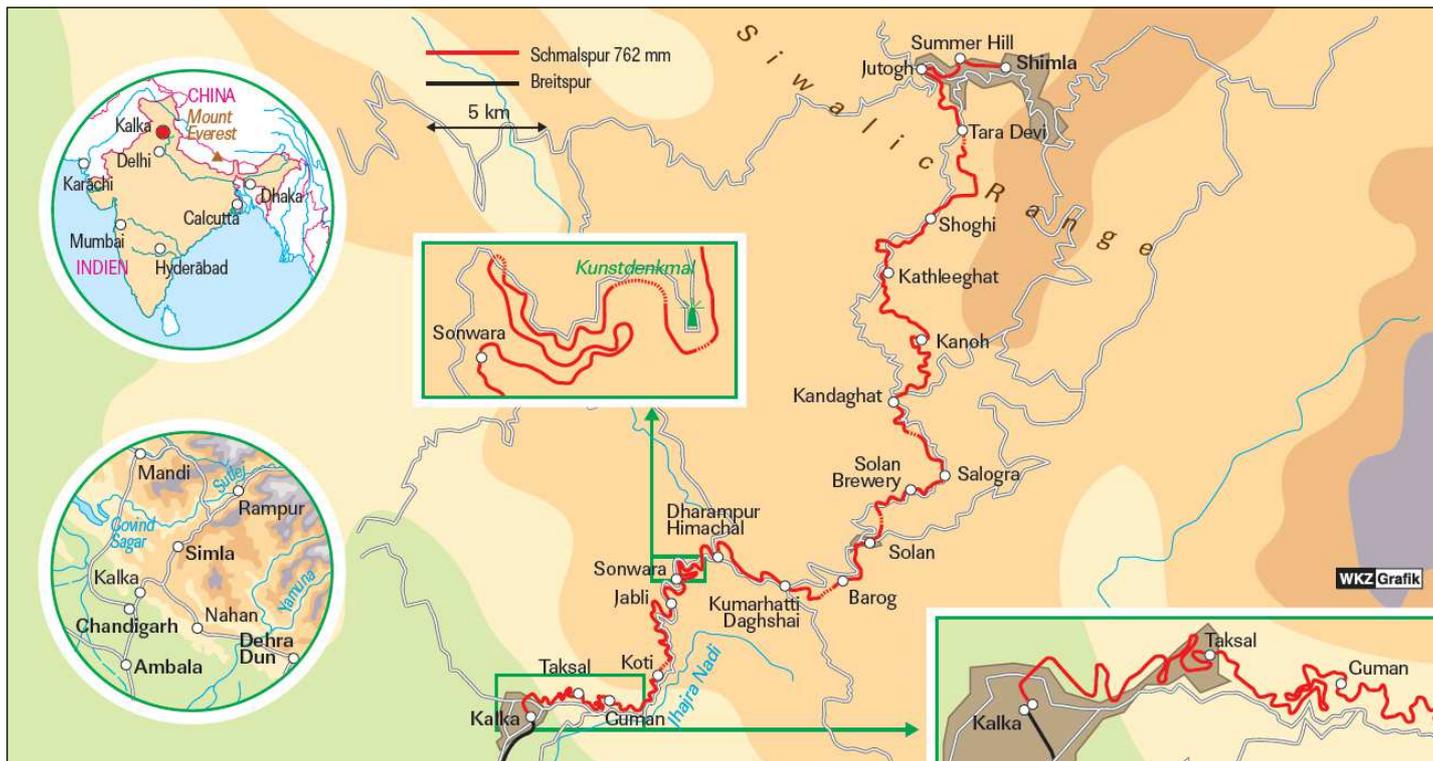


Die größte Brücke der Bahn , ein dreistöckiger filigraner Viadukt, wird hier gerade von einem bergauf fahrenden Planzug überquert.

strecke gebaut. Bereits am 1. März 1891 war Kalka am Fuß der Berge unterhalb Shimlas erreicht worden. Die Breitspurlinie der „Delhi – Umballa – Kalka Railway Company“ (DUK) gestattete somit eine bequeme Anreise von Delhi in das 260 Kilometer entfernte Kalka. Was lag also näher, als nun auch die restlichen 100 Kilometer bis Shimla durch eine Eisenbahn zu erschließen?

Vorbild für die Eisenbahnverbindung zwischen Kalka und Shimla war die bereits im Jahre 1881 eröffnete Schmalspurbahn von Siliguri nach Darjeeling. Am 29. Juni 1898 wurde die DUK mit dem Bau und Betrieb einer Schmalspurbahn beauftragt. Als Spurweite wurde nach Intervention höherer Dienststellen der Armee gegen die ursprünglich geplanten 610 mm im November 1901 auf 2 feet 6 inch (762 mm) festgelegt. Die zerklüftete Topographie erforderte eine kurvenreiche Trassierung mit einer Vielzahl von Kunstbauten. Der Bau der Strecke wurde ab 1901 mit Hochdruck vorangetrieben. Am 9. November 1903 folgte die feierlich Eröffnung.

◀ Europäische Eisenbahnfreunde wollen es ganz genau wissen: Wie breit ist ein Waggon mit der Spurweite 762 mm eigentlich innen? Also hat der erfahrene Weltreisende immer einen Zollstock dabei ...





In Kathleegath überholt gerade ein Schnelltriebwagen den Planzug, seine Fahrzeit beträgt nur ca. drei Stunden.

(Foto: Dominik Sommerer)

STRECKENBESCHREIBUNG

Die Bahnstrecke führt an schroffen Steilhängen entlang und steht inzwischen, vor allem wegen ihrer zahlreichen Brücken, auf der Liste des UNESCO-Weltkulturerbe. Die Strecke ist insgesamt 96,5 km lang und überwindet einen Höhenunterschied von 1.420 m (Kalka: 656 m.ü.NN., Bahnhof Shimla: 2.076 m.ü.NN.).

Infokasten – Fahrzeuge der Kalka-Shimla-Bahn

Nach den ersten zweiachsigen Sattelkloks und zehn B1'-Tenderloks lieferte die North British Locomotive Company bis 1910 sechs 1'C1'-Tenderloks der Baureihe K-2 und 24 weitere Loks der Klasse K. Ihre bis über die Kesseloberkante hochgezogenen Wasserkästen verliehen den Maschinen ein charakteristisches Erscheinungsbild. Die KC 520 ist bis heute erhalten und seit 2001 auch wieder betriebsfähig, wird allerdings nur selten eingesetzt.

1956 lieferte die Jung Locomotivenfabrik fünf Dieselloks der Reihe ZDM1. Diese wurden später umgespurt und nach Matheran geliefert. Auch ihre Nachfolger, die Baureihe ZDM2 von MaK laufen mittlerweile auf anderen Strecken. Auf der Basis der ZDM2 entwickelten die indischen Chittaranjan Locomotive Works die Baureihe ZDM3. Die Loks verfügen über einen Motor von MaK, der seine 700 PS mit Kardanwellen auf die beiden Drehgestelle überträgt. Später nachgebaute Loks wurden mit einem geänderten Lokkasten und mit zwei Führerhäusern ausgeliefert. Diese sind seit 2009 die Planloks im Einsatz.

Von den ursprünglich sieben Triebwagen sind heute noch vier einsatzbereit, inzwischen als RMC 1 bis 4 durchnummeriert. Sie wurden vor einigen Jahren in der Werkstatt der Bahn generalüberholt.

Die Züge passieren insgesamt 864 Brücken und Viadukte, 102 Tunnel und 919 Kurven. 18 meist kleinere Bahnhöfe liegen an der Strecke. Der überwiegende Teil der Brücken wurde als gemauerte Bogenbrücken ausgeführt, teilweise mehrstöckig. Der längste Tunnel der Bahn nahe der Station Barog weist eine Gesamtlänge von 1.144 m auf. Damit war er über lange Jahre der zweitlängste Tunnel Indiens.

Lediglich die Fahrzeit ist mit etwa fünf bis sechs Stunden nicht rekordverdächtig. Dabei bieten sich dem Zugreisenden allerdings spektakuläre Ausblicke ins Tal und auf die umgebenden Berge. Die Strecke ist eingleisig, häufig muss in den Bahnhöfen das Eintreffen des Gegenzuges abgewartet werden. Die so entstehenden Wartezeiten werden von den Fahrgästen genutzt, um sich an den zahlreich vorhandenen Möglichkeiten mit Getränken und kleineren Mahlzeiten zu versorgen.

Bei der Reise ins Gebirge werden beschauliche Kleinstädte wie Barog oder Kandaghat mit zahlreichen Tempelanlagen passiert. Zwei Besonderheiten bietet die Stadt Solan. Sie ist das Zentrum der Pilzzucht in Indien und hier liegt eine landesweit bekannte Brauerei und Schnapsbrennerei. Das ideale Verhältnis von Temperatur und Luftfeuchtigkeit lässt offenbar nicht nur in Hunderten von Betrieben Champignons, Austernseitlinge und andere Pilze wachsen, sondern sorgt auch für den optimalen Geschmack alkoholischer Getränke.

Die Lage von Shimla, die der Zugreisende in einer langgezogene Kurve über einige Kilometer „erfährt“, ist imposant: Die Stadt erstreckt sich über einen halbkreisförmigen Grat von West nach Süd. Rechts und links der Hauptstraße, die exakt auf dem Grat verläuft, sind große Gebäude im Stil der Kolonialzeit zu erkennen.

BETRIEB

Regulär verkehren täglich außerhalb der Hochsaison sechs Zugpaare auf der Strecke. Die meisten Touristen nutzen entweder den "Kalka Simla Express" (inkl. 1. Kl.) oder den Railmotor (Schienenbus, nur 1. Kl.). Mit den Rail Motor Cars wurden Expressverbindungen eingerichtet. Die Fahrzeuge bewältigten bereits im Jahre 1932 die Gesamtstrecke in 4,5 Stunden - einer Fahrzeit, die auch heute kaum unterboten wird. Die bergfahrende Züge verkehren früh morgens bis mittags, während die Züge ab Shimla eher später fahren. Sonderzüge sind häufig im Einsatz.

Quellen:

- Ausgaben 2/1994 der Zeitschrift Fern-Dampf&Reise, Andreas Illert: „Mit dem Schienenbus in den Himalaya“ (PDF noch lieferbar)
- Artikel Karl-W. Koch: „Kalka - Shimla“ in der Reihe „Miniatur Modellbahnen“, Verlag De Agostini
- https://de.wikipedia.org/wiki/Kalka-Shimla_Railway
- https://en.wikipedia.org/wiki/Kalka%E2%80%9393Shimla_Railway
- <http://www.3sat.de/page/?source=ard/dokumentationen/170427/index.html>



An den Feiertagen wird gern und selbstbewusst die Tracht der heimatlichen Region getragen, hier in Shimla ist diese, wie fast überall in Indien farbenfreudig.



Die Kreuzungsbahnhöfe bieten immer Getränke und kleine Speisen, der Aufenthalt beträgt durchaus soviel Zeit, dass der Einkauf in Ruhe getätigt werden kann und das Personal gibt acht, dass auch ja keiner zurückbleibt .

Die berühmteste Brücke der Strecke, ein dreistöckiger Steinbogenviadukt, trägt Nummer 541 (von 864) und befindet sich unmittelbar südlich des Bahnhofs von Kanoh (rechts im Hintergrund). Der einzige Vormittagszug talwärts hat Kanoh soeben verlassen. ...
(Foto: Thomas Kabisch)

