

Karl-W. Koch, mit Ergänzungen von Dieter Frisch

## Neral - Matheran

**Idyll mit Lastpferden, lärmenden Affen, Riesenrad mit Fußantrieb ... und ohne Autos**

„It's a long way, sahib ...“ wurde der Autor im Februar 1996 am Straßenende bei „Aman Lodge“ vor Matheran, von Bombay mit den Taxi kommend, von einer zierlichen Frau überzeugt, sein schweres Gepäck - immerhin für eine Fünf-Wochen-Reise ausgelegt - ihr doch bitte zum Transport zum Hotel in dem abseits der Straße gelegenen, autofreien Städtchen zu überlassen. Für einen Obulus im 1,- D-Mark-Bereich wuchtete sich die Gute Koffer und Tasche auf den Kopf und stapfte los ... Der Autor, damals noch recht fit, hatte Probleme nachzukommen. Und es **war** ein langer Weg, zwischen Parkplatz und Hotel lagen gut zwei Kilometer. Was folgte waren entspannte Tage in Ruhe und herrliche Aussichtslage, unterbrochen von Fahrten per Bahn nach Neral. Geändert hat sich seither wenig! Fazit: jedem Indienreisenden zu empfehlen ...

### GESCHICHTE

Zu Zeiten der britischen Besatzung Indiens zogen sich die Verwaltungsbeamten während der heißen Sommermonate gern auf die umliegenden Berge mit einem deutlich erträglicheren Klima zurück. Diese sog. „Hill-Resorts“, welche es für alle wichtigen Verwaltungs-Städte gab, wurden oft per Bahn angebunden. Für das Hill-Resort Bombays wurde der Tafelberg mit dem Städtchen Matheran im indischen Bundesstaat Maharashtra erschlossen. Vom Bahnhof Neral an der Hauptlinie Bombay – Puna ausgehend wurde eine Schmalspurbahn mit der Spurweite 610 mm (2 Fuß) gebaut. Der Bau der Matheran Light Railway (MLR) zwischen 1904 und 1907 erfolgte als Privatbahn, finanziert durch den Industriemagnaten Sir Adamjee Peerbhoy aus Bombay. Der erste Zug fuhr im März 1907. Die Strecke überwindet auf etwa 20 km Länge einen Höhenunterschied von 719 m. Der Versuch, mit wenigen Kunstbauten auszukommen, führte zu einer kurvenreichen Streckenführung am Hang, wobei die kleinsten Kurvenradien weniger als 30 Meter betragen.

Am 1. November 1951 wurde die MLR verstaatlicht und der Central Railway (CR) eingegliedert. 1982 wurde erstmalig ganzjährig, auch während des Monsuns, gefahren. Zuvor war der Ort Matheran in der Regenzeit ab Anfang Juni praktisch von der Außenwelt abgeschnitten. Der Zugverkehr in diesen Monaten erfolgte ohne Gewähr, aber man bemüht sich um Einhaltung des Fahrplans. Zwischen 2005 und 2007 war die Strecke nach Flutschäden nicht befahrbar.

### LOKOMOTIVEN

Die als Denkmal erhaltene, von Orenstein & Koppel 1905 in Berlin gebaute Dampflok Nr. 741 gehörte zu der Serie von vier Dampfloks, mit denen die 610-mm-Schmalspurbahn im Jahr 1907 ihren Betrieb aufnahm. Sie befindet sich in der Aufarbeitung und soll wieder eingesetzt werden. Vor dem zweiten Weltkrieg wurde der Fahrzeugpark um zwei Schienenbusse (aus Straßenfahrzeugen mit Benzinmotoren der Firma Dodge umgebaut) erweitert. Einer dieser Triebwagen befindet sich im Eisenbahnmuseum von Delhi.

1955 tauchten die ersten drei Dieselloks der Reihe ZDM1 auf der auf. Auch sie stammten wiederum aus Deutschland, von der Lokomotivfabrik Arnold Jung. Vier weitere Dieselloks derselben Bauart kamen in den 70er Jahren von der Schmalspurbahn Kalka – Shimla in Nordindien. Erst 1982 wurde der Dampflokeneinsatz endgültig beendet.

Seit Ende der 1990er Jahre befinden sich mehrere (drei?) neue Dieselloks der Baureihe 600 (NDM6) mit der Achsfolge B in Matheran im Einsatz. Weitere Maschinen dieser Baureihe wurden nach Darjeeling geliefert.

Für die Zugbildung sind etwa ein Dutzend neuer Personenwagen (1. und 2. Klasse und Speisewagen) vorhanden. Die Abteile der zweiten Klasse sind mit einfachen Holzbänken ausgestattet. Der Wagen erster Klasse kann immerhin mit Kunststoffpolstern aufwarten.

Eine der ursprünglich eingesetzten Dampflokomotiven (Nr. 4, Orenstein & Koppel, Baujahr 1905) befindet sich in der Aufarbeitung für den touristischen Verkehr. Die sechs Loks der Baureihe NDM1 von Jung, Baujahr 1956, Achsfolge B + B, sind teilweise noch als Reserve im Einsatz. Die Maschinen erinnern an die Dampflokbauart „Garratt“ mit ihren

**Der sehenswerten Triebwagen für die Luxusklasse hat es mittlerweile in das Museum in Delhi geschafft. Er war bis fast zur Jahrtausendwende noch vereinzelt im Einsatz.**  
(Foto: KWK, April 2017)





Die NDM 1-501 fährt mit einem Zug in Matheran ein. Die beiden erhaltenen Triebfahrzeuge der Serie NDM 1 verkehren hauptsächlich zwischen Matheran und Aman Logde. (Beide Fotos: Dieter Frisch)

Mit einer halben Stunde Verspätung fährt der Morgenzug am 12. April 2013 „gegen den Berg“ in Richtung Matheran.



per Gelenk verbundenen drei Teilen. Der Normalbetrieb wird von der Loks der Baureihe NDM6, Achsfolge B, bestritten.

**STRECKE**

Startet der Reisende in der Bergstation, so geht es zunächst durch dichten Wald. Etwa einen Kilometer hinter dem Haltepunkt Aman Lodge in der Nähe des Parkplatzes öffnet sich der Blick in die Ferne und der Zug beginnt seinen steilen Abstieg hinunter ins Tal. Nach einer scharfen Kurve ist tief unten in der Ebene Neral mit der zweigleisigen Hauptbahn von Bombay zu erkennen. Fast senkrecht unter der Strecke ist die Trasse in mehreren Ebenen mit scharfen Haarnadelkurven erkennbar.

Etwa auf halber Höhe des Steilhangs hält der Zug an der Station Waterpipe. Hier ergänzten einst die Dampfloks bei anstrengender Bergfahrt ihre Wasservorräte. In den scharfen Kurven zwischen den einzelnen Schleifen muss der Lokführer aus Sicherheitsgründen abbremesen. Die vorletzte Haarnadelkurve führt durch den „one kiss tunnel“. Am Fuß der Steilwand wird in Jummapatti ein weiterer Halt eingelegt.

Nach den letzten Kilometern Talfahrt an der Flanke eines kahlen Hügels passiert der Zug den Ortsrand von Neral, bevor der Bahnhof Neral Junction in Maharashtra, ca. 90 Kilometer südöstlich von Mumbai erreicht wird. Die durchschnittliche Geschwindigkeit beträgt berg- wie talwärts 10 km/h, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 16 km/h. Der Zug benötigt somit planmäßig knapp 2 Stunden für die Strecke.

Matheran selbst liegt auf dem Hauptkamm des Berges, größere Gebäude, meist Pensionen oder Restaurants mit dezenter Leuchtreklame stehen oft im Wald. Ist jedoch eine indische Stadt ohne Motorfahrzeuge vorstellbar? Ja ... und das Leben auf der Straße ist, trotz fehlender Autos und Mopeds, ähnlich wie anderswo in Indien, genauso bunt und quirlig, nur geruhsamer: Reiter, Lastperle, Rik-



schas und Fußgänger bewegen sich ohne Hast zwischen den Kiosken und Bretterbuden.

**NDM 6-600 wartet vor dem Bahnhofsoffice in Neral auf ihren Einsatz.**  
(Foto: Dieter Frisch)

Ein offenbar ganzjähriger „Mini-Prater“ glänzt mit einem fußbetriebenen Riesenrad, auch hierfür ist ein Antriebsmotor untersagt, dem konsequenten Luftkurort-Prinzip sei Dank. Den fehlenden Autolärm machen jede Menge Affen mehr als wett, ihre Frühportaktivitäten auf dem Hoteldach sorgen dafür, dass der Tag rechtzeitig begonnen wird ...

**QUELLEN:**

- ▶ verschiedene Ausgabe der Zeitschriften „Dampf&Reise“ und FERN-Express“, u.a. Heft 50, 2/1996 - Andreas Illert: Neral - Matheran
- ▶ Zeitschrift Schmalspur-INFO 1/2014
- ▶ [http://de.wikipedia.org/wiki/Matheran\\_Hill\\_Railway](http://de.wikipedia.org/wiki/Matheran_Hill_Railway)
- ▶ [http://en.wikipedia.org/wiki/Matheran\\_Hill\\_Railway](http://en.wikipedia.org/wiki/Matheran_Hill_Railway)
- ▶ (ausführlicher!)
- ▶ <http://de.wikipedia.org/wiki/Matheran>
- ▶ <http://www.irfca.org/faq/faq-loco-diesel-mg.html>

