

Mit Dampf in Indiens „Blaue Berge“

Die Nilgiri-Bahn



Die Nilgiri Mountain Railway (NMR) verläuft im namensgebenden Nilgiri-Gebirge, welches im Süden Indiens im Bundesstaat Tamil Nadu gelegen ist. Udagamandalam war die Sommeralternative für Madras (heute: Chennai), wie Darjeeling für Kalkutta (Kolkata), Matheran für Bombay (Mumbai) und Shimla für Delhi. Die NMR verbindet die Stadt Mettupalayam mit der Bergstation Udagamandalam.

GESCHICHTE

Die Nilgiri Mountain Railway ist eine der ältesten Bergbahnen in Indien. Bereits 1854 entstand die Idee zu deren Bau, aber erst im August 1891, nach dem ersten Spatenstich durch Gouverneur Lord Wendlock, konnten die Arbeiten endlich beginnen. Grundlage waren dabei Pläne des Schweizer Niklaus Riggenbach. Später wurde die Strecke der Madras Railway Company unterstellt.

Noch heute sind auf dem unteren Zahnrad-Abschnitt Dampflokomotiven im regelmäßigen Einsatz, während im oberen, flacheren Abschnitt mit geringeren Steigungen die Dieselloks der Baureihe YDM4 den Verkehr bewältigen. Im Juli 2005 wurde die NMR von der UNESCO als Teil der „Welterbestätte Gebirgseisenbahnen“ in Indien auf die Liste des Weltkulturerbes aufgenommen wurde, nachdem die geforderten Voraussetzungen erfüllt waren.

BETRIEBSABLAUF

Auf den Zahnstangenabschnitten unterhalb des betrieblichen Mittelpunktes der Strecke, Coonoor (Kunnur), werden die Züge von Dampflokomotiven der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik aus Winterthur den Berg hinauf geschoben. Die durchschnittliche Steigung beträgt 1:24.5 (40.8‰), die maximale Steigung 1:8.3 (120‰). Die Zahnradlokomotiven haben separate Antriebe für die Adhäsionsräder und für die Treibzahnräder, sodass sie auch auf den Abschnitten ohne Zahnstange verkehren können.

Seit 2007 fährt täglich nur ein Zug auf dem Zahnstangenabschnitt in jede Richtung. Er startet am frühen Morgen in Mettupalayam und kehrt am frühen Abend dahin zurück.

Zwischen Coonoor und Udagamandalam kommen schon seit langen Jahren Diesellokomotiven zum Einsatz, welche ohne Zahnstangen-Hilfe auf dem allerdings auch flacheren Abschnitt auskommen müssen. In den 1990ern war die erste Lok der „Blue Diamond“. Auf dieser Strecke wird die Lokomotive immer auf der Coonoor-Seite des Zuges, also wiederum auf der „Talseite“, gekuppelt. Die Steigung ist mit 1:25 (40‰) immer noch erheblich. Es verkehren täglich mehrere Züge in pro Richtung.

Die meisten Reparaturen werden in Eigeninitiative im Schuppen von Coonoor durchgeführt, größere Reparaturen an den Dampflokomotiven erfolgen hingegen in den Golden Rock Workshops.

Wegen starker Erdbeben war die Strecke in den letzten Jahren mehrfach, teilweise längere Zeit auf dem Abschnitt Mettupalayam – Coonoor unterbrochen, zuletzt vom November 2009 bis zum 1. Mai 2010.



Die fehlende Klimaanlage wird in den oft vollbesetzten Zügen einfallsreich ersetzt.

STRECKENBESCHREIBUNG

Die Reise beginnt in Mettupalayam, 350 m über dem Meer, mit Anschluss an das indische Fernbahnnetz von und nach Coimbatore. Es gibt einen kleinen Lokschuppen und die Wagenreparaturwerkstätten. Auf dem ersten Abschnitt zwischen Mettupalayam und Kallar wird die Strecke im Adhäsionsbetrieb befahren. Zum Fluss Bhavani hin weist die Strecke sogar zunächst ein leichtes Gefälle auf, bevor sie nach der Brücke in eine leichte Steigung übergeht. Im Bahnhof Kallar bei Km 8 beginnt der erste Zahnradabschnitt, die Steigung beträgt zunächst 1:12. In Adderly bei Km 13 erfolgt der erste Wasserhalt. In Hillgrove bei Km 18 und bereits ca. 800 m höher gelegen, erfolgt ein weiterer Zwischenstopp zur Wasserversorgung und Vepflegung der Passagiere.

In Runnymede bei Km 21 wird bei Bedarf erneut Wasser nachgefüllt. Danach folgt einer der reiz-

Bild linke Seite: Der talwärts fahrende Zug hat gerade den Tunnel hinter dem Bahnhof Coonoor verlassen und rollt über den vermutlich meistfotografierten Viadukt der Strecke.

(Beide Aufnahmen: KWK, Februar 1996)

Infokasten – die Dampfloks der Bahn:

Eingesetzt wird eine Tenderlok-Konstruktion (D1' n2t) von SLM, die Baujahre sind: 1914 bis 1925 und 1952. Gebaut wurden insgesamt 21 Stück. Die 1897 gebaute R-Klasse von Beyer-Peacock, die S-Klasse von 1905 und die P-Klasse von 1910 (beide von North British Lokomotive) wurden ab 1925 aus dem Betrieb genommen.

Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 30 km/h ohne und 15 km/h mit Zahnstange. Scheinbar waren die Maschinen keine schlechte Wahl, sind die Lokomotiven doch teilweise seit fast 100 Jahren im Einsatz. Zwar wurden 1952 von SLM (fünf Loks) und nochmals vor wenigen Jahren, 2011 bis 2014 in Indien (X 37396 bis X 37399) vier Maschinen ohne wesentliche Änderungen nachgebaut, es gibt aber auch noch „Oldies“ im Einsatz.

Aktuell wird ein „Kohleverbot“ bei den auf der Zahnradstrecke eingesetzten Dampfloks umgesetzt. Hintergrund ist neben der Störanfälligkeit die deutlich erhöhte Waldbrandgefahr in den trockenen Monaten durch den Funkenflug bei der Kohlefeuerung. Auch ist die Versorgung mit hochwertiger Kohle mittlerweile zu teuer, die im normalen Handel befindliche Kohle ist zu minderwertig für diese Verwendung.

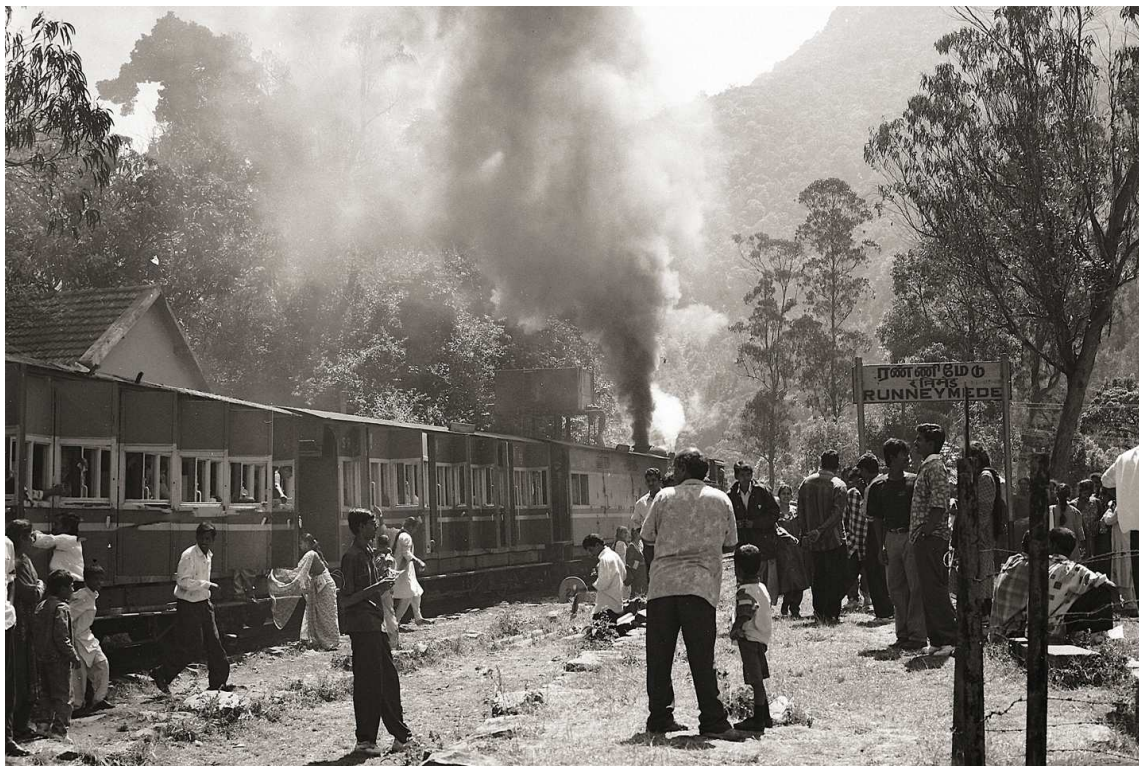
Eine Maschine (37395, Baujahr 1952) ist ohnehin bereits ölgefeuert. Weitere Loks aus dieser SLM-Lieferung werden noch umgebaut. Die in den Jahren 2011 bis 2014 in Golden Rock/Indien nach alten SLM-Plänen neu gebauten Loks hatten bereits ebenfalls Ölfeuerung. Dass die Dampfloks überhaupt „überlebten“ ist dem UNESCO-Weltkulturerbe-Status der Bahn zu verdanken, in dem der „historische „Dampfbetrieb festgeschrieben ist. Die 1999 geplante Elektrifizierung wurde ebenfalls vom UNESCO-Status verhindert.



Auf dem Viadukt von Wellington ist die YDM4 - 6664 zu sehen. Dass der Hang unter dem Viadukt die örtliche Müllkippe ist, erkennt man auf dem Bild nicht. (Beide Fotos: Thomas Franke)

Eine Brücke zwischen Hillgrove und Runnymede ist das Motiv für die X 3739. Deutlich ist die Zahnstange in der Gleismitte zu erkennen.





1996 führte der längere Wasserstopp zu Picknickszenen im Bahnhof.
(KWK, Februar 1996)

Eckdaten der Bahn:
208 Kurven, 16 Tunnel und 250 Brücken werden durchfahren bzw. überquert. Eine Bergfahrt dauert etwa fünf, die Talfahrt dreieinhalb Stunden.

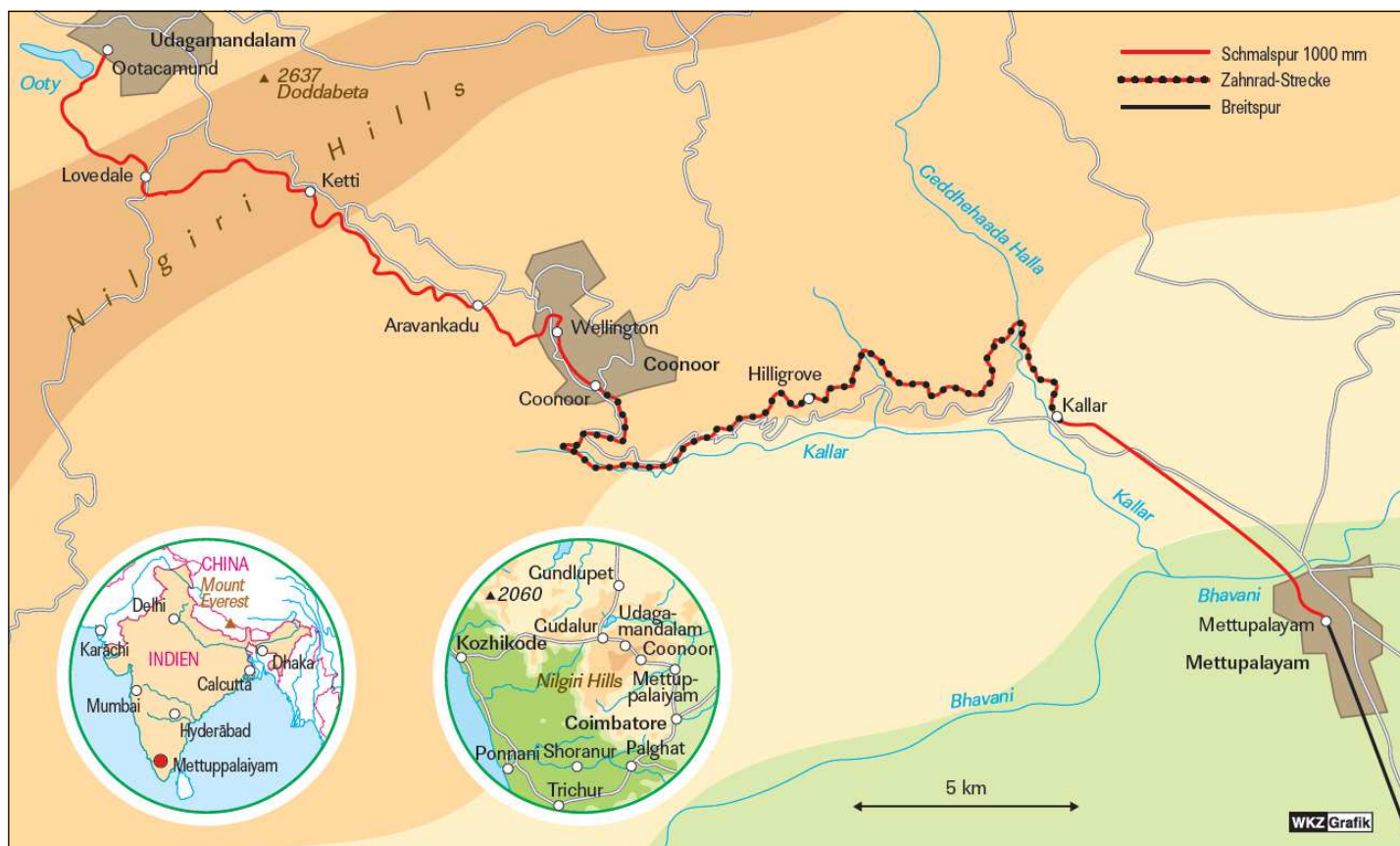
Die Strecke (Planung 1845, Eröffnung 1899, Spurweite: 1.000 mm) ist die einzige indische Zahnradbahn, betrieben nach dem Abt-System des Schweizer Ingenieurs Roman Abt. Länge: 46 km, Steigung von 350 m.ü.NN. bis 1.843 m.ü.NN.

vollsten – und wahrscheinlich der meistfotografierte – Teil der Strecke: Ein weites Seitental wird ausgefahren, auf einem sehenswerten Viadukt überquert und anschließend verschwindet die Strecke gleich in einem Tunnel. Hinter dem Tunnel liegt vermutlich einer der Bahnübergänge mit – gemessen an der Zugdichte – der höchsten Unfallrate. Was hier noch unter den geschlossenen Schranken durchkriecht, durchleilt, durchgeschoben wird, wenn die

Lichter der Lok schon im Tunnel erkennbar sind, ist beeindruckend ...

Gleich darauf wird der Bahnhof Coonoor erreicht, Km 28, 1.843 m.ü.NN. Es ist der wichtigste Bahnhof der Strecke. Hier, am Ende des Zahnradabschnittes, befinden sich die Werkstätten für die Lokomotiven. Durch die beschaulichen Hallen läuft auch schon mal eine der heiligen Kühe, ohne ver-

Der Zahnstangenbetrieb ist durchgehend (18 km) ab Km 8 bis Km 28, weitere 18 km verlaufen im Adhäsionsbetrieb über weitere 500 Höhenmeter bis Udagamandalam, (Dieselbetrieb mit YDM4).





Im Bahnhof Coonoor steht die YDM4 mit der Betriebsnummer 6706 mit dem Zug nach Ooty immer noch im Nebel des 03.12.2016.

(Foto: Th. Franke)

trieben zu werden und mampft genüsslich auf einem ausgedienten Strohhalm herum

Die weiterfahrenden Züge, jetzt mit Diesellok bespannt, müssen den Zug zunächst ein Stück aus dem als Sackbahnhof angelegten Areal herausziehen, bevor sie am Bahnhof vorbei die Fahrt Richtung Udagamandalam fortsetzen können. Die unübliche Gleislage ist der Tatsache geschuldet, dass ohne diese „Finte“ für die Steigung aus dem Bahnhof heraus ein weiterer Zahnstangenabschnitt erforderlich gewesen wäre, den man aber vermeiden wollte.

In Lovedale, Km 42, 2.524 m.ü.NN. wird der höchste Punkt der Strecke erreicht, wenige Kilometer später fällt die Strecke bis Ooty leicht ab. In Udagamandalam bei Km 46 ist auf 2.371 Höhenmetern der Endpunkt erreicht.

REISEBERICHT THOMAS FRANKE

Am zweiten Adventswochenende 2016 brachen wir in den Süden auf. Die Reiseplanung sah drei Tage und ein paar Stunden am Abreisetag für die Erkundung der Bahn und der Umgebung vor. Leider scheiterte ein geplanter Sonderzug kurzfristig an exorbitanten Nachforderungen der Bahngesellschaft Southern Railway. So blieben uns „nur“ die Planzüge, also täglich ein Dampf-Zugpaar auf der Strecke von Mettupalayam nach Coonoor und vier Diesel-Zugpaare auf der Strecke von Coonoor nach Udagamandalam (kurz Ooty genannt).

Am Samstagmorgen nahm die X 37398 in Kallar vor der Bergfahrt Wasser. Es regnete in Strömen und auch der Nebel machte sich breit. Am meisten

zu bedauern war der Eisenbahner an der Spitze des Zuges. Die Lokomotiven schieben ihre Züge bergauf und der arme Mensch saß mit einem Regenschirm auf der Plattform und versuchte sich so gut wie möglich zu schützen. Bis Coonoor liegt die Zahnstange und hier ist auch der Betriebsmittelpunkt der Strecke. Der ankommende Dampf-Zug wird hier auf YDM4-Diesellokomotiven umgespannt und fährt nach dem Umsetzen nach Ooty weiter. Auch das Betriebswerk befindet sich in Coonoor. Dieses suchten wir jetzt auf und konnten es in aller Ruhe besichtigen, schließlich regnet es im Lokschuppen ja nicht. An einer Dampflok wurde geschweißst, während eine andere auf der Achssenke stand.

Mit einigen anderen Teilnehmern bemühten wir uns erfolgreich um Fahrkarten für die Rückfahrt des Dampfzuges ab Coonoor. Im Vorverkauf waren die Züge ausverkauft, aber 30 Minuten vor der Abfahrt der Züge werden noch Restkarten verkauft. Die Abteile der Ersten Klasse sind mit Abstand am begehrtesten, weil sie am freien Ende des Zuges sind und man von dort den besten Blick auf die Strecke hat. Gemeinsam mit einer indische Familie saßen wir im Abteil mit geschnitzten Fenster- und Türrahmen und bemalten Trennwänden zu den Nachbarabteilen.

Die Familie hat den Zug im Gegensatz zu uns nicht zum Ausflug genutzt, sondern fuhr bepackt ins Flachland. Im Laufe der Fahrt nach Mettupalayam reichten sie uns selbstgebackenen Kuchen und wir versuchten uns mit Süßigkeiten zu revanchieren. Unsere Reise aus Japan und Europa zu ihrer Bahn und in ihre Heimat hat sie erfreut. Unsere Zugfahrt



1996 waren die YDM4-Diesellok in einem durchaus fotogenen Blau lackiert und führte den stolzen Namen „Blue Diamond“. Ein Zug nach Ooty zieht - wie beschrieben - aus dem Bahnhof in Richtung Mettupalayam heraus, um gleich hinter der Weiche in den Schiebe-Betrieb bergauf über zu gehen ... (KWK, Februar 1996)

führte über viele Brücken, ansehnliche Viadukte und durch etliche Tunnel. Am Sonntag wiederholten wir unsere Aktivitäten vom Sonnabend. Da aber allen Unkenrufen zum Trotz der Regen aufhörte und auch die Sonne herauskam, gelangen heute die Motive, die gestern unmöglich waren.

Im Bahnhof Runneymede blühten große Weihnachtssterne, richtige Adventsstimmung kommt dadurch trotzdem nicht auf. Eine Mitfahrt im Dieselzug nach Ooty und zurück war der Plan nach unserer Ankunft in Coonoor. Auch heute bekamen wir Fahrkarten, obwohl alle Züge sehr gut gefüllt waren. Zur Rückfahrt des Dampf-Zuges begaben wir uns in Kallar an den Rand des Wildtiergebietes. Dort trafen wir uns mit Wildhütern, die uns am nächsten Morgen zwei Kilometer an der Strecke zu einem Viadukt führen sollten. Für eine Gruppe, die zusammen läuft, wäre es aus ihrer Sicht keine Gefahr.

Am Montagmorgen waren die Wildhüter leider nicht wie abgesprochen vor Ort. Nach einigem Abwägen gingen wir dann ohne sie zum Viadukt. Wir kamen danach auch wieder wohlbehalten am Bahnhof Kallar an.

Danach fuhren wir in Richtung Coonoor und konnten in den Teefeldern vor dem Ort die Vorbeifahrt des Zuges genießen. Einen sehr kleinen Teepflanzenableger habe ich mitgenommen. Dieser steht jetzt zu Hause auf dem Blumenbrett und entwickelt sich prächtig. Mal sehen, wann es für die erste eigene Teepflückung reicht.

Für die Züge mit den YDM4 nach und von Ooty nahmen wir uns auch etwas Zeit und haben am Viadukt in Wellington und in Lovedale, dem mit 2.524 Metern höchsten Punkt der Bahn fotografiert. Nach den Aufnahmen der Rückfahrt des Dampf-Zuges in den Teeplantagen hinter Coonoor schauten wir noch den Lokschuppen mit der X 37384 von 1914 und der X 37386 von 1920 und das kleine Museum mit der X 37389 von 1925 in Mettupalayam an.

Quellen:

- ▶ https://en.wikipedia.org/wiki/Nilgiri_Mountain_Railway
- ▶ Schweizerische Bauzeitung vom 18.08.1917
- ▶ Eisenbahn-Journal 7/2000 - Dampf in Indien
- ▶ Fahrplancenter News FCN 57

Ein Blick in das betriebsame Depot in Coonoor (Foto: Thomas Franke)

