

NEU^{es aus Neu}SEELAND

Neuseeland ist nicht erst seit den „Herr der Ringe“-Filmen und ihrer Vermarktung eines der weltweiten Traum-Reiseziele. Grandiose Landschaften, gemäßigtes Klima, eine weitgehend europäische Kultur und Lebensart - *was per se jetzt nicht unbedingt etwas Hervorzuhebendes sein muss ...* - eine der geringsten Kriminalitätsraten weltweit und eine gute touristische Infrastruktur machen das Land bereisenswert, trotz der großen Entfernung. Immerhin ist Neuseeland ca. 24 Flugstunden – ohne Umsteigezeiten – von uns entfernt, auf der anderen Seite der Welt.

Eigentlich erfolgt der Güterverkehr auf der Strecke Picton - Christchurch aktuell nur in den Nachtstunden, um die restlichen Bauarbeiten möglichst wenig zu behindern.

Der Zug mit Container-Kessel für die Fähre Richtung Nordinsel war - zum Glück für den Fotografen - am 16.7.2018 allerdings in den späten Nachmittagsstunden kurz vor seinem Ziel.



Der „Trans Alpine“ hat gerade Grey-mouth verlassen und nähert sich in großem Bogen, vorbei am Lake Brunner, dem Aufstieg zu Scheiteltunnel am Arthurs Pass. (14.7.2018)



Das Themenheft Neuseeland (Heft 52, 4/1996) aus dem Jahr 1996 ist noch vorhanden und kann für 4,- € + Porto über die bekannten Wege bestellt werden.

Unsere ausführliche Berichterstattung über Neuseeland ist schon „etwas“ (sehr viel) älter als bei den meisten anderen vergleichbaren Staaten und Bahnen. Die weite Entfernung mag da eine Rolle spielen, die Tatsache, dass eher Negatives zu berichten war, wahrscheinlich ebenfalls. Zeit also für ein Update! Grundlage ist unser (in wenigen Druckausgaben) noch verfügbares Themenheft aus 1996. Über die Museumsaktivitäten berichten wir dieses Mal nicht, zum Einen gelten noch etliche alte Infos, zum Anderen bietet das Internet da schnelle und aktuelle Fakten. Schauen wir uns also an, was sich geändert hat ... und was geblieben ist.

Wer sich auf den Weg macht und das gesamte Land bereisen will, wird in den meisten Fällen in Auckland landen und auch wieder abheben. Christchurch und Wellington werden zwar ebenfalls von den Knotenpunkten des internationalen Flugverkehrs angeflogen, aber die Verbindungen sind seltener und meistens auch teurer. Wer viel von dem Land sehen will, wird mittels Mietwagen oder Camper unterwegs sein. Die Zeiten, in den Rundreisen per Zug gemacht werden konnten, sind leider lange vorbei.

Heute sind, neben den Vorortverkehren in Auckland und Wellington (dazu an anderen Stelle mehr) auf Schiene nur noch die Strecke Auckland – Wellington (oder natürlich umgekehrt, „Northern Explorer“) und Christchurch – Greymouth („Tranz Alpine“) erlebbar. Die „Dritte im Bunde“, die Strecke von Picton nach Christchurch („Coastal Pacific“) war lange nach dem schweren Erdbeben unpassierbar, ist aber im Wiederaufbau und wird aktuell bereits wieder mit Güterzügen bedient. Sie wird auch ab dem 1. Dezember täglich im Reiseverkehr befahren werden. Die Züge verkehren dann morgens ab 7:00 Uhr von Christchurch nach Picton mit Anschluss an die Fähre und fahren Mittags zurück.

1. KÜSTENSTRECKE DER SÜDINSEL PICKTON - CHRISTCHURCH

Diese Strecke („South Island Main Trunk“) war nach insgesamt drei schweren Erdbeben in den Jahren 2011 bis 2016 massiv und an etlichen Stellen zerstört. Die beiden Beben in Christchurch (im September 2010 und im Februar 2011) hatten zwar auch zu einer zeitweisen Einstellung der beiden Personenzugverbindungen geführt, aber eher, weil die Strecken für die Versorgung der Region gebraucht wurden. Das 2. fürchterliche Beben von Christchurch hatte die Stadt selbst weitgehend verwüstet. 70% der Gebäude wurden massiv beschädigt, stürzten ein oder mussten abgerissen werden. Es war fast ein Wunder, dass es „nur“ 185 Todesopfer und knapp 6.000 Verletzte gab. Das Zentrum des Bebens, das zwar nur eine Magnitude von 6,3 hatte (das Septemberbeben hatte die Stärke 7,1) lag näher am Stadtzentrum und vor allem sehr dicht unter der Erdoberfläche, nicht in der Tiefe, wie üblich.

Am verheerendsten war das sog. „Kaikouora-Beben“ 2016 mit einer Magnitude von 7,8, welches zwar nur zwei Menschenleben forderte, aber gewaltige geologische Verformungen zur Folge hatte. Vor allem

Touristische Infos

Meine Planung könnte durchaus als Blaupause dienen: Eine Strecke mit öffentlichen Verkehrsmitteln, eine in Eigenregie (in meinem Fall per Camper). Die Einwegmieten sind interessanterweise in Süd-Nord-Richtung niedriger oder können ganz entfallen. Mietwagen werden an der Fähre abgegeben und auf der anderen Seite „neu“ ausgegeben, die Camper werden überführt (Kosten für eine Strecke ca. 100,- €, 1 NZ-\$ = ca. 0,6 €). Der Übergang in Wellington und Picton vom Zug/Bus auf die Fähre ist jeweils fußläufig oder mit kostenlosem Transferbus (Wellington) machbar.

Hotels in Bahnhofsnähe sind sowohl in Auckland als auch in Wellington in bezahlbarer und guter Qualität reichlich vorhanden. In Christchurch gibt es zahlreiche gute Privatquartiere, aber auch genügend Hotels, allerdings nicht unbedingt im Innenstadtbereich. Die Kartensuche auf den üblichen Hotelportalen ist dabei sehr hilfreich. Für Auckland sei der Hinweis erlaubt, dass der ehemalige Hauptbahnhof mittlerweile außer Betrieb ist. Die Gleise sind abgebaut, die S-Bahn unter der Erde bis in den Innenstadtbereich/Fährterminal verlängert („Britomart“). Im alten Bahnhof gibt es ein durchaus empfehlenswertes Hotel.

Der ÖPNV in den Städten ist sehr gut ausgebaut und preiswert.

durch dieses Erdbeben kam es zu einer Vielzahl von Hebungen und Senkungen, welche wiederum häufig Erdrutsche und Überflutungen zur Folge hatten. So waren u.a. bei mindestens zwei Bahn-Tunnel (straßenseitig aus zu sehen) jeweils praktisch die gesamten Bergrücken, der zum Tunnelbau geführt hatte, abgerutscht und die Tunnel standen nun „nackt“ im Gelände. Andererseits gab es Hebungen um bis zu 6 m, so dass teilweise völlig neue Trassierungen an Stellen machbar waren, wo vor den Beben nur „Meer“ war ... Immer noch wird an zahlreichen Stellen gearbeitet, dennoch ist die Strecke seit einiger Zeit wieder in Betrieb. Gefahren wird hauptsächlich nachts, um eben tagsüber die Bauarbeiten ungestört durchführen zu können. Es verkehren im Regelfall je Richtung zwei Güterzüge, die von Christchurch aus eingesetzt werden. Bedient werden sowohl die lokalen Anleger als auch Containerkunden, dabei wird auch mittels Fähre der Verkehr zur Nordinseln angebunden.

Übrigens wurde die Hauptverbindungsstraße von Picton nach Christchurch genauso stark beschädigt. Auch hier laufen bis heute Bauarbeiten, ebenfalls teilweise mit Neutrassierungen, mit massiven Behinderungen. Zugverfolgungsfahrten kann man hier gestrost bis auf Weiteres vergessen ...

Als Highlight ist ab Oktober 2018 bis zum 21.4.2019 (von Weihnachten bis Ostern ist Hauptsaison in Neuseeland) ein Dampfzug für Touristen von Picton nach Blenheim („Malborough Flyer“, nicht etwa Tabak-gesponsert, die Region heißt Malborough Country), teilweise mehrfach wöchentlich, vorgesehen. Der Streckenabschnitt hat zahlreiche Höhepunkte, es ist zu hoffen, dass die Aktion erfolgreich verläuft und zur Dauereinrichtung wird.

<https://www.malboroughflyer.co.nz/>

2. TRANSALPINE

Der bestgebuchte Touristenzug Neuseelands und laut Werbung eine der „top 10 Zugreisen der Welt“ (was vermutlich nicht einmal übertrieben ist) fährt weiterhin unbeirrt einmal pro Tag über die Neuseeländischen Alpen, morgens ab 8:15 Uhr ab

Tram Christchurch

Die Geschichte der Straßenbahn in Christchurch reicht bis in das Jahr 1880 zurück. Während noch in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts ein weitverzweigtes Straßenbahnnetz geschaffen wurde, begann bereits zu Beginn der 1950er Jahre der Abbau. Die größte Ausdehnung erzielte das Netz 1922 mit 86,1 Kilometer Streckenlänge. Seit 1995 fahren Straßenbahnen als Touristenattraktion wieder auf einem Rundkurs durch die Stadt.

Zu Beginn der 1990er Jahre reifte der Plan zum Aufbau eines Rundkurses im innerstädtischen Bereich. 1995 waren die Anlagen für den Rundkurs fertiggestellt und der Betrieb konnte aufgenommen werden.

Während des Rundkurses hält die Straßenbahn an insgesamt elf Haltestellen, wo die Passagiere die Möglichkeit haben, ein- und auszusteigen. Während der Fahrt erzählen einige der Fahrer viel über die Sehenswürdigkeiten der Stadt. Der Fahrzeugpark besteht derzeit aus historischen Straßenbahnfahrzeugen verschiedener Städte, auch aus Christchurch selbst.

Nach dem starken Erdbebens am 22. Februar 2011 wurde der Betrieb vorübergehend eingestellt werden und erst im November 2014 wieder aufgenommen, auf einer etwas verlängerten Strecke in Form einer „8“ mit Schnittpunkt an der zerstörten Kathedrale im Zentrum. Das empfehlenswerte Tagesticket kostet 25,- NZ-\$, sinnvoll sind die ange-



Christchurch, nach kurzem Aufenthalt in Greymouth geht es zurück (Ankunft in Christchurch um 18:30 Uhr). Die Strecke ist hochspektakulär und absolut sehenswert, entsprechend gut gebucht ist der Zug. Die Kosten liegen im Normaltarif bei stolzen ca. 400,- NZ-\$ pro Person.

Auf der Strecke sind auch Kohlenzüge aus mehreren Minen an der Westküste (Ngakawau – Westport und Runanga) unterwegs, im Regelfall verkehren zwei bis drei Kohlezüge und ein normaler Güterzug von und nach Greymouth auf der Strecke. Die Züge haben allesamt für Schmalspur (Neuseeland verkehrt auf der britischen sog. „Kapspur“ mit 1.067 mm Spurweite) eine erstaunliche Länge und fahren, zumindest in der Ebene mit beachtlicher Geschwindigkeit, beides durchaus vergleichbar mit europäischen Normalspurzügen.

3. MIT DEM NORTHERN EXPLORER VON AUCKLAND NACH WELLINGTON

Für den 3 x wöchentlich verkehrenden „Northern Explorer“ reicht eine abgezaunte Industriebrache mit

botenen Ergänzungen z.B. mit der „Gondola“ (Seilbahn auf den Aussichtsbereich zwischen Christchurch und dem Hafen Lyttelton).

https://de.wikipedia.org/wiki/Straßenbahn_Christchurch (leider nicht aktuell ...)



Die Bauarbeiten an der Küstenstrecke Picton - Christchurch sind auch im Winter 2018 (Juli) in vollem Gang, etliche Strecken-Kilometer wurden neu trassiert.

Die älteste, aber beliebteste Tram in Christchurch ist die Nr. 11, gebaut 1903 von J. G. Brill in Philadelphia für die „Dunedin Corporation Tramway“. Hintergrund der Aufnahme sind die Reste der beim Erdbeben weitgehend zerstörten Kathedrale, um deren Zukunft es lange Jahre Streit gab. Trotz der hohen Kosten soll sie jetzt wieder original aufgebaut werden.

Das Winterwetter in Neuseeland hat auch seine Schattenseiten!

Durch die extrem klare Luft und weil durch die Insellage fast nie wie in Mitteleuropa mehrere Wolkenschichten übereinander liegen ist aber selbst das schlechteste Wetter noch recht „fotogen“. Von den Vulkanen der Nordinsel war in diesen Tagen allerdings leider nichts zu sehen. (National Park, „Northern Explorer“ in Richtung Auckland, 20.7.2018)



Abfertigungscontainer. Ob DAS allerdings die Nachfrage im angestrebten internationalen Touristiksegment anheizt, sei dahingestellt.

Immerhin, der Zug steht wie erwartet innerhalb des Zaungevierts, der Container ist besetzt, die Abfertigung ist nett und zügig. Der Voucher wird gegen einen Fahrschein mit Waggon- und Sitzplatz-Nummer getauscht, das große Gepäck in Empfang genommen. Der Platz im Waggon erinnert an Bernina-Express oder Ähnliches. Die Spurweite ist ja auch fast die selbe, der Aufgabenbereich, Touristen viel zum Sehen zu bieten ebenfalls. Es gibt nur eine Klasse, diese ist wahrheitsgemäß als „2. Klasse“ gekennzeichnet. Die Sitze sind bequem, der Sitzabstand o.k. und die Panorama-Fenster ermöglichen bei gutem Wetter eine ausgezeichnete Sicht. Heute lassen sich die unterschiedlichen Schattierung („50 Shades of Grey“), aber auch ein Regenbogen dadurch bewundern.

Der interessanteste Streckenabschnitt liegt im Gebiet um die drei großen Vulkane. Hier gibt es einige sehenswerte Viadukte, u.a. den sehr fotogenen und gut erreichbaren Makatote- oder den tragischen Tangiwai-Viadukt, den Weihnachten 1953 eine Schlammlawine nach einem Vulkanausbruch komplett fortriss. Der auf der Strecke befindliche Zug nach Auckland wurde sogar noch von einem aufmerksamen Autofahrer gewarnt, konnte aber trotzdem nicht mehr rechtzeitig gebremst werden. Der erste Teil mit der 2. Klasse stürzte in die reißende Lawine und wurde größtenteils mit fortgetragen. Die Waggons der ersten Klasse am Zugschluss blieben alle auf den Schienen. Manche der 151 Toten wurden nie gefunden, andere in der Nähe der Mündung, fast 100 km entfernt. Ein weiterer, ähnlich verheerender Ausbruch eines der Vulkane ist nach Fachleuten nicht auszuschließen, allerdings sind die Sicherungsmaßnahmen heute so, dass Züge sofort gestoppt würden. Die stark unterschiedlichen Zahlen der Todesopfer in den beiden Klassen führten

schließlich zur Aufgabe der ersten Klasse in den Zügen Neuseelands.

https://de.wikipedia.org/wiki/Eisenbahnunfall_von_Tangiwai

Unterwegs, bei Taihape, überholt uns die Gummi-Konkurrenz, der InterCity-Bus und wirbt großspurig mit „Ledersitzen, mehr Beinfreiheit und Free WiFi“ – mit Letzterem hat er ein Alleinstellungsmerkmal. Internetzugang ist im Zug nicht vorhanden. Mal scheint der Zug dank seiner aktuell höheren Geschwindigkeit zu triumphieren, mal holt der Bus wieder auf, es wird für etliche Kilometer ein Kopf-an-Kopf-Rennen ...

Der Güterzug-Betrieb auf der Strecke ist – o.k., es ist Montag ... – erschreckend gering. Lediglich ein Güterzug (Container) kreuzt uns, einer wird überholt. Die bei Annäherung des Zuges teilweise leicht panisch türmende Schafe und Rinder zeigen ebenfalls, dass sie Zugverkehr auf der Strecke nicht gerade gewohnt sind. Übrigens - das Vorurteil: Neuseeland = Land des Schafe ... stimmt!

Eines der großen Rätsel ist und bleibt, was sich die Neuseeländische Bahnverwaltung bzw. deren Obere bei der Elektrifizierung der Nordinsel-Magistrale gedacht haben. Diese führt von Wellington bis Waikanae sowie von Palmerston Nord bis Hamilton und beginnt wieder im Vorortbahnhof Papakura (ein weiterer Zustiegsbahnhof für Reisende des Northern Explorers). Elektrolokomotiven habe ich keine einzige gesehen ... 15 Maschinen sollen jedoch noch im Einsatz sein. (https://en.wikipedia.org/wiki/New_Zealand_EF_class_locomotive)

Der Fahrpreis der Bahn schließt keinerlei Verpflegung ein, diese ist zwar im mitgeführten Bistrowagen erhältlich, in erstaunlich guter Qualität (wenn man ein Fan von Mikrowellen-erwärmter Convenience Food ist) und zu akzeptablen Preisen. Das Ausgabeverfahren ist allerdings noch optimierbar. Naht die Essenszeit, so bildet sich eine lange Schlange



Vier Tage später sah es dann anders aus, als sich zwei Güterzüge auf der „North Island Main Trunk“, wiederum in National Park, trafen. Die Stunden davor und danach verbrachte der Fotograf höchst erfolgreich mit Ablichten der schneebedeckten, „dampfenden“ (!) Vulkane des Tongariro-National Parks bei herrlichem Wetter.

vor dem Kiosk. Die Reisenden suchen sich ihren Toast, Wrap, Salat, ihre Suppe oder ihr Hauptgericht aus und reichen das dem Verkäufer. Dieser mikro- welliert – falls erforderlich – macht den gewünschten Kaffee (in vorzüglicher Qualität!) und kassiert ... und die Schlange wächst in den eigentlich sehr gemütlichen Sitzbereich („nur für Nahrung-verzehrende Gäste“) des Bistrowagens hinein.

An meinem Reisetag ist der Zug laut Auskunft des Personals „gut gebucht“. Bei einem anfänglichen Füllungsgrad von etwa 50% wundere ich mich etwas ob dieser Wertung, ab Hamilton wird es dann aber tatsächlich ein Stück voller. Die Klimatisierung im Zug ist den Außentemperaturen „angepasst“: Es ist sehr frisch. Nach einigen Stunden Fahrzeit sind auffallend viele Reisende in dicken Jacken oder sogar in Mäntel gekleidet. Das Wetter macht uns bezüglich des angepriesenen „Seh“-Erlebnisses einen Strich durch die Rechnung. Dauerregen mit einigen sehr wenigen kurzen Sonnenstrahlen dazwischen lassen die Vulkane im Grau der Wolken verschwinden. Aber dennoch ist der Northern Explorer eine angenehme Art, die Nordinsel zu durchqueren.

Mit der Islander-Fähre geht es am nächsten Tag rüber zur Südinsel. Das Fährterminal liegt wiederum in Bahnhofsnähe, der Bus nach Christchurch startet direkt bei der Ankunft der Fähre am dortigen Terminal. Wie erwähnt stellt sich hier aktuell nicht die Frage nach „Bus oder Bahn?“, da der Personenzug noch nicht wieder verkehrt. So komme ich also zum Genuss, die Gummi-Konkurrenz zu testen ...

- ▶ https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_von_Reisezügen_in_Neuseeland
- ▶ <https://www.greatjourneysofnz.co.nz/northern-explorer/>

5. EINSATZ AUF DER NORDMAGISTRALE

Güterzüge auf der Nordinsel-Magistrale werden teilweise offenbar im Block – jeweils mehrere Züge in

einer Richtung hintereinander – gefahren. Das führt für wartende Fotografen zu stundenlangen Ruhepausen, bis dann auf einmal vier Züge im Blockabstand kommen. Über Güterverkehr auf den noch vorhandenen (und teilweise sogar neu ausgebauten) Nebenstrecken konnte leider nichts in Erfahrung gebracht werden. Der Verkehr dürfte jedoch in fast allen Fällen bedarfsgelenkt sein, ein regelmäßiger Einsatz scheint nicht zu erfolgen.

6. S-BAHN WELLINGTON

Der Schienenpersonennahverkehr der Region Wellington umfasst fünf Linien. Auf dem Netz verkehren überwiegend elektrische Triebwagen, nach Masterton fahren Diesellok-bespannte Züge. Die Regionalverwaltung ist Eigentümer aller Bahnhöfe mit Ausnahme des Bahnhofs Wellington, der Depots, Abstellanlagen und aller Züge. Kiwi Rail ist für die Bahnanlagen zuständig und Transdev Wellington organisiert den Betrieb. Der Schienenpersonennahverkehr ist Teil des Netzwerkes Metlink. 2014/2015 wurden rund 110.000 Zugfahrten realisiert.

Das Streckennetz wurde ab 2007 modernisiert. Dabei

ALTERNATIVE INTERCITY-BUS

Da ich diesen Teil der Reise sehr frühzeitig planen konnte, hatte ich mich Monate vorher auf der Internetseite umgeschaut (<https://www.intercity.co.nz/>). Es werden neben den normalen, flexiblen Preisen zwei Varianten angeboten: 1,- NZ-\$-Angebote und eine Luxusvariante. Die 1,- NZ-\$-Angebote sind tatsächlich buchbar und funktionieren, allerdings mit einem Buchungsaufschlag von 3,99 N\$ für die Online-Buchung, aber immerhin. Für umgerechnet 3,- € ist in Deutschland keine Städte-Bus-Fahrt über 400 km zu bekommen ... Die Luxusvariante bietet vor allem Ledersitze (naja ...), die aber mit Abstand die beste Aussicht bieten, bei den oft eingesetzten Doppeldecker-Bussen im Oberdeck, sonst im vorderen Bereich direkt hinter dem Fahrer. Wer was sehen will, sollte sich den moderaten Aufpreis leisten. Entsprechend der auch hier vergleichbaren Fahrzeit-Verordnung muss nach einer gewissen Fahrzeit pausiert werden. Bei der erwähnten Strecke passiert das treffend in Kaikoura, mit der Möglichkeit einen Kaffee oder ein kleines Diner in einem der Lokale einzunehmen. Die An- und Abfahrtsort liegen – anders als bei den deutschen Fernbussen, immer sehr zentral und gut erreichbar, in den Innenstädten, direkt an den Fähren und ... guter Scherz ... an den Bahnhöfen.



Leider ist die Vielfalt der Baureihen Vergangenheit, aber die Betriebsdichte im Hauptbahnhof von Wellington ist beeindruckend ...

erfolgte auch die Bestellung von Neubaufahrzeugen der Baureihe FP durch die Regionalverwaltung Greater Wellington Regional Council. Seit Juli 2016 betreibt das französische Unternehmen Transdev nach einer gewonnenen Ausschreibung die S-Bahn. Es werden fünf Linien befahren, die die Region um Wellington in Richtung Norden und Nordosten erschließen. Dabei wird das normale Streckennetz der Kiwi-Rail genutzt, über das auch der Fern- und Güterverkehr läuft. Alle Linien beginnen am Bahnhof Wellington.

Alle Linien mit Ausnahme der Wairarapa-Linie werden mit elektrischen Triebwagen mit 1.500 Volt Gleichstrom bedient. Den Fahrzeugbestand bilden die elektrischen Triebwagen der Baureihe FP von Hyundai Rotem und Mitsui Group. Eine Triebwageneinheit besteht aus Motor- und Beiwagen und bietet 134 Sitz- sowie 230 Stehplätze.

Am 23. Dezember 2010 wurde das erste Fahrzeug übergeben, der Gesamtbestand beträgt mit Nachbestellungen 83 Einheiten. Die Baureihe hat den Beinamen „Matangi“, in der Maori-Sprache „Wind“ oder „Brise“. Auf der Wairarapa-Strecke sind die Züge nach Masterton mit einer Diesellok der Baureihe DF(T) bespannt.

Die Tram 248 ist eine Original-Aucklander Straßenbahn, 1938 gebaut vom Auckland Transport Board in den Manukau Road workshops.

Verkehrsmuseum Auckland

Im Stadtteil Western Springs von Auckland liegt das sehenswerte Transportmuseum MOTAT mit zwei Standorten. Die-



Tranz Metro Network

Wellington, New Zealand

Wairarapa Connection

Masterton
Renall Street
Solway
Carterton
Matarawa
Woodside
Featherston
Maymorn

Hutt Valley Line

Upper Hutt
Wallaceville
Trentham
Heretaunga
Silverstream
Manor Park
Pomare
Taita
Wingate
Naenae
Epuni
Waterloo
Woburn
Ava
Petone
Ngauranga

Kapiti Line

Waikanae
Paraparaumu
Paekakariki
Pukerua Bay
Plimmerton
Mana
Paremata
Porirua
Kenepuru
Linden
Tawa
Redwood
Takapu Road

Johnsonville Line

Johnsonville
Raroa
Khandallah
Box Hill
Simla Crescent
Awarua Street
Ngaio
Crofton Downs

Melling Branch

Melling
Western Hutt
Wellington

- (Karte: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Tranz_Metro_network_map.png, Verfasser: Maximilian Dörrbecker (Chumwa))
- https://de.wikipedia.org/wiki/Nahverkehr_in_der_Region_Wellington

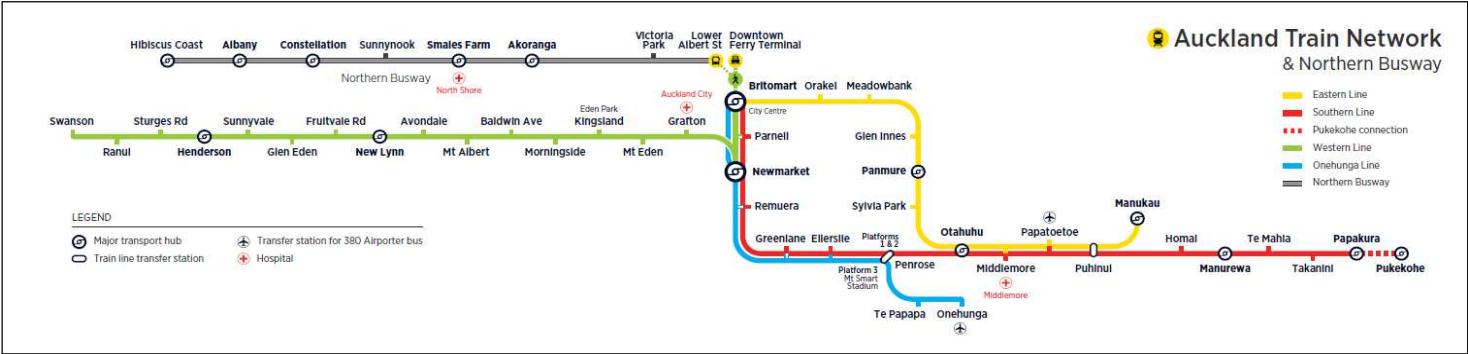
Die „Capital Connection“

Als Zubringer zur Großstadt Wellington gibt es mittlerweile zwei regionale Zugverbindungen: Die Capital Connection verkehrt einmal werktäglich zwischen Palmerston North, Shannon, Levin, Otaki und Wellington mit klimatisierten Waggons. Da es sich um einen Nahverkehrszug handelt, sind Reservierungen nicht möglich. Tickets erhält man an den Fahrkartenschalter von Tranz Metro in der Wellington Railway Station oder in Palmerston North sowie beim Train Manager. Die

se sind mittels einer Straßenbahnlinie verbunden, auf der im museumseigenen Verkehr mit historischen Fahrzeugen gefahren wird.

Das MOTAT wurde 1960 gegründet und 1964 eröffnet, um eine Sammlung u.a. von historischen Straßenbahnfahrzeugen und Eisenbahnlokomotiven zu erhalten. Zu den gesammelten Landfahrzeugen zählen neben sieben Dampflokomotiven und den Straßenbahnen auch Traktoren, Kutschen, Motorräder, Lastwagen, Polizei- und Feuerwehrfahrzeuge. Auf der Eisenbahnstrecke werden Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge der früheren New Zealand Government Railways gezeigt.

1980 wurden die Straßenbahn-Gleise außerhalb des Ausstellungsgeländes entlang der Great North Road verlegt und 1981 bis zur Haltestelle „Zoo“ verlängert. 2007 folgte der Abschnitt bis zum Ausstellungsgelände MOTAT 2. Die Strecke ist mit einem Dreischienengleis ausgestattet, so dass Bahnen mit den Spurweiten 1.220 mm und Normalspur verkehren können. Die Straßenbahnsammlung umfasst 20 Fahrzeuge, elektrische Straßenbahnen, Dampfstraßenbahnen und Kabelbahnen, von denen viele einsatzbereit sind. Die Fahrzeuge stammen aus den ehemaligen Straßenbahnbetrieben von Auckland, Wellington, Wanganui, Dunedin sowie aus Melbourne und Sydney in Australien.



Fahrzeit von Wellington nach Palmerston North beträgt zwei Stunden.

Die Wairarapa Verbindung

Die Wairarapa Connection ist ein weiterer Pendlerzug. Dieser verkehrt täglich zwischen Masterton, Carterton, Featherston und Wellington. Reservierungen sind nicht erforderlich. Tickets gibt es ebenfalls an den wichtigsten Bahnhöfen oder bei Train Manager. Anders als die Capital Connection bietet die Wairarapa Connection fünf Fahrten (Mo - Do), sechs Fahrten (Fr) und zwei tägliche Verbindungen an Samstagen, Sonn- und Feiertagen. Die Reisezeit von Wellington nach Featherston beträgt eine Stunde und nach Masterton 1:45 Stunden. Konsequenterweise wird die Linie auch im S-Bahnverkehr aufgeführt.

7. S-BAHN AUCKLAND

Die S-Bahn in Auckland hat eine deutlich kürzere Geschichte, ist aber mittlerweile durchaus ebenfalls sehr erfolgreich. Wer das Chaos auf Aucklands Straßen in der jeweiligen Rushhour erlebt, weiß warum. Es gibt vier elektrifizierte Linien (und eine Buslinie jenseits der Fähre) sowie in Verlängerung der Linie Papakura eine Dieselverbindung nach Pukekohe, die immer im direkten Anschluss verkehrt. In den 1990er Jahren kam den Stadtoberen die Erkenntnis, dass nur mit Auto- und Busverkehr das Chaos in Auckland auf Dauer nicht zu zügeln sei. Zunächst halbherzig wurde mit einigen Diesel-Triebwagen ein Mini-S-Bahn-Betrieb geschaffen. Einen Meilenstein markierte die Eröffnung des Britomart Transport Centre im Jahr 2003, einer Station mitten im Stadtzentrum, die einen leichten Übergang zu den Bussen und Fähren bietet. Das momentane Bahnnetz besteht aus vier Linien, die alle am Britomart Centre beginnen: Die westliche Linie (Western Line) führt dabei bis Swanson, die südliche Linie (Southern Line) endet in Pukekohe (ab Papakura Dieseltriebwagen), während die östliche Linie (Eastern Line) nach der Haltestation Glen Innes wieder nach Südwesten führt und sich mit der südlichen Linie vereinigt. Zwei Linien befahren Stichstrecken, die von der Southern Line abzweigen: die Strecke nach Onewunga (Onewunga Line) und ins Zentrum der früheren Stadt Manukau City.

Seit Mitte 2005 wurden etwa 40 schon existierende Haltepunkte in einem einheitlichen Design modernisiert. Eine Anbindung des Flughafens ist aktuell in Planung. Damit ein Versorgungstakt von fünf Minuten

zu Stoßzeiten möglich wird und um den aktuellen Kopfbahnhof Britomart Centre effizienter zu machen ist eine Weiterführung als U-Bahn in den Central Business District geplant.

- <https://de.wikipedia.org/wiki/Auckland>
 - <https://railnewzealand.com/passes/passlist/14>
 - <http://www.nz2go.de/oefentliche-verkehrsmittel-auckland/>
 - <https://at.govt.nz/bus-train-ferry>
- (Karte: <https://at.govt.nz/bus-train-ferry/train-services/>)





Die dampfenden Vulkane des Tongariro-National Parks bieten, wie auch die zahlreichen vulkanischen Gebiete um Rotorua, phantastische Fotomöglichkeiten, die für den mittlerweile etwas „dünnen“ Bahnverkehr jeden engagierten Fotografen mehr als entschädigen. Der „Trans Alpine“ hat die Alpenregion verlassen und nähert sich dem Lake Brunner. In einer Stunde ist Greymouth erreicht.





Zweimal Nahverkehr „at its best“: Oben nähert sich eine Triebwagengarnitur der südkoreanischen Baureihe FP aus Upper Hutt kommend der Station Silverstream („FT“ ist die Steuerwagen-Seite), während nur wenig später einige Kilometer in Richtung Norden die DFT 7158 einen der Diesel-bespannten Züge nach Masterton führt. (Beide Aufnahmen: 17.7.2018)

