

Mosambik

Schwere Kohlezüge auf neuen Gleisen



RML 003 und RTCM 009 mit einem Leerwagenzug nach Moatize bei der Einfahrt in den Bahnhof Muanza am 21. August.

Im Fern-Express-Themenheft „Afrika III“ (IV/2017) wurde über den Eisenbahnverkehr im Süden des Landes berichtet. Ich selbst war dort zusammen mit einem Kollegen im Jahr 2013 einige Tage unterwegs. Die Strecke von Ressano Garcia an der Grenze zu Südafrika nach Maputo als auch die beiden Bahnstrecken von der mosambikanischen Hauptstadt in Richtung Swasiland bzw. Simbabwe gehören zum Süd-Netz der mosambikanischen Eisenbahngesellschaft *Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique* (CFM). Zu den beiden anderen Netzen *Zambézia* (ehemals *Centro*) und Nord gibt es nur über die Gleise der Nachbarländer Simbabwe bzw. Malawi eine Verbindung. Alle drei Streckennetze in Mosambik sind in Kapspur (1.067 mm) ausgeführt.

Gern lassen sich die Kinder in Rente (der Ort heißt wirklich so!) fotografieren.

Über den aktuellen Eisenbahnbetrieb in der Mitte und im Norden Mosambiks ist bei uns in Mitteleuro-

pa recht wenig bekannt. Bei der Suche im Internet fand ich zwar einige portugiesisch-sprachige Seiten, aktuelle Bilder gab es aber nicht. Durch die interessante ZDF-Reportage „Sehnsucht – Safari – Sambesi“, welche am 29. Dezember 2014 gesendet wurde, war meine Neugier noch mehr geweckt worden, als es dort unter anderem um die Kohleförderung in der Provinz Tete und den damit verbundenen Transport mit der Eisenbahn ging.

Der Steinkohleabbau in Mosambik hat eine interessante Geschichte und begann bereits vor über achtzig Jahren. Schon in den 1930er Jahren wurde Kohle im Norden Mosambiks in recht bescheidenem Rahmen durch ein belgisches Unternehmen abgebaut. Nach der Unabhängigkeit des Landes im Jahr 1975 übernahm ein staatliches Unternehmen die Förderung. Doch um das schwarze Gold auf dem Weltmarkt anbieten zu können, fehlte bis vor ein paar Jahren ein entscheidendes Detail: Es gab keine effiziente Transportmöglichkeit zu einem Hafen an der Küste im Osten des Landes.

Zwar existierten Bahnverbindungen von Beira und Nacala nach Moatize, doch der Streckenzustand als auch die Streckenführung waren schlecht und ungeeignet. Auch die Hafenanlagen der beiden Städte am Indischen Ozean waren veraltet und unzureichend ausgerüstet. Doch in den letzten zehn Jahren hat sich die Situation grundlegend verändert.

So entstand die Idee für eine zweite Reise in das touristisch relativ unbekanntes Mosambik. Im August 2018 war es dann soweit. Für knapp zwei Wochen flog ich von Berlin via Doha und Johannesburg nach Beira. Dort begann meine recht abenteuerliche Reise.







Mit einem Kohle-Leerzug warten am Morgen des 20. August 2019 RML 004 und RTCM 008 auf den Abfahrtraum.

Die Übernahme des vorab gebuchten Mietwagens am Flughafen von Beira klappt zügig und reibungslos, leider muss ich mit einem Renault Duster vorlieb nehmen. Kurze Zeit später lenke ich am Sonntagnachmittag mein Fahrzeug in Richtung des Stadtzentrums der Hafenstadt, wo für die nächsten zwei Nächte das Hotel „Vip Inn“ mein Domizil ist.

Beira bekam im Jahr 1900 Eisenbahnanschluss mit einer Bahnstrecke zur Rhodesischen Grenze. Die weiterführende Eisenbahnlinie nach Norden in das damalige Protektorat Njassaland, das heutige Malawi, wurde ab 1914 von der britischen Firma Trans Zambezi Railways Limited gebaut. Ab 1922 konnte sie abschnittsweise eröffnet werden. Von 1931 bis 1935 wurde dann die lange Eisenbahnbrücke über den Sambesi, die Ponte Don Ana errichtet, welche viele Jahre als die längste Eisenbahnbrücke der Welt galt.

Mit der Unabhängigkeit Mosambiks im Jahr 1975 wurde die nationale Eisenbahngesellschaft *Caminhos de Ferro de Moçambique* gegründet, die später auch den Betrieb der Seehäfen übernahm und in *Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique* (CFM) umbenannt wurde. Zwei Jahre nach der Unabhängigkeit des Landes begann der Bürgerkrieg, der bis 1992 dauerte. Fünfzehn Jahre Krieg brachten viel Leid über die Menschen und setzten auch der Eisenbahn stark zu. So waren die Gleise in al-

Lok 2953 (ex VALE) mit dem Reisezug 550 Beira – Moatize am 21. August 2018 am Stadtrand von Beira.



len Landesteilen beschädigt oder zerstört und auch die Eisenbahnbrücke über den Sambesi war ab 1980 nicht mehr befahrbar.

Im Jahr 2007 begann das brasilianische Bergbauunternehmen VALE mit der großflächigen Erschließung der Kohlelagerstätten um Moatize. Kurze Zeit später folgte der britisch-australische Konzern Rio Tinto. Auch kleinere Bergbaufirmen sind in der Gegend aktiv. Um die geförderte Kohle zu den beiden Häfen in Beira und Nacala zu transportieren, wurden die Beira- und die Nacala-Linie ab Mitte der 1990-er Jahre schrittweise wieder aufgebaut. Für den weiteren Ausbau erhielt Mosambik im Jahr 2004 ein Darlehen von der Weltbank. Die *Companhia dos Caminhos da Beira* (CCFB), zu 51% im Besitz zweier indischer Unternehmen und zu 49% der CFM, erwarb im gleichen Jahr die Konzession für den Betrieb der Beira-Eisenbahn und der Sena-Linie nach Moatize.

Nachdem ich am Montag den 28 Kilometer lange Streckenabschnitt von Beira bis Dondo erkundet habe, wo sich die Gleise nach Machipanda (Grenze zu Simbabwe) und Moatize trennen, verlasse ich am Dienstagmorgen Beira erneut. Tagesziel ist der Ort Caia, der etwa 270 Kilometer entfernt liegt. Die Straße folgt weitestgehend der Bahnlinie, allerdings ist sie ab Dondo laut Kartenlegende eine ungeteerte Nebenstraße. Der handgeschriebene Fahrplan im Bahnhof von Beira besagte, dass der Reisezug 550 nach Moatize schon um 9:00 Uhr die Hafenstadt verlässt. Das sind zwei Stunden früher, als auf Herrn Rachdis Internetseite www.fahrplancenter.com angegeben, kommt mir aber in Bezug auf Fahrstrecke und Fotolicht sehr entgegen.

Reiseverkehr findet in Mosambik nur in sehr bescheidenem Maße statt. Hier, auf dem Beira-Netz verkehrt nur einmal pro Woche ein Zugpaar zwischen Beira und Marromeu, ein weiteres zwischen Beira und Moatize. Den Schwerpunkt bilden jedoch die Kohle-Ganzzüge. Daneben gibt es auch in geringem Umfang gemischten Güterverkehr, bei dem Baustoffe, Mineralöl und anderes transportiert werden. Vor den Wagenzügen können dabei recht unterschiedliche Lokomotiven beobachtet werden: Alte, aus Indien stammende YDM-4, EMD GM GT22LC-2 oder VALE GM GT26CU-2 oder nagelneue GE BB40-9W. Letztere fahren aber ausschließlich auf der Nacala-Strecke. Die folgende Tabelle ist ein Versuch, eine kleine Übersicht über die Vielfalt an Diesellokomotiven auf mosambikanischen Gleisen zu geben.

Die anfangs noch recht brauchbare Schotterpiste Nr. 213, die kurz hinter Dondo abzweigt, entwickelt sich bald zu einem Sandweg mit vielen Auswaschungen. Eine weitere Zugverfolgung ist absolut unmöglich. Nach rund 100 Kilometern ist dann hinter Muanza für meinen Renault Duster endgültig Feierabend, mehrere tiefe Löcher machen die Weiterfahrt unmöglich. Notgedrungen muss ich zur Hauptstraße EN 6 zurück fahren. Ein kleines Trostpflaster bietet der gerade in den Bahnhof Muanza einlaufende Güterzug, den ich am Morgen in Beira gesichtet hatte. Gegen 20:00 Uhr erreiche ich die Hauptstraße EN 6, schon seit drei Stunden ist es dunkel. Bald darauf macht ein Schild am Straßenrand auf die Muzimbiti Lodge aufmerksam. Glück gehabt! Nach dem Abendessen wird der Reiseplan überarbeitet. Noch ohne ich nicht, das es nicht das letzte Mal sein wird.

Lokomotiven in Mosambik

Typ	Hersteller	Leistung	Achsfolge	bekannte/ gesichtete Nummern	Bemerkungen
YDM-4	DLW Varanasi	1.000 kW (1.400 HP)	Co'Co'	D601-D610, 004, 005, C101, C102, 103-106 (ex 006-009), 6331, 6333	ex Indian Railways, alle CFM-Netze, heute vermutlich keine mehr im Eisenbahnnetz von Nacala
WDM3D	DLW Varanasi	2.237 kW (3.000 HP)	Co'Co'	D611, D612, D613	Schmalspurvariante der indischen Breitspurlok, Einsatz Maputo-Netz
U10	General Electric	670 kW (900 HP)	Bo'Bo'	D501, D502, D503, D505, D506	
U20	General Electric	1.500 kW (2.000 HP)	Co'Co'	D51, D67, D69, D82, D85, D105, D112, D121, D126, D127	
U20C	General Electric	1.500 kW (2.000 HP)	Co'Co'	RRL 33.01, 33.02, 33.04	RRL Grindrod
C30	General Electric	?	Co'Co'	3009, 3012, 3013, 3014, 3016, 3019, 3020	Sheltham
U26C	General Electric	?	Co'Co'	RRL 34.01	RRL Grindrod, ex SAR 34.486
GT26MC	EMD GM	1.940 kW (2.600 HP)	Co'Co'	250, 665, 676	Class 34-200, Class 34-600, Spoornet Südafrika, Einsatz zwischen Maputo und Komatipoort
GT18MC	EMD GM	1.065 kW (1.428 HP)	Co'Co'	284, 286, 290, 297, 334, 601, 647, 656, 681, 682, RRL 35.07	Class 35-200, Class 35-600, Spoornet Südafrika, Einsatz zwischen Maputo und Komatipoort
AD26C	GEC Alsthom	?	Co'Co'	D404, D409, D411-D414	vermutlich keine Lok mehr im aktiven Dienst
GT22LC-2	EMD GM	1.845 kW (2.475 HP)	Co'Co'	D301 – D310	Einsatz in den Eisenbahnnetzen von Maputo und Beira
GT26CU-2	EMD GM	2.460 kW (3.300 HP)	Co'Co'	2953, 2963, 2966, 2978, 2973, RTCM 013	VALE bzw. ex VALE, Lok 2953 in CFM-Lackierung
GL26MC	EMD GM	1.640 kW (2.200 HP)	Co'Co'	#12	Sheltham, ex SAR 33.215
G26	EMD GM	1.640 kW (2.200 HP)	Co'Co'	101, 102	#101 (ex HZ 2062 031), #102 (ex HZ 2062 048)
NGT26CuN (GT26CW- 3CuN)	EMD GM – TZV Gredelij, Croatia	2.460 kW (3.300 HP)	Co'Co'	RML 001 – RML 006, RTCM 007 – RTCM 011	GM Dieselmotor 16-645E3C
RL30SCC-3	EMD GM, RRL Grindrod Loco- motives Pretoria	?	Co'Co'	JIN-3005 (D14), JIN-3007 (D16)	Jindal Africa
C30AC	General Electric	?	Co'Co'	303	
BB40-9W	General Electric	2.980 kW (4.000 HP)	Bo'Bo'+ Bo'Bo'	1800-1885 (85 Stück)	CDN, geliefert zwischen 2014 und 2017 aus USA, Einsatz nur im Nacala-Netz

Gegen 8:00 Uhr breche ich am nächsten Morgen auf. Auf der von einer chinesischen Firma bestens ausgebauten EN 6 komme ich gut vorwärts. In Inchope zweigt die Nationalstraße EN 1 ab. Sie ist mit rund 1.500 Kilometern die längste Straße des Landes und führt von der Hauptstadt Maputo im Süden bis kurz vor Quelimane im Norden. Doch was mich jetzt erwartet, habe ich bisher in Afrika noch nicht erlebt! Meist besteht die „Straße“ nur aus Asphalt-Flecken, durchsetzt mit unzähligen Schlaglöchern. Kommt mal ein brauchbares Stück, so ist der nächste Katastrophenabschnitt durch die zum Glück gut sichtbaren Sandlöcher schon zu erwarten. Dann geht es wieder nur im Schrittempo voran. Das kann ja heiter werden! Wenn die Straße so bleibt, brauche ich eine Woche bis Nampula.

Nach zwölf Stunden Fahrt und etwa 300 zurück gelegten Kilometern taucht kurz vor Caia ein beleuchtetes Schild „M'phingwe Lodge“ auf. Gott sei Dank,

schon seit Stunden ist es bereits wieder dunkel. Die mitten im Busch liegende Lodge scheint menschenleer. Doch dann begrüßt mich eine freundlichen Angestellte an der Rezeption. Bei einem kleinen Schwatz (sie spricht sehr gut englisch) und einem kalten Manica-Bier fülle ich den Anmelde-schein aus. Ich bin heute der einzige Gast! Zum Abendbrot gibt es Spaghetti Bolognese, dann beziehe ich einen großen gemütlichen Bungalow.

Nach einem leckeren Frühstück, bestehend aus einem Omelett, Schinkenspeck, gegrillten Tomaten und Toast sowie Kaffee und Orangensaft kommen die Lebensgeister wieder so richtig in Fahrt. Die Straße nach Norden soll hinter der großen Sambi-Brücke besser werden, erklärt mir noch Pat, die nette Besitzerin der Lodge. Sie und ihr Mann sind vor vielen Jahren aus Schottland hierher gezogen. Die Lodge betreiben sie aber eher nebenbei, hauptsächlich stellen sie Möbel her und exportieren diese.



CDN 9153 und CDN 9151 mit einem gemischten Güterzug in Richtung Moatize zwischen Rente und Caiaia. 24.08.2018

Gleich vier Loks hat dieser Leerzug Nacala – Moatize an der Spitze: CLN 1824, 1857, 1875 und 1874. Die nicht sichtbaren CLN 1832 und 1800 helfen in der Zugmitte. 26.08.2018



Rund 700 Kilometer Fahrstrecke liegen heute vor mir. Dennoch will ich kurz am Bahnhof in Caia vorbei schauen. Auf dem Weg dorthin überholt mich ein Leerzug nach Norden. Unmöglich, ihn bei diesem miserablen Straßenzustand einzuholen. Dafür erwische ich kurze Zeit später einen Vollzug nach Beira und der gekreuzte Leerzug kommt auch noch auf den Speicherchip. Im Bahnhof von Caia wartet Lok D-305 mit einem gemischten Güterzug auf die Kreuzung mit dem Leerzug. Danach beginnt die Lok mit ihrem GmP zu rangieren. Das Reisende mitgenommen werden, ist anfangs nicht zu erkennen. Der Zug führt nur Güterwagen!

Es ist bereits kurz nach 10:00 Uhr, als ich endlich Caia verlasse. Den restlichen Tag werde ich mit Auto fahren verbringen und dabei keine weitere Eisenbahn mehr zu Gesicht bekommen. Hinter der großen, 2009 eingeweihten Straßenbrücke „Ponte Armando Guebuza“ bleibt die Straße zunächst in gewohnter „Qualität“. Dafür gibt es – wieder mal – eine Polizeikontrolle. Der Beamte bittet diesmal nicht um ein Getränk, sondern behauptet, das meine Plakette für die technische Untersuchung abgelaufen sei. Diese zeigt deutlich lesbar das Jahr „2019“. Alles o.k., doch der windige Uniformierte lässt nicht locker. Ich aber auch nicht! Meiner Aufforderung, bei der Autovermietung am Flughafen in Beira anzurufen, kommt er nicht nach. Schließlich gibt er auf und lässt mich weiter fahren. Sieg! Ja, ja, über mosambikanische Polizisten könnte ich eine separaten Artikel schreiben! Bald darauf wird die Straße wirklich besser, zumindest abschnittsweise.

Hinter Niacuadala, dem Abzweig nach Quelimane, endet die sagenhafte EN 1, die weiterführende EN 7, später dann als Straße 104 bzw. 232 bezeichnet, ist für afrikanische Verhältnisse nahezu perfekt; von vereinzelt Schlaglöchern mal abgesehen. Von der einstigen Insel-Eisenbahnstrecke Quelimane – Mocuba ist nichts mehr zu sehen. In Mocuba selbst schauen mich die darauf angesprochenen Polizisten ungläubig an. Dennoch ist diese inzwischen abgebaute Bahnstrecke auf meiner Karte eingezeichnet.

Es grenzt fast an ein Wunder, das ich am Abend mein geplantes Tagesziel Nampula erreiche. Immerhin habe ich über doppelt so viele Kilometer bewältigt, als am Vortag. Die Hotelsuche ist in der Dunkelheit nicht so einfach. Die am Weg liegenden Luxushotels sind erwartungsgemäß sehr teuer. Dann finde ich das moderne, aber bezahlbare Hotel „Milenio“. Es macht einen modernen und gepflegten Eindruck und wird für die nächsten vier Nächte gewissermaßen mein Basislager sein.

Der Plan, eventuell am Samstag mit dem Reisezug nach Cuamba mitzufahren und mit diesem am Sonntag nach Nampula zurückzukehren wird schnell verworfen, als ich am Freitagmorgen die Menschenmassen vor dem Fahrkartenschalter am Bahnhof erblicke. Ansonsten ist das Gelände eingezäunt, ein Blick in den Loksuppen ist nicht möglich. So verlasse ich mit meinem Mietwagen die Stadt in Richtung Westen. Zu meiner Überraschung ist die Straße EN 8 in Richtung Malawi über Cuamba entgegen meiner Karte sogar asphaltiert. Sie verläuft bis Ribáuè Gare mehr oder weniger entlang der Eisenbahnlinie. Im Gegensatz



Frisches Gemüse gibt vielerorts, hier an einem Verkaufsstand an der Straße bei Gorongosa.

zum Streckenabschnitt Nampula – Nacala, der durch recht flaches Gelände führt, ist der Abschnitt Nampula – Cuamba interessanter, denn er führt auf ein Hochplateau, gesäumt von oft sehr abstrakten Bergformationen. Deshalb will ich in den folgenden drei Tagen Züge auf diesem Streckenteil fotografieren.

Die Bahnstrecke von Nacala über Nampula nach Malawi war nach dem Bürgerkrieg erst ab 1999 wieder durchgängig befahrbar, jedoch war deren Weiterführung über Vila Nova da Fronteira und Nova Mutarara (Kopfmachen der Züge in Richtung Moatize) zu lang und ungeeignet. Im Dezember 2011 einigte sich die VALE mit der Regierung Malawis über den Bau einer 136 Kilometer langen Neubaustrecke von Cambulatsissi an der westlichen Grenze von Malawi nach Nkaya, wo der Anschluss an die bestehende und ausgebaute Strecke nach Moatize hergestellt werden konnte. Dazu erwarb VALE die Mehrheit der Geschäftsanteile an der mosambikanischen Eisenbahn CFM und an der Malawian Railroad. Die Linie wird als Nacala-Logistics-Corridor bzw. als Northern Development Corridor (CDN) bezeichnet. Die Kosten des Ausbau-Projektes betragen stolze 1,1 Milliarden US-Dollar. Am 28. November 2014 konnte der erste Güterzug die neue Strecke befahren, deren Gesamtlänge 912 Kilometer beträgt. Die Spurweite ist unverändert 1.067 mm (Kapspur). Die Strecke verfügt über keine ortsfesten Signale, wie bei der Beira-Linie werden die Fahrbefehle über GPS erteilt.

Unterdessen wurde in Nacala-a-Velha ein neuer Tiefseehafen mit Bahnanschluss gebaut, der mit 60 Meter Wassertiefe die Abfertigung größerer Schiffe ermöglicht. Er nahm im Mai 2017 seinen Betrieb auf. Die Gesamtkosten für Hafen- und Eisenbahn-Neubau betragen 4,4 Milliarden US-Dollar. Damit war dieses Mammut-Projekt formal abgeschlossen.

Für die Traktion der Kohlezüge wurden bei General Electric in den USA zwischen 2014 und 2016 insgesamt 85 dieselelektrische Lokomotiven des Typs BB40-9W (in den USA als Dash 9-BBW bezeichnet) beschafft. Aufgrund der schmalen Spurweite haben sie insgesamt 8 angetriebene Achsen, Achsfolge (Bo´Bo´)+(Bo´Bo´). 1.962 Güterwagen stehen zur Verfügung. Die Neubau-

CLN 1828 und CLN 1816 mit einem Kohlezug Moatize – Nacala am 24. August zwischen Muitvaze und Rapale.



Kohlewagen wurden bei CSR China hergestellt. In der Regel besteht ein Kohle-Ganzzug aus zwei Dieselloks an der Spitze, gefolgt von 60 Waggonen, zwei weiteren, funkfern gesteuerten Dieselloks in der Zugmitte und 60 weiteren Waggonen. Ein solcher Zug hat eine Länge von knapp zwei Kilometern und kann beladen ein Gesamtgewicht von rund 10.000 Tonnen erreichen. Im August 2018 wurden pro Tag drei bis vier Kohlezüge gesichtet, die Kapazität der Strecke soll jedoch wesentlich höher sein. Für 2018 werden 18 Millionen Tonnen angestrebt.

Am Montagmorgen beginnt meine Rückreise von Nampula in Richtung Beira. Drei Tage lang habe ich ein Stück des Nacala-Korridors erkundet und im Bild festgehalten. Etwa 1.000 Kilometer bis Beira liegen wieder vor mir. Was mich an Straßen bzw. Holper-Pisten erwartet, weiß ich ja schon. Wie geplant, erreiche ich am Abend hinter Caia wieder die schöne M'phingwe Lodge, wo ich mich für zwei Nächte einquartiere.

Buntes Treiben herrscht am Rio Luaila. Kinder spielen und baden, die Frauen mühen sich mit der Wäsche.



Letzter Höhepunkt der Reise soll die lange Eisenbahnbrücke über den Sambesi sein. Die zwischen 1931 und 1935 errichtete 3.543 Meter lange Brücke galt über viele Jahre als die längste Eisenbahnbrücke der Welt. 1980 wurde sie im Bürgerkrieg von RENAMO-Rebellen unbrauchbar gemacht. Erst 1995 konnte die Brücke wieder instandgesetzt werden. Allerdings konnte sie zunächst nur als einspurige Straßenbrücke genutzt werden, denn es gab für Kraftfahrzeuge außer der Ponte Samora Machel bei Tete keine weitere Möglichkeit, den Sambesi-Strom zu überqueren. Der Umbau der Ponte Dona Ana zur Eisenbahnbrücke erfolgte ab dem 1. Juli 2006 und seit 2009 ist sie wieder für Züge befahrbar. Für den Kraftfahrzeugverkehr wurde bei Caia im Jahr 2009 mit der Ponte Armando Guebuza eine neue moderne Straßenbrücke errichtet.

Die Schotterpiste von Caia nach Vila de Sena ist recht gut und so gelange ich schon bald in den Ort am südwestlichen Sambesi-Ufer. Zunächst sehe ich mich etwas in Sena um. Die Menschen wohnen in einfachen Hütten und leben vom Handel mit Dingen des täglichen Bedarfs oder betreiben Ackerbau am Flussufer. Einen Weg zum Sambesi nahe der Brücke gibt es nicht. Doch dann treffe ich Louis, einen arbeitslosen Jugendlichen. Er spricht etwas englisch und ich arrangiere ihn als meinen ortskundigen Führer. Gemeinsam laufen wir zwischen Hütten und Gebüsch in Richtung Sambesi.

Eine halbe Stunde später habe ich dann einen schönen Blick auf die Brücke. Direkt bis zum Fluss gelangt man nicht, denn der westliche Uferbereich ist Schwemmland. Leider kommt kein Zug über die Brücke gefahren. Dann laufen wir zurück zu meinem Auto, welches ich unter einem großem Baum nahe dem historischen Eingang zum alten Fort geparkt habe. Neugierig kommen die Kinder aus den Hütten angelaufen, viele Besucher waren hier mit Sicherheit noch nicht. Ich verteile meine letzten Sü-

Bigkeiten und Stifte, obgleich ich wohl für die zigfache Menge Abnehmer gefunden hätte. Louis bekommt seinen wohlverdienten Lohn und sehr nachdenklich fahre ich zur Brückenzufahrt zurück. Ich will ein Stück den Fußweg auf der Brücke entlang laufen in der Hoffnung, vielleicht sogar einen Zug aus Moatize bei der Überfahrt zu erleben. Noch stören die aufziehenden Wolken nicht und die Sonne steht auch günstig. Ein Güterzug, noch dazu aus der richtigen Richtung und dann bitte alsbald! Ich gebe zu, das sind ziemlich hohe Erwartungen. Doch dann taucht in der Ferne ein Scheinwerferstrahl am anderen Brückeneende auf. Tatsächlich kommt ein Zug langsam über die über achtzig Jahre alte Brücke gefahren. Es dauert einige Zeit, bis er die 40 Bögen durchfahren hat und so kann ich in aller Ruhe noch das Objektiv wechseln. Dann poltern die beiden Zuglokomotiven mit ihrem Kohlezug nach Beira auf die niedrigen Vorlandbrücke. Es sind RML 003 und RTCM 009, also zwei alte Bekannte. Hurra, manchmal muss man eben auch Glück haben!

Für die relativ kurze Strecke bis Inchope benötige ich auf der schlechten EN 1 wie schon bei der Hin-fahrt den ganzen nächsten Tag. Übernachtet wird wieder in der Muzimbiti Lodge nahe Dondo.

Für Donnerstag Nachmittag ist der Rückflug gebucht. Weil es nur gut 30 Kilometer zum Flughafen sind und die Straße gut ist, will ich am Vormittag noch versuchen, einen Zug auf der Strecke nach Machipanda / Grenze zu Simbabwe zu erspähen. Tatsächlich schleicht D-004, eine alte indische YDM-4 mit einem Kesselwagenzug in einiger Entfernung durch den Busch. Ich fahre bis Tica und will den Zug dort abpassen. Leider erzählt mir der nette Bahnhofschef, das der Zug im Industrie-Anschluss in Mafambisse endet. Das ist Pech, aber was soll's. Man kann eben nicht alles haben.

Die Eisenbahn in Mosambik wird sich in den nächsten Jahren weiter verändern. Schon bald soll eine weitere Eisenbahnstrecke für die Kohleabfuhr zur Verfügung stehen. Geplant ist eine Neubaustrecke von Moatize nach Macuze, wo ein neuer großer Tiefseehafen entstehen soll. Mit nur 525 Kilometern Länge ist sie kürzer, als die beiden bisher bestehenden Strecken. Mit dem Porto Seco-Projekt soll ein großes Verlade-Terminal in Cateme errichtet werden. China Railways hat den Bau einer Eisenbahnverbindung über Sambia nach Simbabwe vorgeschlagen, eine direkte Verbindung von Tete in Richtung Harare ist ebenfalls geplant.

Wie lange die wenigen verbliebenen Altbau-Dieselloks noch eingesetzt werden, kann niemand



sagen. Doch irgendwann werden auch sie den Weg allen alten Eisens gehen.

Es war eine interessante, teils anstrengende, aber auch oft erholsame Reise. Über 4.000 Kilometer habe ich mit meinem Mietwagen zurück gelegt, zahlreiche Fotos sind entstanden und viele Erinnerungen sind in meinem Gedächtnis geblieben. Vielleicht komme ich bald wieder einmal nach Mosambik? Dann aber mit einer Durchquerung Malawi's und in einem besseren Fahrzeug. Lust dazu habe ich allemal! ◀

Glück gehört auch zur Eisenbahn-Fotografie! Genau im richtigen Moment kommen RML 003 und RTCM 009 mit einem Kohlezug nach Beira am Nachmittag des 28. August 2018 über die lange „Donna Anna Brücke“ in Sena gefahren.



Die Länge der Ponte Dona Ana bei Vila de Sena ist beeindruckend! Die 3.543 Meter lange Brücke besteht aus 40 stählernen Fachwerkbögen sowie einer Vorlandbrücke. Im Hintergrund liegt der Ort Nova Mutarara, unter den letzten 15 Bögen fließt der Sambesi.