

Südafrika

Infos:

[https://
www.ceresrail.co.za/](https://www.ceresrail.co.za/)

▼ Die abfahrbereitete 19D 3322 wartet an der Dockrail Road am Jachthafen in Cape Town.

(Foto: D. Frisch)

▼▼ „Good (?) old days“ An einem eiskalten Wintermorgen im Juli 1984 donnert der Rote Teufel die Steigung hinter Kimberley in Richtung Süden hinauf. Zwei Stunden Frieren sind wie weggeblasen ...

(Foto: Karl-W. Koch)

Licht und Schatten einer Reise durch Südafrikas Cape-Region

Die große Zeit der Dampftraktion ist auch hier unwiederbringlich vorüber. Dank privater Initiativen werden dennoch nach wie vor Dampflokomotiven betriebsfähig erhalten, historische Streckenabschnitte saniert und Sonderzüge für Eisenbahnfans und Touristen angeboten. Als gutes Beispiel gilt die „Ceres Rail Company“ (CRC) mit Sitz in Ceres, ca. 150 km nördlich von Cape Town. Derick du Toit fasste 2002 den Entschluss, die zwischen 1910 und 1912 gebaute Ceres Railway zu reaktivieren. Mit Unterstützung durch Simon Breckett und Transnet konnte nach 100 Jahren die Linie im Mai 2012 wieder eröffnet werden. CRC befördert seitdem von „Demeter Station“ im Ceres Touristen mit einem Dampfzug in die Wawerley Hills zum Michell's Pass sowie Güter, vornehmlich im Ceres Valley geerntete Früchte und Wein, per Dieseltraktion nach Wolseley.

2016 eröffnete CRC in Cape Town auf den Gleisen der einstigen Hafensbahn ein weiteres Domizil, von dem aus Sonderfahrten zum Railway Market in Elgin stattfinden. Leider können wir hier nur über eine nicht "vollendete" Fahrt berichten: :

Am frühen Morgen des 13.04.2019 hatte der nächtliche Regen aufgehört. Wir wurden beim Einche-

cken am Zug nach Elgin freundlich empfangen. Die vorgespannte 19 D dampfte munter vor sich hin, doch fuhr der Zug nicht wie geplant um 8.00 Uhr ab. Der Lokführer der begleitenden Diesellok war nicht erschienen; also noch Zeit, sich umzusehen.

Schließlich kam Ersatz für den fehlenden Lokführer, so dass gegen 9.30 Uhr endlich der Pfiff zur Abfahrt ertönen konnte. Wir hielten fast an jeder Metrostation, rechneten das aber zunächst unserer Verspätung zu. In Bellville war der Bahnsteig voller Menschen, hier ging nichts mehr. Der Zugbegleiter erklärte, dass wir zurückfahren müssen. Es gäbe anlässlich der bevorstehenden Wahlen in Südafrika Demonstrationen, Proteste und Unruhen. Bahngleise seien demontiert und Schwellen entfernt worden; eine Weiterfahrt wäre nicht möglich. Bereits zwei Tage zuvor mussten wir mit dem PKW einen großen Umweg nehmen, um unsere Unterkunft in Sir Lowrys Pass zu erreichen. Die Polizei hatte in Somerset West auf Grund brennender Reifen und Holzstapel, fehlender Gulli-Deckel und gefälltter Bäume zahlreiche Straßen gesperrt. 25 Jahre nach dem Ende der Apartheid leben erhebliche Teile der indigenen Bevölkerung nach wie vor in Blechhütten ohne Strom und Wasser. Fehlende Jobs und tiefe Armut lassen für viele ihre die Situation ausweglos erscheinen.

Der legendäre „Red Devil“ ist zurück

Zur großen Überraschung erblickten wir in Ceres auf dem Nebengleis den legendären „Red Devil“. Die Maschine wurde 1981 mit einem gaserzeugenden Verbrennungssystem (GPCS), verbesserten Ventilen, einer doppelten Lempor-Saugzug-Anlage (zwei Schornsteine), einem vergrößerten Überhitzer und längeren Windleitblechen versehen, nachdem der englische Ingenieur David Wardale 1979 die Genehmigung bekommen hatte, die von Henschel 1953 gebaute 2'D2'-Dampflok, Class 25 NC 3450 der SAR, umzurüsten. Trotz beachtlicher Einsparungen im Betrieb, kam es zu keinen weiteren derartigen Umbauten, am 23.09.2003 hatte er seine letzte Fahrt. Die Direktion der South African Railway (SAR) setzte bereits strikt auf die Ausmusterung der Dampflokomotiven.

Im November 2015 wurde der abgestellte „Red Devil“ in die Bahnwerkstätten Worcester zur Aufarbeitung für die CRC überführt. Am 13. Juli 2018 traf die Lok auf ihrer 2. Jungfernfahrt nach 15 Jahren Ruhepause aus eigener Kraft wieder in Cape Town ein. Seit der Instandsetzung steht der „Red Devil“ für Mehrtagesfahrten nach Robertson oder Bredasdorp zur Verfügung, die aus besonderen Anlässen, wie beispielsweise zum Wacky Wine Festival, durchgeführt werden. (FE/Dieter Frisch)



Kommentar:

Schade, nächste Chance verpasst ...

Die Südafrikanischen Eisenbahnen „verstehen“ es internationale Gäste abzuschrecken: Unpünktlichkeit, Streichung von Verbindung, Ausdünnung von Fahrplänen, Unzuverlässigkeit der Veranstalter und manches mehr. Dabei stehen nach wie vor landschaftlich einmalige Strecken zur Verfügung oder könnten mit bescheidenem Aufwand (George - Knysna!) reaktiviert werden. Auch Dampfloks sind vorhanden dank rühriger Eisenbahnfreunde. Die privat geführte Sandstone Railway wie auch die CRC machen es vor: Mit vergleichsweise wenig Geld könnte hier ein zweites Tourismus-Standbein für eine weltweite Kundschaft etabliert werden. (Karl-W. Koch)

Frankreich

CDG-EXPRESS AUF DEM WEG

Die französische Verkehrsministerin Elisabeth Borne unterzeichnete am 12. Februar den Konzessionsvertrag zum Bau für den CDG-Express. Dieser soll Paris mit dem Flughafen Roissy/Charles de Gaulle verbinden. Die Unterzeichnung des Konzessionsvertrags verpflichtet die ADP-Gruppe (ehemals Aéroports de Paris), SNCF Réseau und die Caisse des Dépôts zur Gründung einer Projektgesellschaft für die Durchführung der Arbeiten. Die Strecke soll zum 1. Jan. 2024 eröffnet werden und wird voraussichtlich 1,8 Mrd. € kosten. Betreiber werden Keolis und die RATP, eingesetzt werden sollen Coradia Liner von Alstom. (eurailpress.de)



Thailand

CP SOLL HG-STRECKE BAUEN

Das Komitee des Büros für den östlichen Wirtschaftskorridor (Eastern Economic Corridor, EEC) unter dem Vorsitz des thailändischen Premierministers Prayuth Chan-ocha wählte das Konsortium des thailändischen Mischkonzerns Charoen Pokphand Group Co Ltd (CP) mit zwölf weitere Unternehmen (darunter auch Siemens und FS) aus, um die 6,8 Mrd. US-\$ (6,05 Mrd. €) teure Hochgeschwindigkeitsstrecke zu bauen, die drei große Flughäfen des Landes verbinden wird. Dies gab die Regierung am 13. Mai bekannt. Die Eisenbahnverbindung wird den wichtigsten internationalen Flughafen Thailands, Suvarnabhumi (Bangkok), mit dem Low-Cost-Carrier-Flughafen Don Muang (Bangkok) und dem Flughafen U-Tapao-Rayong-Pattaya im Osten Thailands verbinden. Das HG-Projekt soll in fünf Jahren abgeschlossen sein und im Rahmen der Partnerschaft für 45 Jahre die Konzession beinhalten. (Reuters, Straits Times, WK/TE)

Uruguay

GRUNDSTEINLEGUNG ZUR FC

Am 23. Mai begann mit der Grundsteinlegung in Paso de los Toros durch den Minister für Verkehr und öffentliche Arbeiten, Victor Rossi, der Bau der Ferrocarril Central (FC), einer 273 km langen Eisenbahnstrecke zwischen der Hauptstadt Montevideo und Paso de los Toros im Zentrum Uruguays. Die Investition im Wert von etwa 1 Mrd. US-\$ (890 Mio. €) wird im Rahmen einer öffentlich-privaten Beteiligung durchgeführt und von der Grupo Via Central, einem Konsortium aus NGE/Frankreich, Sacyr/Spain sowie den uruguayischen Unternehmen Berkes und SACEEM finanziert, geplant, gebaut, in Betrieb gesetzt und 18 Jahre lang gewartet. Es wird geschätzt, dass die Arbeiten in zwei Jahren und zehn Monaten abgeschlossen sein werden. Die 273 km langen Eisenbahnverbindung zwischen dem Hafen von Montevideo und der Stadt Paso de los Toros wird für eine Vmax von 60 km/h zwischen Montevideo und Las Piedras und 80 km/h zwischen Las Piedras und Paso de los Toros sowie eine Radsatzlast von 22,5 t teils neu gebaut, teils ertüchtigt. Das

Projekt umfasst gesicherte Bahnübergänge, Industrieanschlüsse und mehr als 40 Eisenbahnbrücken. Die Güterzüge werden siebenmal täglich mit einer Last von zwei Mio. t hin und zurück fahren. Gleichzeitig werden täglich neun Personenzüge in jeder Richtung Montevideo mit der Stadt 25 de Agosto in Florida verbinden. (Montevideo Portal, WK/TE)

Iran

STRECKE QAZVIN – RASHT IN BETRIEB

Der iranische Präsident Hassan Rouhani hat am 6. März die 164 km lange Bahnstrecke Qazvin – Rasht eingeweiht, die Teil eines „grünen Korridors vom Kaspischen Meer zum Golf“ bildet. Der Iran hat seit 2014 1,85 Mrd. US-\$ in die Strecke investiert. Schätzungen zufolge werden im ersten Betriebsjahr 1,4 Mio. Fahrgäste und 5,1 Mio. t Fracht sowie in den Folgejahren 2,8 Mio. Reisende und 7 Mio. t Fracht über diese Eisenbahnverbindung befördert. Gleichzeitig wurde ein Memorandum zur Weiterführung der Eisenbahnlinie nach Astara unterzeichnet. Die iranische Provinz Gilan grenzt an Aserbaidschan und liegt am Kaspischen Meer. Seit Jahren bemüht sich der Iran um den Ausbau seines Schienennetzes mit einem Nord-Süd-Korridor, der über die iran-aserbaidschanische Grenzstadt Astara den Iran mit dem Kaukasus verbindet. Aserbaidschan hat für das verbleibende Stück Rasht – Astara einen Kredit von 500 Mio. US-\$ gewährt. (Azernews, Jerusalem Post, Regier. Iran, WK/TE)



USA

Ein absolutes Highlight und Massenspektakel bildete die Sonderfahrt mit dem wieder betriebsfähigen „Big Boy“ X-4014 im Mai von Cheyenne nach Ogden und wieder zurück anlässlich des Jubiläums „150 Jahre Golden Spike, hier bei der Einfahrt in Granger, Wyoming. (Foto: Thomas R. Schultz)