



Karl-W. Koch

KIMBERLEY - DE AAR

Erinnerungen an eine Legende

„Altgediente“ Dampflokkfreunde wie ich haben sofort einige legendäre Strecken vor dem geistigen Auge, wenn das Gespräch zur fortgeschrittener Stunde auf die „guten alten Zeiten“ kommt: Sherman Hill in den USA (obwohl leider nicht mehr selbst erlebt), Jing-Peng in China, Kimberley – De Aar in Südafrika ... Damit wären wir beim Thema.

▲ Das Bahn-Betriebswerk in Kimberley war noch in den 1980er Jahren vermutlich eines der aktivsten Dampflokkdepots der Welt ... außerhalb Chinas.

SÜDAFRIKA – EIN EHEMALIGES DAMPFLOK-PARADIES?

Die Jüngeren werden sich verwundert die Augen reiben. Ja, das war es, wenn auch unfreiwillig. Ursache war eine der wirkungsvollsten Boykottmaßnahmen in der jüngeren Geschichte der Völkergemeinschaft. Ursache dafür wiederum war die Apartheid genannte Politik des damaligen südafrikanischen Regimes.

Ursprünglich als bereits grenzwertig zum Menschenrecht angelegte Trennung der Menschen nach Rassenzugehörigkeit wurde daraus nach dem zweiten Weltkrieg die gezielte Unterdrückung und Entrechtung der nicht-weißen Bevölkerung. Übrigens wurde all dies von einer funktionierenden Demokratie innerhalb der weißen Minderheit entschieden und legitimiert, allerdings führte dann auch eben genau diese Demokratie zum abrupten Wechsel der Politik und somit zum Ende der Apartheid.

Auf dem negativen Höhepunkt der Unterdrückung führte der Boykott zur drastischen Verknappung der Erdöleinfuhren. Die Politik und mit ihr die Industrie „entdeckten“ das Fischer-Tropsch-Verfahren (aus dem 3. Reich, unter ähnlichen Bedingungen entwickelt) neu und verflüssigten die reichlich vorhandene Kohle zu Erdölprodukten. Bei der Eisenbahn war die Alternative vorhanden, gleich die Kohle zu verwenden, also tat man dies, was bis in die Anfänge der

1980er-Jahre einen hochinteressanten Restbetrieb auf etlichen Strecken sicherstellte.

KIMBERLEY – DE AAR

... war Teil der Hauptstrecke des Landes, welche die beiden (jahreszeitlich abwechselnd genutzten) Hauptstädte (Pretoria und Kapstadt) wie die etwas südlich von Pretoria gelegene Wirtschafts- und Industrieregion um Johannesburg miteinander verband. Hier lief (und läuft noch immer) der „Blue Train“ (der bekannte Luxuszug), zudem ein damals meistens gut gebuchter „Passenger“ und ca. 50 Güterzugpaare am Tag. Die Strecke war bis auf den Abschnitt Kimberley – De Aar elektrifiziert. Hier musste also jeweils von Elektroloks auf Diesel ... oder eben Dampf umgespannt werden. Außer dem Blue Train und einem Luxusgüterzug von Neuwagen (man hatte wohl Angst um den Lack) lief praktisch alles mit Dampf. Große Depots in den Endpunkten warteten die Maschinen und bereiteten sie auf den nächsten Einsatz vor.

Der Streckenabschnitt durchquert eine große Halbwüste innerhalb Südafrika, die „Great Karoo“. Kimberley, am nördlichen Ende ist zugleich der südlichste Punkt der Besiedlung aus Richtung Johannesburg. De Aar (und eigentlich noch einige Dutzend Kilometer weiter südlich) stellt so ziemlich das nördliche Ende jeglicher Zivilisation aus Richtung Kapregion kommend dar. Dazwischen ist nichts! Viel Nichts!



Auch die Anreisen erfolgten mit Stil und passend, hier der Sonderzug von Johannesburg bei Klerksdorp. Gut erkennbar ist hier bei der führenden 25 NC der umgebaute Kondensierer.

Fast alle der 25 NC waren bis in die letzten Betriebsjahre äußerst gepflegt. Sie wurden immer von den selben Mannschaften gefahren, die ihre Wartezeiten ins Polieren und Pflegen steckten. Typisch auch die Signale, die ihre britischen Quellen nicht verleugnen können.



Heißes, sandiges, staubiges, trockenes, unbewohnbares Nichts ... Aber um die wesentlichen Teile des Landes zu verbinden musste eben hier eine Trasse geschaffen werden. Dies taten die Bahnbauer, das Gelände spielte mit und machte keine allzu großen Probleme.

Der Streckenabschnitt war durchgehend zweigleisig ausgebaut (nicht so der Rest der Strecke). Mittlerweile ist zwar auch er elektrifiziert, dafür wurde aber die Zweigleisigkeit auf weiten Teilen aufgegeben. SO sieht Fortschritt aus! Landschaftlich hatte die Linie wenig Reize, außer zwei Flussüberquerungen (Modder River und Oranje River) gab es eigentlich nur Wüste, ein paar Hügel und einige halbwegs fotogene Sandsteinfelsen.

NACHTS IN KRAANKUILL

Bahnhöfe und eine sehr geringe Besiedlung ergaben sich an den beiden Flussquerungen und an weniger als einer Handvoll weiterer Stationen. Der wahrscheinlich bekannteste dieser Orte war (oder: ist als Legende?) Kraankuill. Das Örtchen bestand aus einem Bahnhof (*jawoll, mit Empfangsgebäude, Wartesaal, Beamten, Stellwerk ...*) einer Tankstelle, einem Lebensmittelgeschäft und einem Hotel. Das Hotel hatte allerdings in den letzten Jahren Kultstatus: Nur wenige Meter von der Strecke entfernt, in einer dünnwandigen Leichtbauweise ausgeführt, erlebte der Gast jeden Zug hautnah. Aber DAS war ja auch genau der Zweck des Aufenthaltes ... Besonders eindrucksvoll waren die Nächte.

Der Gast, der zum ersten Mal hier nächtigte, war vorzuwarnen. Sonst hätten ernsthafte Panikattacken gedroht: Die Dampflok, teilweise in Doppeltraktion, donnerten mit bis zu 100 km/h vorbei, unter Volllast, getrennt von – wie gesagt – einer dünnen Bretterwand und etwa 5 m Luftlinie! Man verschlief definitiv KEINEN Zug, schon gar nicht die Bergfahrer – eine leichte, aber immerhin wahrnehmbare Steigung gab es in Richtung Süden – die auf der Hotel zugewandten Seite führen. Aber alles längst Geschichte, das Hotel hatte in den letzten Jahren mit vereinzelt Dampflokensätzen mehr schlecht als recht überlebt, mittlerweile existiert es mit Sicherheit nicht mehr, wie vermutlich der gesamte Ort. (*Wer da Näheres weiß: die Redaktionsleitung wäre am aktuellen Stand interessiert ...*)

Eines der Highlights im Eisenbahnfreundeleben des Verfassers war eine dieser Nächte im besagtem Hotel. Getoppt wurde das Ganze durch den Besuch des Bahnhofs nach dem – wie immer im damaligen Südafrika, sehr reichlichen Abendmahl inklusive gut gekühltem Bier. Danach musste ein Verdauungsspaziergang her, was lag also näher, als die ca. 800 m zum Bahnhof zu laufen und einen Plausch mit dem Nachtdienst-leistenden Stellwerker zu führen. Dieser war auch hoch erfreut ob der willkommenen Unterbrechung der Warterei auf den nächsten Zug. Als der Beamte erfuhr, dass einer unserer Mitreisenden Tonaufnahmen der fahrenden Züge anfertigte (*gibt es dieses Hobby heute eigentlich noch in Zeiten von youtube?*), bot er an, die nächste Aufnahme etwas aufzupeppen, indem er dem kommenden Zug die eigentlich vorgesehene und problemlose mögliche Durchfahrt verweigerte. Gesagt, getan, BAND AB, Signal wird gestellt, der Zug kommt, nimmt Fahrt weg (*seitens des Lokpersonals vermut-*

lich unter „Absingen hässlicher Lieder“), bremst bis zum Stillstand, pfeift erbost seinen Protest, bekommt „freie Fahrt“ gestellt, legt eine donnernde Anfahrt hin und gibt bei der Vorbeifahrt am grinsende Bahnhofsnachtchef nochmals per Dampfpeife seinen Kommentar zu der Aktion ab. BAND STOPP. Die Aufnahme dürfte heute noch zum Besten in der Sammlung des R. M. aus Pf. gehören (*einen herzlichen Gruß an dieser Stelle*).

LOKOMOTIVEN

In den letzten Jahrzehnten des Dampflokensatzes bestimmt nur noch eine Baureihe in zwei Varianten das Geschehen: Die von Hentschel entwickelte und teilweise von Beyer Peacock in Lizenz nachgebaute Baureihe 25. Eine formschöne 1 D 2-Schleppender-Lok, die ihre deutsche Herkunft nicht verleugnen kann. Ursprünglich wurde für den Einsatz auf der beschriebenen Strecke eine Kondens-Variante entwickelt. Dabei wird der Abdampf aufgefangen und in einem extralangen Tender über Rohrleitungen gekühlt und so wieder verflüssigt und erneut verwendbar gemacht. Aber das Verfahren hat sich eigentlich nie so richtig bewährt.

Also kamen die Eisenbahner Südafrikas auf die genau einfache wie naheliegende Idee und schmissen das ganze unwichtige „Gedöns“ aus dem schön geräumigen Tender heraus und nutzen den Platz für einen überdimensionierten Wassertank. Geboren war die Variante 25 NC (= Non Condensing). Eine dritte Variante wurde von Anfang für die anderen südafrikanischen Strecken an mit „normalen“ Tender geliefert und hatte sich bewährt. Nachdem in den späteren Jahren die Wasserversorgung an den Zwischenhalten deutlich verbessert worden war, wurden auch diese Maschinen in der Great Karoo eingesetzt.

„PLANDAMPF 1991“

Ende der 1980er neigten sich selbst auf der letzten verbliebenen „Hochburg“-Strecke die Dampflokensätze dem Ende zu. Die Apartheid war Geschichte, ihre Beseitigung erfreulich unblutig verlaufen, der Boykott also vorbei und die Dieselloks brummt wie allorts. Menschen aus der – bis heute noch – sehr rührigen Eisenbahnfreundezone in Südafrika wie Freunde aus Nah und Fern organisierten zum Abschied 1991

Die letzte 25 Condens (25 3511) war Anfang der 1980er noch als Museumsmaschine betriebsfähig im Einsatz, hier mit einem Sonderzug der SAR in Kimberley im Juli 1981



In den südafrikanischen Wintermonaten (unserem Sommer) ist die Wetterlage meistens stabil und zum Dampfloktografieren ideal: Sonne, Nachts und Morgens kalt, tagsüber bis zu 25 °C, trockene Luft. Das Gewitter, das hier im Juli 1991 stundenweise die Feierlichkeiten eintrübte, war die große Ausnahme.

Die Zuggarnitur, die mit den Niederbordwagen hier Oranje River verlässt, war stilecht und so auch im Alltagseinsatz zu sehen, die 25 mit „Kurtzender“ war keine umgebaute Kondenslok.



ein Event, dass sich am damals in Deutschland und Europa in Mode gekommenen „Plandampf“ orientierte: Man bespannt reguläre Züge mit Dampfloks, erfreut die Fans, lockt Touristen an, bringt zahlende Gäste in die zusätzlich eingesetzten Sonderzüge. Als Jahreszeit wurde – in Kenntnis der Ferienlage auf der nördlichen Halbkugel und wegen des dann optimalen Wetters (Sonnengarantie, aber morgens und abends für die Dampfeffekte gewünschte niedrige Temperaturen (tagsüber herrschen auch zu dieser Jahreszeit in der Karoo 25 °C und mehr) der dortige Winter (Ende Juli, Anfang August) gewählt. Eingesetzt werden sollten – so das dann auch gehaltene Versprechen – alle betriebsfähigen Schleppenderloks, inklusive der Museumsmaschinen. Die Garratts auf die Wüstenstrecke zu schicken, wo sie nie gelaufen waren, empfand man zurecht als zu stillos ...

Erkennbar „Gast“ und nicht simulierter Plandienst bei der Veranstaltung war die ebenfalls prächtig restaurierte Lok Nr. 2928 mit Namen Johan Uys der Baureihe 15F.



Und alle Welt kam zu diesem letzten großen Spektakel: Bis auf Bluetrain und Autozug wurde in der Tat wieder alles mit Dampf bespannt. Man sah 12 AR, 15 F, 15 DA, 19 D, 24, 25 NC und einiges mehr. Die Baureihe 6 bespannte einen Museumszug und die beiden zu diesem Zeitpunkt zeitgleich betriebsfähigen Schnellzug- und Geschwindigkeitsrekord-Loks der Baureihe 16 E fuhren in Doppeltraktion. Der einzige Schönheitsfehler war, dass sie dies vor einem Güterzug (!) taten. Warum nicht statt dessen der Passagier bespannt wurde, erschließt sich mir bis heute nicht ... Kenner der Strecke (und der Straßenverhältnisse) beschränkten sich auf schöne Standpunkte und warteten einfach, es kam garantiert demnächst wieder was ... während Nichtkenner bei vermeintlich besonders interessanten Maschinen meinten „Verfolgung“ fahren zu müssen. Die Staubpiste, die auf weiten Teilen der Strecke parallel läuft, erklärte eindrucksvoll, woher „Dusty Durrant“ seinen Spitznamen vermutlich hatte. Wer an seinem Standpunkt blieb, hatte einfaches Spiel: Eine heranjagende Staubwolke kündigte demonstrativ den nächsten Zug an. Das Hauptziel der Verfolger – die Doppeltraktion 16E – entzog sich übrigens, wie voraus zusehen, den „Hossen“ durch Geschwindigkeit: den ca. 120 km/h, welche die beiden mit ihrem Kurzgüterzug vorlegten, konnte auf DIESER Piste kaum ein geübter Rallyefahrer folgen.

Es war ein eindrucksvolles, hochgradig gelungenes Eisenbahnereignis der ganz besonderen Art, allen Organisatoren an dieser Stelle noch einmal den herzlichsten Dank dafür und somit ein würdiger Abschluss des Dampfbetriebes in Südafrika. ◀



Die Modder River-Bridge war immer ein willkommenes Motiv, und oftmals klappte es mit dem Timing Zug/Sonnenuntergang ...

Die 16E-Kombination war meines Wissens in den letzten Jahrzehnten ein einmaliges Ereignis, die 16 E 858 wurde anschließend stillgelegt nach Fristablauf, die 857 war gerade erstmalig nach der Wiederaufarbeitung in Betrieb genommen worden. Die Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h wurden sicher nicht erreicht, aber deutlich über „100“ waren es schon ... Nur der Güterzug war unpassend.

