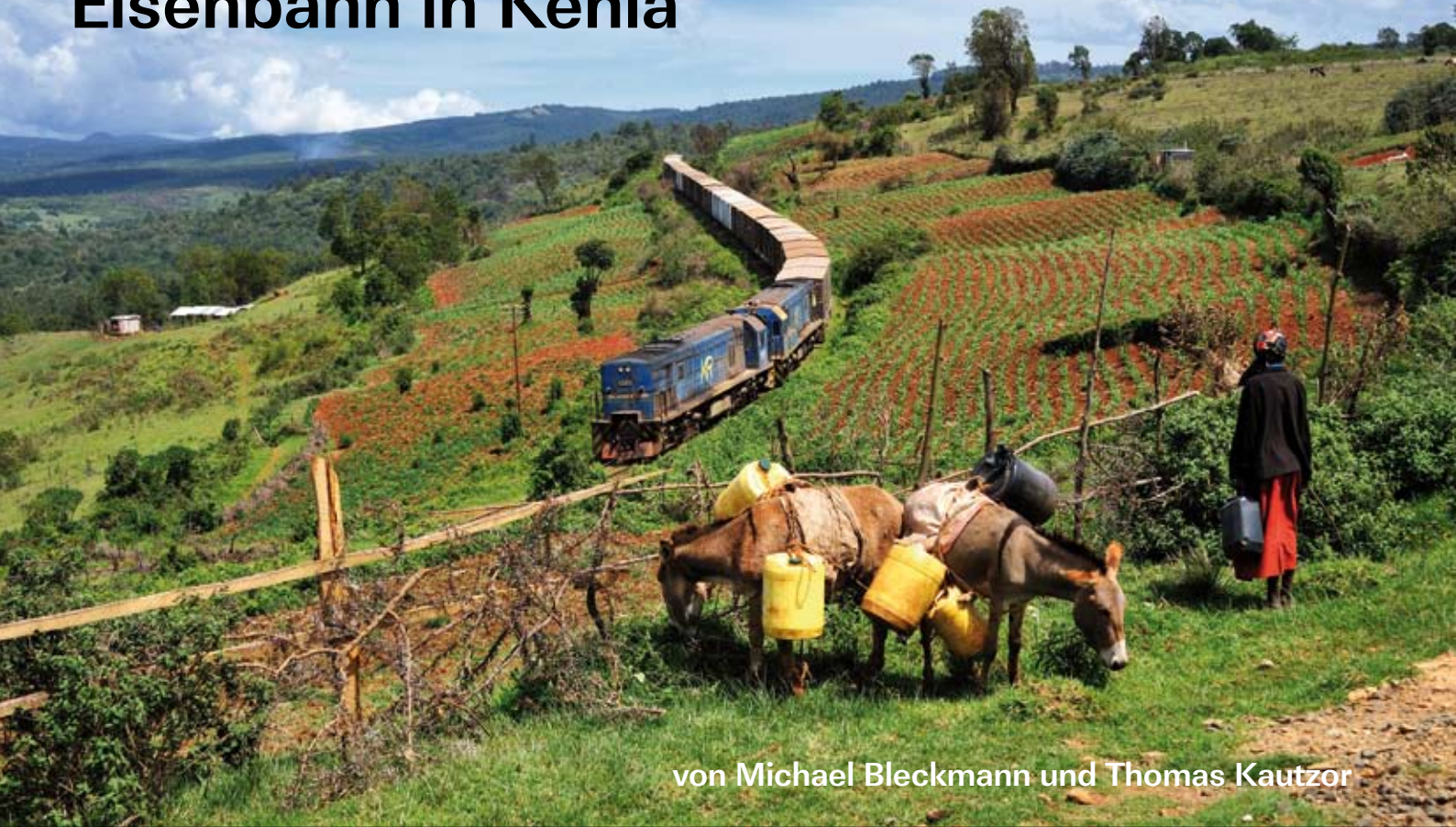


Eisenbahn in Kenia



von Michael Bleckmann und Thomas Kautzor

▲ Alltag für die Bäuerin mit ihren beiden Maultieren – die Kenia Railways/RVR-Diesellokomotiven 9310 und 9322 rollen gemeinsam bergab, nachdem sie kurz zuvor den Bahnhof Equator passiert haben. Sie bespannen einen Güterzug von Uganda nach Nairobi und weiter zum Hafen von Mombasa.

► 9310, eine U26C von General Electrics, bespannt den Hilfszug, der am Morgen des 16.5.2011 ausrückt, um einen liegengelassenen Güterzug zur Hilfe zu eilen.

Im Mai 2011 war es einer Gruppe deutscher und schweizerischer Eisenbahnfreunde vergönnt, den aktuellen Eisenbahnbetrieb in Kenia mit Diesel- und (musealer) Dampftraktion zu erleben. Wie (fast) überall in Afrika ist auch in Kenia die

Das Deutsche Reich erwarb das von Carl Peters und dessen »Gesellschaft für deutsche Kolonisation« erworbene ostafrikanische Gebiet, die heutigen Staaten Tansania, Ruanda, Burundi, und Teile von Mozambique sowie »Deutsch-Witu«, das heutige südliche Kenia. Bereits 1904 wurde die »Ostafrikanische Eisenbahngesellschaft« (OAE) gegründet, die nach dem Zusammenbruch des Kaiserreichs und dem Verlust der Kolonialgebiete als »East African Railways and Harbours Corporation« (EAR&H) firmierte. Die OAE wurde nach dem Ersten Weltkrieg erst in Tanganyika Railways (TR) umgewandelt, die EAR&H, bestehend aus Kenya and Uganda Railway (KUR), ehemals Uganda Railway, und TR aber erst in den 1940er Jahren gegründet. Für das heutige Kenia wichtiger war jedoch die um die Jahrhundertwende von der »Imperial British East Africa Company« im Norden begonnene »Uganda-Bahn«, die ebenso wie die deutsche Gesellschaft weiter südöstlich die Bahn im Meterspur baute.

Beide Kolonialmächte wollten den Bau der Eisenbahn mit möglichst geringen Mitteln erreichen: die Deutschen wählten Meterspur, weil die Trassierung auf Meterspur schnellere Lösungen bei der anspruchsvollen Topografie versprach. Die Briten hingegen wählten die Meter-

spur, weil sie so Lokomotiven, Wagen, Gleise und sämtliches Fachpersonal aus ihren indischen Kolonien heranschaffen und somit schnell mit dem Bau der Bahnstrecken in ihrem afrikanischen Kolonialgebiet beginnen konnten. Baubeginn im heutigen Kenia war bereits im Jahr 1886 in Mombasa, von dort kämpften sich die Bautrups immer weiter Richtung Nordwesten vor. Einheimische Stämme, aggressive Löwen und teils extrem schwieriger Baugrund gaben

Eisenbahn auf dem absteigenden Ast – doch dazu später mehr. Zunächst wollen wir einen Blick auf die Geschichte der Eisenbahn in Kenia werfen, denn das Eisenbahnnetz in der Region wurde von Deutschland und England begonnen.

der Bahnlinie bald den Namen »Lunatic Line« – »Die Strecke der Verrückten«. Nachdem man das 500 Kilometer entfernte kenianische Hochland erreicht hatte, wo es es weniger Malaria, freundlichere Stämme und bessere klimatische Bedingungen gab, entschloss man sich, die Hauptwerkstätten der Bahn an diesem Platz einzurichten. Die Einheimischen nannten ihn Nyrobi, daraus wurde dann später »Nairobi« – und die Hauptstadt des heutigen Kenia. Wahr-



scheinlich eine der wenigen Hauptstädte dieser Welt, deren Gründung auf die Eisenbahn zurückzuführen ist.

Durch Aufstände der versklavten afrikanischen Völker, den Ersten Weltkrieg, Hunger, unzureichende hygienische Bedingungen, wilde Tiere und die teils schwierige Trassierung waren nicht nur Zehntausende von Toten zu beklagen, sondern ließen Fortschritte beim Bahnbau erst nach dem Ende des Weltkriegs Wirklichkeit werden. Dann jedoch erlebte der Eisenbahnbetrieb einen ungeahnten Höhenflug, denn durch die Lückenschlüsse auf dem schwierigen Abschnitt von Nakuru bis nach Kisumu war es nun möglich geworden, die durch die koloniale Ausbeutung im Hinterland gewonnenen Rohstoffe preiswert zum Hafen von Mombasa zu transportieren, und auf dem Rückweg Fertigprodukte aus dem Import wieder ins Landesinnere zu schaffen.

Auch nach dem Zweiten Weltkrieg und dem Ende der Kolonialherrschaft blieben die drei Länder Uganda, Kenia und Tanzania bei einer gemeinsamen Bahnverwaltung. Erst 1977 brachten politische Streitereien zwischen den drei Besitzern die Aufteilung in drei Bahngesellschaften, von denen die Kenya Railways Corporation (KRC) den Betrieb in Kenia übernahm. Aber Kenya Railways wurde bald zum Synonym für einen vollkommen ineffizienten Staatsbetrieb: marode Strecken, wenig Service, aber dafür eine aufgeblähte Verwaltung und Vetternwirtschaft. Im Jahre 2005 gewann das Rift Valley Railways Consortium (RVR) aus Südafrika die Konzessions-Ausschreibungen zum Betrieb der Kenya Railways und Uganda Railways (URC). Nach vielen Verzögerungen und immer wieder politischen Einmischungen wurde die Übernahme des operativen Geschäfts dann zwei Jahre später vollzogen. Dies führte nun zu weiteren Problemen, denn RVR selber war kein homogenes Gebilde, und die Anteilseigner bekämpften sich teilweise vor Gericht. Die Unruhen in Kenia während der Jahre 2007 und 2008 führten zu teils massiven Zerstörungen der Bahnanlagen und brachten den Verkehr zwischen Uganda und Kenia komplett zum Erliegen. Kritiker werfen dem RVR seit der Übernahme mangelnde Investitionen vor, während sich RVR auf die Behinderungen durch die Unruhen und die lokalen Politiker beruft. Tatsache ist, daß kaum Gelder in den überalterten Fahrzeugpark fließen, und außer Neulackierung in den Farben der RVR keine wesentlichen Veränderungen geschehen.

Seit Sommer 2010 besteht das Konsortium aus nur noch drei Anteilseignern, von denen eine ägyptische Investorengruppe mit 51% die Mehrheit hält. Neben dem RVR bestimmt aber auch die »Kenya Railways Corporation« (KRC), was mit der Eisenbahn im Lande geschieht, denn RVR ist nur für das operative Geschäft

► Den Nachtzug kann man nur bei ordentlicher Verspätung fotografieren, da er ansonsten im Dunkeln fährt, was jedoch in den seltensten Fällen geschieht. Planmäßig wird er mit der Baureihe 87 bespannt, die zwischen 1960 und 1969 von English Electric gebaut wurde. Heute sind von den ursprünglich 44 Maschinen nur noch fünf einsatzbereit.



► Nachdem English Electric 8740 mit dem Nachtzug B 03 (Kisumu - Nairobi) am 18.5.2011 liegengeblieben war, musste Schwesterlok 8723 herbeigeschafft werden, um den liegengebliebenen Zug weiter nach Nairobi zu befördern. Hier beim Lokwechsel in der Station Gilgil.



► RVR 8723 nach erfolgtem Lokwechsel bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Gilgil mit der überaus sehenswerten Signalbrücke.



zuständig, während die KRC Netz und Infrastruktur kontrolliert. Chaos pur, denn auch die Politik schachert munter um die Zukunft der Eisenbahn mit. Nachdem

Pläne zur Umspurung auf Normalspur in Uganda und Kenia, verbunden mit einem teilweisen Neubau der Strecke zwischen Nairobi und Kampala, schon



ne Seltenheit, häufige Entgleisungen und Zugausfälle durch mangelhaft gewartete Lokomotiven stellen eher die Regel als die Ausnahme dar. Ein antiquiertes Signal- und Zugleitsystem (schriftlicher Fahrbefehl) läßt im bestehenden System ein größeres Verkehrsaufkommen kaum zu. Während des Aufenthalts im Land im Mai 2011 fuhr keiner der beiden verbliebenen Fernzüge (Nairobi - Kisumu und Nairobi - Mombasa) pünktlich, Verspätungen von bis zu sechs Stunden waren laut Aussage der Eisenbahner an der Tagesordnung.

Auch der zunehmende Einfluss der Lastkraftwagen-Transporteure und Straßenbauer macht sich bemerkbar, die nichts unversucht lassen, ihr Geschäftsmodell durchzusetzen: seit Anfang 2011 werden Benzin und Diesel zwischen Mombasa und Uganda nur noch auf den sowieso bereits vollkommen überlasteten Straßen befördert, tödliche Unfälle inklusive. Die Tankwagen der Bahn rosten derweil im Bahnhof Kisumu vor sich hin ... denn ein Schienenverkehr, der drei bis fünf Tage für die Beförderung eines Tankwagens von Mombasa nach Kampala benötigt, läßt sich mit der Aussicht von 24 Stunden Transportdauer auf der Straße sehr leicht ausstechen.

Der schienengebundene Personenverkehr im Lande ist ebenfalls auf ein marginales Angebot geschrumpft: außer den Vorortzügen rund um Nairobi gibt es aktuell noch drei Personenzugpaare, die das Land verbinden:

- A 01 Mombasa - Nairobi (2x/Woche)
- A 02 Nairobi - Mombasa
- B 03 Nairobi - Kisumu (3x/Woche)
- B 04 Kisumu - Nairobi

▲ General Electrics U26C 9314 mit einem gut ausgelasteten Güterzug in der kenianischen Landschaft.

weit fortgeschritten waren und einem westlichen Konsortium übergeben werden sollten, intervenierte laut Aussagen kenianischer Zeitungen die chinesische Regierung mit einer größeren Spende, und das Umspurungsprojekt soll nun, unter Ausschluß Ugandas, von einer chinesischen Projektgesellschaft durchgeführt werden, und nur für den kenianischen Teil gelten, sowie eine Neubaustrecke von Kenia nach Tanzania enthalten. Die KRC wehrt sich mit Händen und

Füßen gegen diese Veränderung, da der chinesische Entwurf bei höheren Kosten und schlechteren Leistungsparametern um Klassen schlechter ausfällt als die ursprüngliche Lösung. Ein Vergleich der wichtigsten Daten in Tabelle 1. Der aktuelle Betrieb hingegen läuft auf sehr niedrigem Niveau ab: kaum Personenzüge, wenig Güterverkehr – und alles auf einem total maroden Oberbau. Langsamfahrstellen von 10 km/h auf bis zu 30 Kilometern Streckenlänge sind kei-

Tabelle 1: Modernisierungsvarianten und deren Kosten

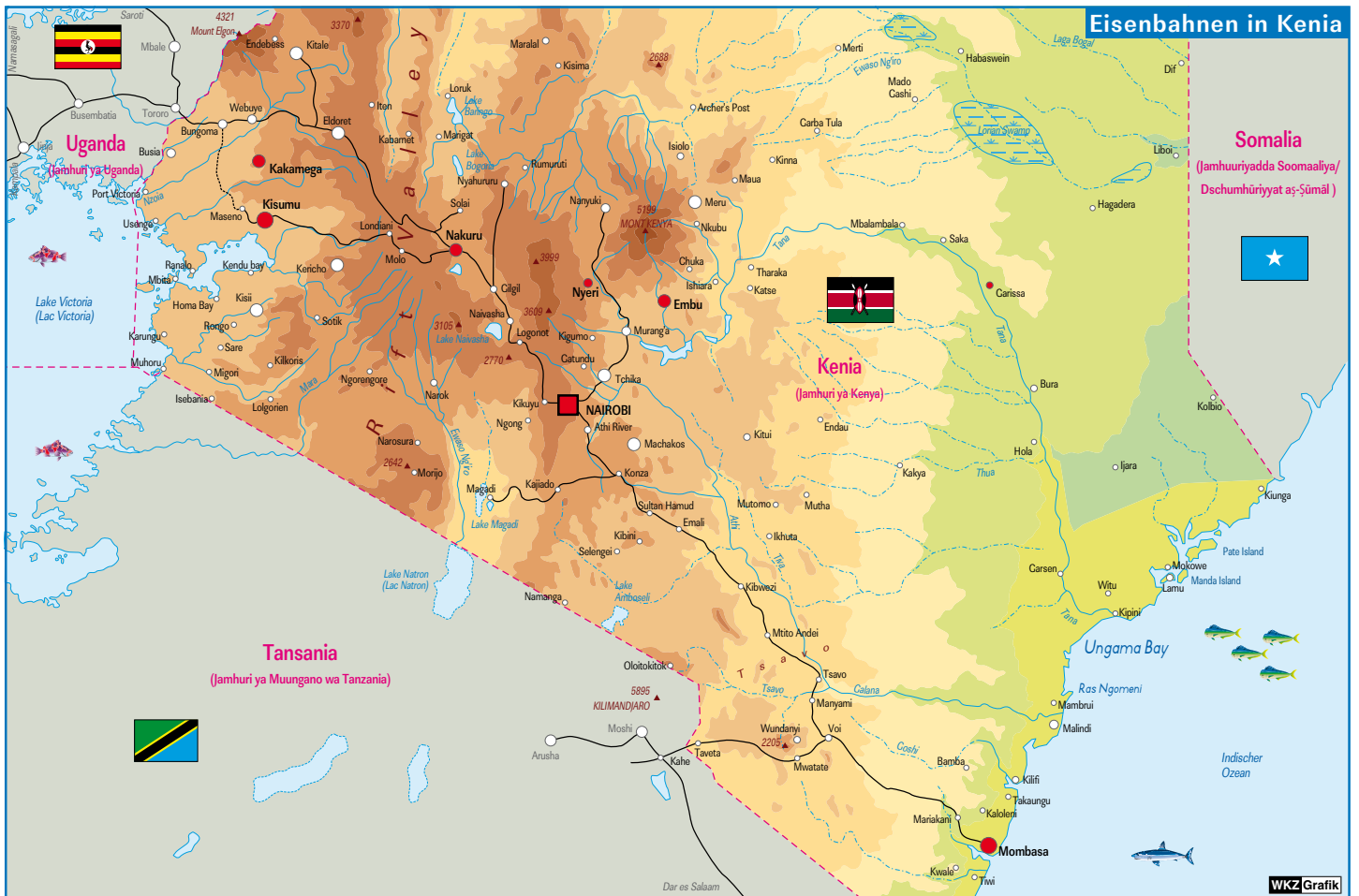
	Chinesischer Vorschlag (CRBC)	KRC-Vorschlag
Strecken	Mombasa - Nairobi	Mombasa - Nairobi - Kisumu
Gleise	1	2
Design-Standard	gemäß China Railways-Regeln	gemäß US-Regeln (AREMA)
Achslast	25 Tonnen	32,5 Tonnen
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h (Personen/Güterzüge)	120 km/h (Güterzüge), 160 km/h (Reisezüge)
Kurvenradius (minimal)	800 bis 1 200 Meter	1 740 Meter
Steigung (maximal)	12 ‰	10 ‰
Zuglast (maximal)	3 500 Tonnen	10 000 Tonnen
Gleislänge in Bahnhöfen	850 Meter	2 000 Meter
Traktionsart	Diesel	Diesel und Elektro
Dauer des Bauvorhabens	4 Jahre	2 Jahre (Mombasa - Nairobi)
Kosten	4,6 Milliarden US\$ ¹⁾	1,6 Milliarden US\$ ²⁾

Anmerkungen: ¹⁾ 9,5 Millionen US\$ pro km, plus Land-Erwerbskosten; ²⁾ 3,2 Millionen US\$ pro km, alles inklusive

Tabelle 2: Triebfahrzeuge des Rift Valley Railways Consortium (RVR) für den Einsatz in Kenia

Bau-reihe	Betriebs-nummer	Hersteller/Baujahr/ggf. Typ	Leistung (PS)	Achsfolge	aktueller Bestand	
47	01 bis 35	Hunslet/BREL Swindon, 1979–80	525	D-dh	9	¹⁾
62	01 bis 56	Henschel, 1976–78, DHG1000	740	B'B'-dh	12	
71	01 bis 10	English Electric, 1967–68	1 240	(1Bo)^(Bo1)'-de	1	²⁾
87	01 bis 44	English Electric, 1960–69	1 840	(1Co)^(Co1)'-de	5	³⁾
92	01 bis 15	Montreal Locomotive Works, 1971	2 550	Co'Co'-de	3	⁴⁾
93	01 bis 26	General Electrics U26C	2 610	Co'Co'-de	25	
94	01 bis 10	General Electrics U26C, 1987	2 920	Co'Co'-de	10	

Anmerkungen: ¹⁾ 4706 an MSC vermietet; ²⁾ nur 7105 im Bestand, z. Zt. in Werkstatt Nairobi; ³⁾ 4 Tfm im Einsatz; ⁴⁾ 2 Tfm im Einsatz





Die mit Schweröl befeuerte 3020 »Nakuru« im Anstieg aus dem Rift Valley (siehe auch Seite 51). Die 1'D2'-Maschine mit dem großvolumigen sechsachsigen Tender wurde im Jahre 1955 von North British in Glasgow für die East African Railways (EAR) gebaut und gehört heute dem Eisenbahnmuseum in Nairobi.

Die Garratts der Reihe 59 der East African Railways waren die größten Schmalspur-Lokomotiven die je gebaut wurden. E.A.R. 5918 »Mount Gelai« präsentiert sich im Mai 2011 im Bahnhof von Nairobi.
Fotos: Michael Bleckmann

– B 09 Kisumu - Butere (4x/Woche)
B 10 Butere - Kisumu.

Die Fahrzeiten der Reisezüge sind im Vergleich zur Buskonkurrenz unvergleichlich länger, lediglich subventionierte Fahrpreise, speziell auf der Strecke Nairobi - Kisumu, überzeugen die Menschen, noch Bahn zu fahren. Das Rift Valley Railways Consortium (RVR) setzt dazu in Kenia die in Tabelle 2 gelisteten Triebfahrzeuge ein.

Neben dem RVR gibt es eine weitere Privatbahn in Kenia, die Magadi Soda Railways. Magadi Soda Company (MSC) gehört zu den weltweit größten Produzenten von Natriumkarbonat, welches direkt aus den thermischen Quellen des Rift Valleys bei Magadi gewonnen wird. Der Abtransport erfolgt fast ausschließlich per Bahn: dazu erwarb MSC die vollkommen heruntergewirtschaftete 150 Kilometer lange Strecke Magadi - Konza, baute sie für vier Millionen Euro komplett wieder auf und transportiert heute jährlich 400 000 Tonnen Natriumkarbonat und 50 000 Tonnen Salz zum Hafen nach Mombasa. Verkehrsrechte auf der Hauptstrecke zwischen Konza und Mombasa geben Planungssicherheit bis ins Jahr 2023, denn nachdem Kenya Railways und RVR die vertraglichen Transportverpflichtungen mehrfach nicht erfüllen konnten, entschloß man sich, den Zugverkehr in eigener Regie durchzuführen. Zunächst mit fünf gemieteten Diesellokomotiven der Baureihe 93, die im Jahr 2007 an RVR zurückgeben wurden. Zu diesem Zeitpunkt trafen acht bei der US-Firma NREC (National Railway Equipment Company) gebaute Neubau-Diesellokomotiven ein, die seitdem die Streckenleistungen übernommen haben.

In den vergangenen Jahren wurden unter aktiver Mithilfe von beruflich in Kenia tätigen englischen Eisenbahnfreunden drei Dampflokomotiven

wieder betriebsfähig aufgearbeitet: die Garratt 5918, genannt »Mount Gelai« (heute die größte betriebsfähige Garratt auf Meterspur), dazu die Schlepptenderlokomotiven 3020 »Nakuru« und 2409. Wie bei allen derartigen Projekten, die in der Dritten Welt nur aufgrund persönlichen Engagements laufen, fällt es auch den Hobbyfreunden in Kenia schwer, diese sowohl betriebsbereit zu halten, als auch in einem vernünftigen betrieblichen Rahmen einzusetzen. Die unklare Eigentumsfrage läßt jedes Engagement in den Mühlen der kenianischen Eisenbahnbürokratie versickern: die Lokomotiven »gehören« dem National Railway Museum, welches sie an einen reichen, dampfflokkaffinen kenianischen Geschäftsmann vermietet hat. Die Gleisanlagen, so auch die Werkstätten, gehören pro Forma der KRC, einem Großteil des Werkstattpersonals wurde aber mit der Übernahme des operativen Geschäfts durch das RVR gekündigt. Optimale Bedingungen für die Erhaltung betriebsfähiger Dampflokomotiven sehen anders

aus. Und so präsentierten sich alle Maschinen im Mai 2011 zwar formell unter Dampf, aber nur 3020 war einigermaßen einsatzfähig. Die eingesetzten Personale haben weder Erfahrungen im Unterhalt von Dampflokomotiven, noch wissen Sie, zu welchen Leistungen eine Dampflokomotive bei richtiger Handhabung fähig ist. Die operativen Beschränkungen der Dampftraktion in Kenia (5918 z. B. darf aufgrund der hohen Achslast nur auf der sowieso bereits heute überlasteten Hauptstrecke Nairobi - Mombasa eingesetzt werden), fördern eine theoretisch durchaus mögliche intensivere Nutzung nicht.

Aufgrund der jetzigen, unbefriedigenden Situation beim Einsatz der Dampflokomotiven in Kenia haben sich sowohl die Vertreter der diversen kenianischen Organisationen, als auch deutsche und englische Eisenbahnfachleute entschlossen, eine gemeinsame Marketinggesellschaft zu gründen, die die zukünftige Nutzung des historischen Dampflokomotiv-Erbes in Kenia koordinieren wird. Ziel soll es sein, zunächst grundlegende unterhaltungstechnische Voraussetzungen für die Dampflokomotiven zu schaffen, um dann in Kooperationen mit KRC und RVR die operationellen Bedingungen zu schaffen, mehr und attraktivere Züge mit Dampftraktion befördern zu können. Zur Zeit verkehrt lediglich an einigen wenigen Tagen im Jahr ein Ausflugszug von Nairobi nach Athi River mit der Dampflokomotive 3020.

Fragen bleiben: kann sich die Eisenbahn überhaupt in einem von Korruption und Misswirtschaft geprägten Land durchsetzen? Sind mehr Besucher bereit, Ihren Beitrag zur Instandhaltung der Dampflokomotiven zu leisten? Bleiben in Zukunft überhaupt noch lohnende Geschäftsfelder übrig, oder werden alle Kunden auf die Straße abgewandert sein? Werden die eigentlichen Interessen der Eisenbahn im politischen und wirtschaftlichen Kampf zwischen chinesischen, indischen und europäischen Investoren gehört?

Der Ausblick für die Eisenbahn in Kenia bleibt spannend!

