

Die letzte dampfbetriebene Industriebahn Südafrikas



von Michael Bleckmann



Umkomaas, etwa 50 Kilometer südlich von Durban gelegen, bietet dem Südafrika-Reisenden neben dem traumhaften südafrikanischen Wetter etliche touristische Sehenswürdigkeiten und die Möglichkeit, einer Vielzahl von Wassersportarten zu frönen. Doch der eisenbahninteressierte Reisende nutzt seinen Aufenthalt in Durban zum Besuch der letzten dampfbetriebenen Industriebahn in Südafrika, die auf Kapspur mit 1 067 mm-Spurweite verkehrt. Das Unternehmen Sappi Saiccor, dem die Werksbahn gehört, betreibt in Umkomaas eine Zellulosefabrik.

Im Mai 2009 besuchten wir Südafrikas letzte dampfbetriebene Industriebahn. Man kann die Fabrik ohne Probleme besichtigen, indem man sich vor Reiseantritt eine Besuchsgenehmigung bei der überaus freundlichen und gegenüber allen Wünschen der Dampflokfreunde offenen Pressestelle des Unternehmens besorgt. Vor Ort in die Fabrik zu gelangen, gestaltet sich dagegen etwas problematisch, da das Fabrikmanagement wohl im Vorfeld wissen möchte, wer da in die Fabrik möchte. Hat man die Besuchsgenehmigung, so kümmert sich einer der Dampflokführer, der an diesem Tag keinen Dienst auf der Maschine hat, sehr professionell um die Besucher. Man bekommt alles gezeigt und erklärt, was man sehen und wissen möchte, auch das eine oder andere Rangiermanöver

▲
Beeindruckende Rangiermanöver vor industrieller Kulisse gibt es im Werk in Umkomaas etliche zu bestaunen. Überaus freundlich und allen Fotowünschen gegenüber aufgeschlossen zeigten sich die Dampflokpersonale während unseres Besuches.

▶
Ein Zug verlässt den Übergabebahnhof der Staatsbahn zur Werksbahn mit Rauchkammer voraus in Richtung Werk.

◀◀
Bei unserem Besuch im Mai 2009 war die Lok 3 – ex 2767 Spoornet –, von Robert Stephenson im Jahre 1947 mit der Fabriknummer 7280 gebaut, im Einsatz. Sie beginnt im Sappi Saiccor Werk in Umkomaas die Früh- schicht.





▲ Nicht ganz ungefährlich ist die Fotostelle auf der Autobahnbrücke, aber der grandiose Blick entschädigt für das Risiko. Links der Fluss Umkomaas, der ins Meer mündet. Am Horizont die gleichnamige Ortschaft Umkomaas und rechts die örtliche Müllkippe. Hinter der Lokomotive befinden sich die Leerwagen, die während unseres Besuches den gelben Bremswagen ersetzen.



▲▲ Auf dem Weg in die Fabrik, vor besagter Autobahnbrücke.

▼ Die ganze Schönheit der Lokomotive erkennt man in der Seitenansicht - hier wird auch die übrig gebliebene blaue Ursprungsfarbe der Maschine sichtbar.

mit den Dampflokomotiven wird für den Besucher arrangiert.

Die Zellulosefabrik wurde in den 1950er Jahren auf der südlichen Seite Umkomaas nahe des gleichnamigen Flusses Umkomaas (Mkhomazi) erbaut. Die Fabrik ist mit ihrer etwa drei Kilometer langen privaten Eisenbahnstrecke an die von SAS elektrifizierte Strecke Durban - Port Shepstone angebunden, die nördlich von Durban entlang der Küste verläuft. Die Eisenbahn hat die Aufgabe, die Fabrik mit allen ankommenden Materialien zu versorgen - Holz aus den Wäldern nördlich von Durban, Kohle aus den Free States-Minen und Kalkstein aus dem nahen Hafen Port Shepstone sowie importiertes Sulfat. Diese Materialien sind die Grundstoffe zur Zelluloseverarbeitung von Sappi Saiccor. Obwohl die Bahn große Bedeutung für die Anlieferung von Rohstoffen für die Zellulosefabrik hat, werden unseren Beobachtungen zufolge etwa 70% der Transportleistungen inzwischen von Lastkraftwagen erbracht.

Die Zellulosefabrik arbeitet an 24 Stunden pro Tag, an allen Tagen im Jahr mit Schichtwechsel um 8 Uhr, 16 Uhr und um 24 Uhr. Drei kapspurige Dampflokomotiven sind in der Fabrik im Einsatz, die alle blau lackiert sind. Im Laufe der Jahre ist die Lackierung etwas ausgebleicht, sodass man das Blau teilweise nur erahnen kann. Die näheren Daten:

- Nr. 1 (ex 2697 Spoornet)
Borsig 14748/1938
- Nr. 2 (ex 2633 Spoornet)
Škoda 928/1938
- Nr. 3 (ex 2767 Spoornet)

Robert Stephenson 7280/1947

Die Lokomotiven fahren nach keinem festgelegten Plan, es werden nach Bedarf die beladenen Züge aus dem Staatsbahnhof ins Werk befördert und die Leerzüge zurück, wobei die Dampflokomotiven mit der Rauchkammer voraus zur Fabrik fahren. Hinter der Dampflokomotive läuft generell ein gelb lackierter Bremswagen mit, der während unseres Besuches in der Revision weilte, und uns daher nicht die Bilder verschandeln konnte. Inzwischen ist er jedoch wieder im Einsatz, nicht sehr zur Freude der Dampflokofotografen. Da die Züge nach keinem festgelegten Plan verkehren, erscheint es zunächst schwierig abzuschätzen, wann denn nun ein Zug kommt. Unseren Beobachtungen nach, kam relativ schnell nach Schichtwechsel eine Dampflokomotive mit Leerwagen aus dem Werk in den Übergabebahnhof zur Staatsbahn. Befragt man das freundliche und Besuchern aufgeschlossene Personal der Dampflokomotive, so erhält man bereitwillig Auskunft über die nächsten zu fahrenden Leistungen.

Bei unserem Besuch im Mai 2009 war Nr. 3 im Einsatz, Nr. 2 in der Inspektion und Nr. 1 als Reserve abgestellt. Alle Maschinen sind einsatzbereit und rotieren in einem Vier-Wochen-Rhythmus. Nummer 3 ist für eine englische Museumsbahn reserviert, aber Sappi Saiccor beabsichtigt auch weiterhin die Transporte mit den drei Dampflokomotiven durchzuführen, sodass die Chancen gut stehen, 2010 nicht nur die Fußball-Weltmeisterschaft in Südafrika zu sehen, sondern auch die letzte dampfbetriebene Industriebahn Südafrikas in Umkomaas im Einsatz zu erleben.

Die Staatsbahn-Elloks E 1528 und E 1569 mühen sich, einen Leerzug aus dem Übergabebahnhof in den Spoornet-Bahnhof Umkomaas zu ziehen.



Rangierfahrt im Übergabebahnhof Umkomaas.



▲ Nach dem Verlassen des Übergabebahnhofes in Umkomaas muss eine kurze Steigung bewältigt werden..



▲ Soeben hat der Zug das Fabrikgelände von Sappi Saiccor mit seinen ausgedehnten Rangiergleisen erreicht.
Fotos: Michael Bleckmann