

Joachim Eiding

# „SHOSHOLOZA“ - DER DIAMANT AFRIKAS

Mit dem Zug durch den dunklen, schwarzen Kontinent - Welch ein Abenteuer, Welch ein Traum. Selbst gestandene Eisenbahnfreaks, die schon mit der berühmten „Transsibirischen“ gefahren sind, lässt diese Idee in Ehrfurcht erstarren. Gibt es doch zwischen Kairo und Kapstadt, anders als auf dem eurasischen Doppelkontinent, keine entsprechende durchgehende Zuglinie. Aber das Abenteuer lockt: Der Reisende legt diese Fahrt also in Etappen zurück. Wir fahren von Johannesburg bis Kapstadt, bleiben also in der Republik Südafrika - einem Land, das sich erst vor wenigen Jahren von der Geißel der Apartheid befreit hat.

Johannesburg gilt als die gefährlichste Stadt der Welt. Daher bleiben wir nicht lange vor Ort, besteigen unseren Sonderzug, den „Shosholoza“ - den „Diamanten Afrikas“. Spät am Abend rumpelt er schaukelnd durch das Gleiswarr der afrikanischen Millionenmetropole. Zurück bleibt die Skyline dieses fast amerikanisch wirkenden Molochs aus glitzernden Glaskästen, so hoch, als berührten sie sanft die

schwebenden Wolken. In den brütend heißen Straßen gehen Menschen aller Hautfarben gehetzt ihren Tätigkeiten nach, als hätten sie eine Stoppuhr verschluckt. Afrika haben sich die meisten europäischen Reisenden in diesem Zug anders vorgestellt: mehr Ruhe, mehr Tiere, mehr Wüste. „Da hätten wir ja locker Zuhause bleiben können“, murren einige schon am Beginn der Reise. Doch es sollte alles ganz anders kommen.

Unser „Shosholoza“ erweist sich nicht als Nobelzug wie der weltberühmte „Blue Train“ oder der „Rovos Rail“. Das bietet den Fahrgästen den Vorteil, sich legerer zu kleiden und wie Zuhause fühlen zu können. Das liegt in der Absicht des Reiseveranstalters Lernidee aus Berlin, der diese Reise vermittelte. Die schwere Diesellok der südafrikanischen Gesellschaft SPOORNET zieht insgesamt zwölf Wagen, darunter zwei Speise- und einen Barwagen.

Den „Shosholoza Meyl“ gibt es in dieser Form erst seit Juli 2001. Eigentlich ist er mehr als nur ein Zug, eher ein Subunternehmen der SPOORNET, das selbst Zugreisen organisiert. Außerdem ist es möglich, zu bestimmten Zeiten ganze Züge zu chartern. Ähnlich wie der bekannte „Shongololo-Express“ befährt er dann die Routen von Kapstadt bis Johannesburg. Eben-

so gibt es die Variante von Kapstadt an die so genannte Garden Route.

Interessant: Das Wort „Shosholoza“ ist tief in der afrikanischen Tradition verwurzelt. Es kommt aus der Sprache der Zulu, bedeutet soviel wie „Macht weiter! Vorwärts!“ Es ist der Titel eines Liedes, das die Bergarbeiter aus Mosambik, Sambia und Simbabwe vor etwa 100 Jahren morgens sangen, wenn sie sich auf den Weg zu den Goldbergwerken bei Witwatersrand nahe Johannesburg machten. Das hatte einen ernsten Hintergrund: Wer in der Früh nämlich den Zug verpasste, kam nicht zur Arbeit und erhielt am Ende des Tages kein Geld. So entwickelte sich dieses Lied zur heimlichen Hymne der Zulu.

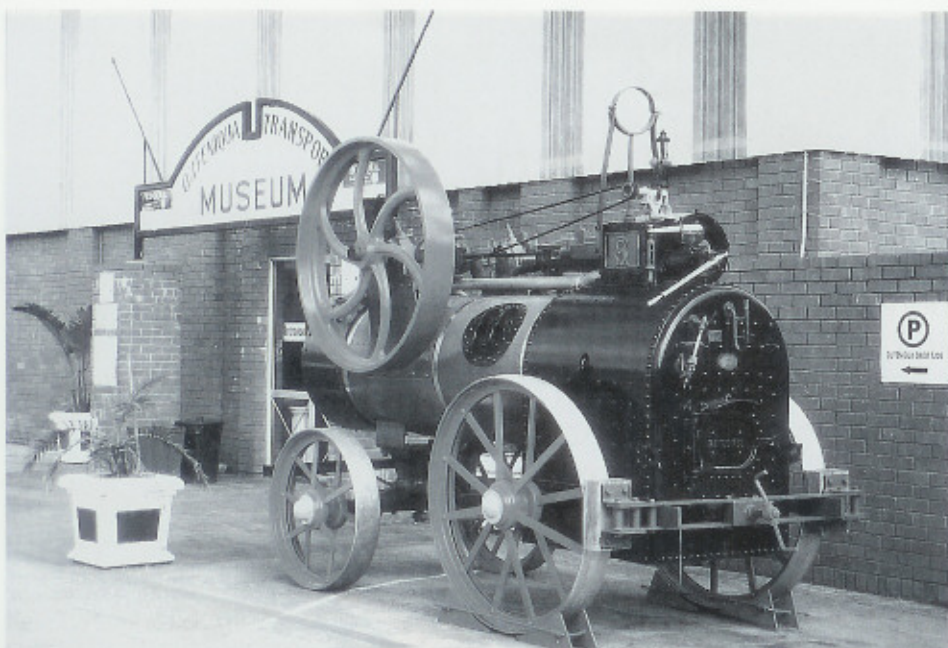
Die ersten Kilometer führen uns durch die teils verkommenen Vororte von Johannesburg. Auf den Bahnsteigen kleiner Stationen bestaunen viele Schwarze den „Shosholoza“, der vielen als ein Bote einer fremden Welt vorkommen mag. Neugierig spähen sie durchs offene Zugfenster, fragen die Reisenden nach ihrer Herkunft. „Aus Deutschland? Und wo genau?“ Auch die Dame mit dem roten Sonnenschirm lächelt und lässt sich ohne Probleme ablichten. Dieser erste Eindruck vertieft sich während der gesamten Fahrt: Überall nette, freundliche Menschen, und stets interessiert. So ganz anders als im guten alten Europa. Aber Einsteigen können die Einheimischen meist leider nicht. Dazu ist das Ticket viel zu teuer.

Und in den Städten, die wir passieren, erleben wir immer wieder ein negatives Beispiel, wie Menschen miteinander umgehen: So schützen betuchte Weiße ihre Siedlung und ihren Besitz mit mannshem Stacheldraht. „Sie treibt die Angst, nach Ende der Apartheid alles zu verlieren“, bedauert Reiseleiterin Vera Prenzlau die Situation. Die rüstige Mittfünfzi-



Pinguinkolonie am Kap der Guten Hoffnung





Dampfmaschine vor dem Eisenbahnmuseum in George

gerin, die in Kapstadt lebt, ist vor etwa 20 Jahren aus Deutschland nach Namibia ausgewandert und zeigt nun Touristen Südafrika. Im Zug erklären sie und ihre drei Kollegen von Lernidee Reisen in mehreren Bordvorträgen Sehenswertes und Interessantes des südlichen Teils Afrikas. So erfahren wir viel über die Geschichte des Diamantenabbaus in Kimberley und auch einiges über die Schattenseiten des Landes: So ist die AIDS-Rate in Südafrika relativ hoch. Höher als in anderen Teilen des schwarzen Kontinentes.

Nach langen vier Stunden Bahnfahrt passieren wir den kleinen Ort Potchefstroom, wo uns ein schwarzer Bahngestellter nachwinkt. Da wird es Zeit für unser erstes Abendessen an Bord. Die schwarze Crew serviert uns Erbsensuppe, Rindfleisch mit Reis, Erbsen und Möhren und als Dessert gibt es Karamellpudding. Und damit nicht genug: Anschließend singen sie uns noch das Lied „Shosholoza“. Da verbeugt sich ein schwarzer Herr, in einen leopardengemusterten Umhang gekleidet, mit einer ebenso abenteuerlichen Kappe. „Gestatten? Abraham! Ich bin hier der Chefkoch!“

Jens, der nette Jurist aus Hannover, erzählt von seinen früheren Reisen in alle fünf Kontinente und die Münchner Fotografin Irene steuert ihre Erlebnisse aus Australien und Neuseeland bei. „Also das ist schon ein Drama, was am Ayers Rock passiert. Da haben die Aborigines gewaltige Probleme ...“ Wir erfahren, dass den Eingeborenen durch zweifelhafte Pachtverträge ihr Land abgeluchst werden soll. Erstes Beschnuppen beim ersten gemeinsamen Abendessen.

## Die Tram von Kimberley

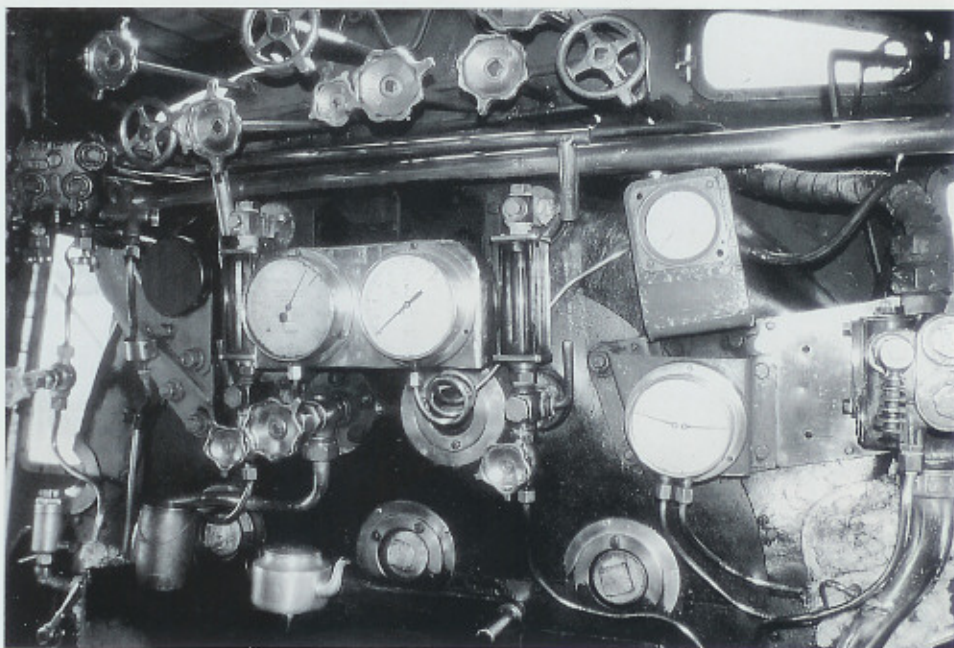
Morgens erwachen wir bereits in der Diamantenstadt Kimberley. Ein schöner Service erwartet uns im Abteil. Sanft klopf Philipp, unser „Morning-Man“ von der Crew, an unsere Abteiltür und bietet Kaffee oder Tee an. Flugs entscheiden wir uns für Tee mit Zucker, der uns nach einer kalten Nacht hervorragend schmeckt.

In den Außenbezirken der Stadt bestaunen wir das so genannte „Big Hole“, das größte von Menschenhand geschaffene Loch im Erdboden. Hier haben Diamantensucher und -gesellschaften viele Jahrzehnte die kostbaren Edelsteine der Erde entrisen. Heute steht die Riesengrube still, hat sich

längst mit strahlend blauem Wasser gefüllt. Aber dennoch bietet sich uns ein atemberaubendes Panorama, sticht die Farbe des Nass in unsere Augen. Das angrenzende Freilichtmuseum erzählt uns die Abenteuer und Erlebnisse der Diamantensucher vergangener Tage. In rustikalen Saloons und in einfachen Hotels fristeten sie ein einsames Leben, dass nur durch die Hoffnung auf einen baldigen Reichtum erträglich war.

Die Attraktion in Kimberley: Die Stadt verfügt über die älteste Tram in Afrika. Seit 1913, allerdings mit langer Unterbrechung, rumpelt die knallrote Straßenbahn zwischen dem Big Hole und der Innenstadt hin und her - zum Vergnügen zahlloser Touristen. Ein wenig erinnert das seltsame Gefährt an das Cable Car in San Francisco. Dicht gedrängt hocken wir auf den harten Holzbänken und lassen uns langsam in die City kutschieren. Zahlreiche Schwarze bleiben stehen, winken. Auch hier sind die Menschen, wie fast überall, sehr höflich und freundlich. Kimberley erscheint als eine vorwiegend schwarze Stadt.

Schließlich geht es zurück zum Bahnhof, zum „Shosholoza“. „Hier ist ja richtig was los“, freut sich Jens. Es erwartet uns eine Gruppe von IXun-Buschleuten, die uns Tänze vorführen. Doch die sengende Hitze macht vielen zu schaffen. Bei dieser Gelegenheit posiert unsere Zugcrew zum Gruppenbild. Nach einem opulenten Abendessen erwartet uns wieder eine unruhige, kühle Nacht im Abteil. Endlich dunkel, Gelegenheit, den Nachthimmel zu betrachten. Hier in der weiten Ebene erscheinen die Sterne heller und klarer als in unserer industrialisierten Welt. Seltsame, fremde Sternbilder blicken auf uns hernieder. Sie tragen bizarre Namen wie Schiffs-



Armaturen aus dem Führerhaus einer Dampflok Baureihe 19D





1981 gab es noch „Plandampf“ auf der Strecke von Oudtshoorn nach Calitzdorp – nicht ganz ungefährlich, musste für manche Streckenfotos doch eine der vielen Straußenfarmen betreten werden ... GmP mit Baureihe 24.

Zehn Jahre später – 1991 – erlebte die Strecke Kimberley – De Aar mit der ersten „richtigen“ Plandampfaktion eines ihrer letzten Highlights. Hier verlässt eine nicht ganz stilgerechte Doppeltraktion mit 19 D und Güterzug den Bahnhof Oranje River. (Beide Fotos: Karl-W. Koch)





segel, Pendeluhr, Fernrohr oder Chemischer Ofen. Deutlich auch das berühmte Kreuz des Südens. Ein lustiges Bild gibt unser Mond ab. Statt in seiner vertrauten Lage zu erscheinen, liegt er als zunehmender Mond auf dem Rücken, wie ein kleines Kind, das von seiner Mutter genährt wird. Aber auf der Südhalbkugel steht eben fast alles auf dem Kopf. Der Besucher spürt, alles ist fremd, aber doch seltsam vertraut.

Am nächsten Morgen erfahren wir, dass wir in der Dunkelheit den Eisenbahnknotenpunkt De Aar passiert haben, wo die Züge Richtung Namibia abzweigen. Wir erwachen in der riesigen Halbwüste Karoo - kurz hinter der kleinen Ortschaft Beaufort West. Die teils rötliche Farbe dieser Landschaft erinnert sehr an die Wildnis Australiens. Gestrüpp und zahllose Sträucher säumen unseren Weg. In der Ferne thront so manches Gebirge. Den ganzen lieben Tag tuckert die Bahn durch diese trostlose Landschaft.

Laut unserem Reisematerial sollen hier noch teilweise Springböcke, Ziegen und Merinoschafe hausen. Doch wir sehen nur die unverfälschte, leere Wildnis. „Tja, Leute“, klärt uns Veras Kollegin Waltraud Louw auf. „In Südafrika gibt es kaum mehr

wilde Tiere. Da müsst Ihr schon in den Krüger-Nationalpark fahren!“

Die Gleise kommen uns schmaler vor als in Mitteleuropa. Der Eindruck verstärkt sich. Wir erfahren, dass im südlichen Afrika die Züge auf der dort gebräuchlichen Kapspur von 1067 Millimetern Breite durch die Landschaft brausen. Während wir so durch die Ödnis tuckern, nutzt Carl, das stämmige „Mädchen für Alles“, die Zeit und erzählt uns einen Schwank aus seiner Jugendzeit. Er erzählt uns, dass er zu den Menschen in Südafrika gehört, die die Sprache Afrikaans noch beherrschen. Er schätzt, dass sie bald aussterben wird. Wir studieren die Karte entlang dieser Route. Lustige Namen haben die Ortschaften hier: Wir lesen „Three Sisters“, „Prince Albert Road“ und „Matjiesfontein“.

Und genau dort machen wir einen Halt. Der winzige Ort wirkt, als sei die Zeit vor hundert Jahren stehen geblieben. Eine abgehalfterte, antike Tankstelle erwartet uns und ebenso ein ausrangierter englischer Doppeldeckerbus. Wohl als eine Attraktion für Fremde wie uns. Leider hat sich der südafrikanische Wettergott gegen uns verschworen: Es beginnt, in Strömen zu regnen. Durchnässt bis auf die Knochen, versuchen wir, im dort zentral gelegenen Lord-Millner-Hotel Schutz zu finden. Ein nobler Ort, erinnert seine viktorianische Pracht doch sehr an die Blütezeit dieses Ferien- und Kurortes. Ende der 60er Jahre ist Matjiesfontein restauriert worden, erwachte zu neuem Leben.

Doch es wir uns zu feucht. Endlich wieder zurück an Bord. Während wir uns im „Shosholozza“ nun dem Ort Touwsriver nähern, lauschen wir gebannt dem Bordvortrag von Andreas Lappe, leitender Angestellter bei Lernidee: Vor zehn Jahren hat er sich an ein großes Abenteuer gewagt und ist von Frankfurt am Main bis Kapstadt geradelt. Wir trauen unseren Ohren nicht, als er beschreibt, wie er im Kongo ernsthaft an Malaria erkrankt ist und auch andere Krankheiten überstanden hat. Nach knapp über einem Jahr hat er schließlich die Perle am Kap erreicht und sich entschieden, in diesem Land zu bleiben. Erscheint sein Bericht auch noch so unglaublich, seine drahtige

Erscheinung macht sie mehr als realistisch.

Nachdem wir die Station von Touwsriver erreicht haben, machen wir einen Abstecher nach Montagu, einem kleinen Ort am Fuße der Langeberge. Leider fegt uns kalter Wind ins Gesicht, der einen längeren Aufenthalt in diesem hübschen Städtchen mit seinen bunten Blumenfeldern fast unmöglich macht. Am Ende des Tages liegen wir nach einem opulenten Abendessen wieder in unserem geräumigen Zwei-Bett-Abteil. Wir spüren, dass wir nun per „Shosholozza“ die Langeberge überqueren. Denn nachts schaukelt der Zug ganz erheblich. Wie Puppen hüpfen wir in den Betten auf und ab. Morgens erwachen wir wieder bei einem guten Becher Tee in Worcester - einer kleineren Stadt mitten in einem herrlichen Weinanbaugebiet. Nun schlängelt sich unsere Bahn durch die Hexrivierberge, erklimmt Kurve für Kurve einen schmalen Pass. Gegen Mittag erreichen wir endlich nach drei Tagen und zirka 1.500 Kilometern Bahnfahrt Kapstadt, die älteste Stadt der Republik Südafrika.

Wir fragen Vera, warum die Fahrt des Nachts dermaßen hart war. „Wisst Ihr“, erklärt sie, „Südafrika gleicht geologisch eben einem Hut!“ In der Tat: Das Zentralland, damit auch Johannesburg, liegt in etwa 1800 Metern Höhe auf einem Plateau, das Rand genannt wird. Um die tief gelegenen Küstengebiete zu erreichen, muss der Reisende enge Pässe herabklettern. Denn Kapstadt liegt auf Meereshöhe.

Schon vorn fern erspähen wir den weltberühmten Tafelberg - das Wahrzeichen der Metropole am Kap. Wie mit dem Lineal gezogen erscheint uns die Kuppe des Felsens. Doch ein lautes Klirren lässt uns in der Bewegung erstarren. Erst denken wir, Philipp habe das Tablett fallengelassen. Doch ein Blick auf den schmalen Gang belehrt uns eines Besseren: Auf dem Boden liegen Glasscherben verstreut. Offenbar ist ein großer Backstein in unseren Waggon gesegelt und hat sich den Weg ins Innere des Wagens gebohrt. Lange stehen wir unter Schock. Doch Reiseleiter Klaus Minges meint: „Tja, auch das ist eben Südafrika!“ Anscheinend sind wir zu nahe an einer so genannten Township in Kapstadt vorbeigebraust - einem Armenviertel der Stadt.

### Kapstadt - Metropole der Widersprüche

Schließlich stehen wir am Fuße des Tafelberges und genießen die Fahrt mit der Drahtseilbahn Richtung Bergstation. Der atemberaubende Blick in die Tiefe lässt uns ehrfurchtsvoll erstarren. Oben angekommen, erstrahlt Kapstadt unter uns in voller Schönheit. Die Aussicht reicht hinaus bis nach Robben Island - der Gefäng-



Das „Big Hole“ in Kimberley – die Diamantengrube





Wellblechhütten in der Township Khayelitsha bei Kapstadt

ninsel, auf der Nelson Mandela fast 28 Jahre inhaftiert war. Erinnerungen an Alcatraz werden wach. „Er war einst ein junger Anwalt, der aus einem Armenviertel kam“, weiß Reiseleiterin Vera zu berichten. „Aber er hat viel erreicht. Und als er aus der Haft entlassen wurde, ließ er sich nicht von Rache lenken, sondern sah nach vorn, in die Zukunft.“ Kurz später trauen wir unseren Augen nicht: Auch Margot, die 80-Jährige Rentnerin aus Sindelfingen, hat die Fahrt auf den Berg gewagt. Freilich ohne ihrem mitreisenden Enkel Thomas davon etwas zu erzählen. Erst später erfährt der junge Mann, dass Oma auch oben ist. Die beiden erweisen sich im Laufe der Reise als rustikales Gespann.

Kapstadt präsentiert sich als eine Stätte der Widersprüche: einerseits reiche Villengenden mit großen, imposanten Vorgärten, andererseits bemitleidenswerte Armenviertel wie das Township Khayelitsha. Und das besondere Merkmal südafrikanischer Städte wie Johannesburg findet sich auch hier: So besteht die Innenstadt nur noch aus Bürogebäuden, während die Wohnhäuser mehr an den Stadtrand verlegt sind. Die Folge: Nachts treffen ausländische Gäste in der City kaum eine Menschenseele. Dafür aber leider viele Gangs und Kriminelle, was die Städte so gefährlich macht. Aber tagsüber erblüht Kapstadt zur vollen Schönheit. Der Botanische Garten Kirstenbosch überrascht uns mit frei wachsenden Blumen aller Art. So darf natürlich auch die Protea nicht fehlen - die Nationalblume des Landes.

Denkwürdige Momente erwarten uns in der Township Kapstadts, in Khayelitsha. Sie erscheint nahezu ebenso groß wie die eigentliche Stadt und ergibt ein abstoßendes Bild afrikanischen Lebens. Es gibt

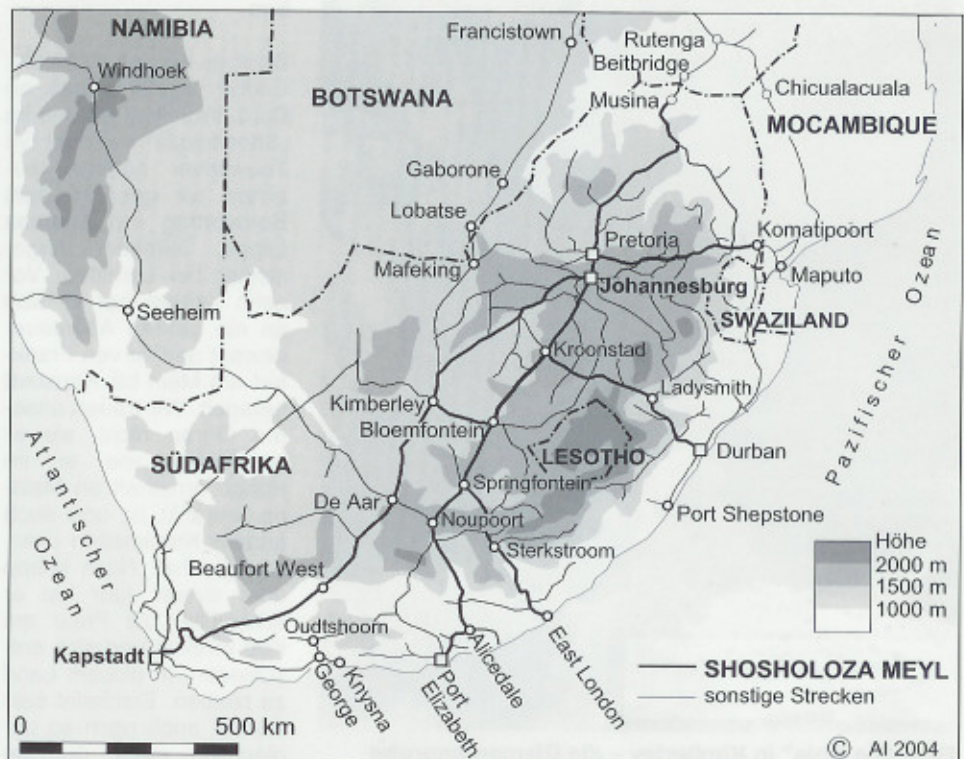
zwar auch befestigte Häuser, aber die ärmsten Bewohner leben in provisorischen Wellblechhütten. Khayelitsha gilt als sehr gefährlich, aber die Menschen kommen auch hier auf uns zu, den Mund voller Fragen. Wir besuchen das Kinderheim, das Elise Elsing, die „Mutter Teresa Afrikas“, vor Jahren eingerichtet hat. Kleine Schulkinder singen uns beim leckeren afrikanischen Lunch ein Ständchen. „Tja, alles schön und gut. Aber mir wäre es lieber, wenn sie zur Schule gingen“, murt Vera, schüttelt den Kopf.

In der Downtown wecken kleine, bunte

Häuschen unsere Aufmerksamkeit. Hügelig erscheint uns dieses Viertel, ein wenig wie San Francisco. Weit hoch über der gut befahrenen Avenue Heerengracht thront die Säule mit dem Standbild des Jan van Riebeeck - dem Gründer von Kapstadt. Und abends lockt das Freizeitviertel Waterfront, das sich am Hafen befindet, mit günstigen Restaurants aller Nationalitäten. So lassen wir uns ein saftiges mexikanisches Steak schmecken.

Zum Abschluss geht es dann am nächsten Tag noch ungefähr 50 Kilometer auf der Halbinsel nach Süden, zum Kap der Guten Hoffnung. Hier trifft der kalte Benguelastrom auf den viel wärmeren Agulhasstrom. Aus diesem Grund gilt das Wetter an diesem Punkt als sehr unbeständig. Aber wir haben Glück. Uns erwischt nur ein kleines Windchen. Übrigens ist dieses Kap nicht wirklich die südlichste Stelle Afrikas. Diese befindet sich rund 150 Kilometer ostwärts und ist bekannt als das Nadelkap.

Mit einem letzten Ausblick auf die sehr freundliche Stadt Kapstadt verabschiedet sich Südafrika von uns. Doch viele Erinnerungen werden bleiben. Einige wollen gar noch mal in dieses schöne Land zurück. Auch später, als wir schon im Flieger sitzen, eingezwängt von Sicherheitsgurt und Esstablett, dösen wir vor uns hin. Und hören noch dieses Tock-Tock, fühlen noch die schunkelnden Bewegungen des „Shosholozza“. Dieses Lied der Gleise verfolgt viele von uns noch bis in den Alltag. Doch es liegt noch etwas anderes in der Luft: Lächelnde Gesichter mit ehrlichem menschlichem Interesse für Fremde. Wäre es doch nur bei uns auch so.







Die Crew des „Shosholoza Meyl“ auf dem Bahnhof von Kimberley. Tag und Nacht sorgte sie für das Wohl der Touristen aus Europa.

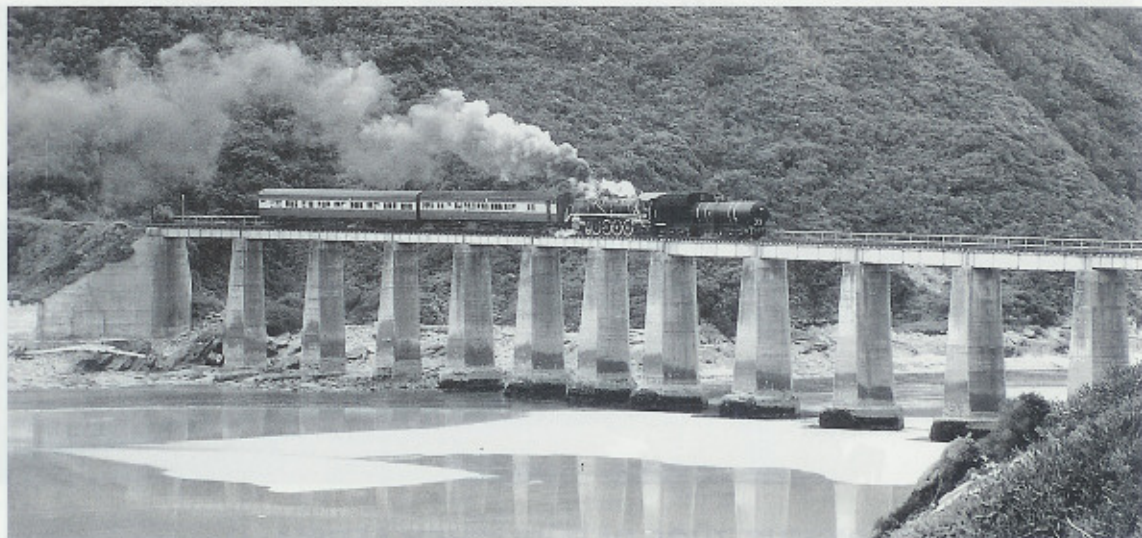
### REISE- UND TOURISMUS-ZÜGE IM SÜDLICHEN AFRIKA: (nicht vollständig; Ergänzungen: A.T.S. Elliott)

| Name   | Bespannung        | Strecke                             | Dist. (km) | Turnus            | Anm.      |
|--|-------------------|-------------------------------------|------------|-------------------|-----------|
| <b>1. Luxuszüge</b>  |                   |                                     |            |                   |           |
| <i>Blue Train</i>  | Diesel-/E-Lok     | Kapstadt – Pretoria                 | 1.600      | wöchentlich       | 1.        |
| <i>Desert Express</i>  | Diesellok         | Windhoek – Swakopmund               | 350        | 2 x wöchentlich   | Namibia   |
| <i>Rovos Rail</i>  | teilw. Dampfbesp. | Kapstadt – Pretoria                 | 1.600      | ca. wöchentlich   | 2.        |
| <i>Rovos Rail</i>  | teilw. Dampfbesp. | Pretoria – Viktoria Falls           | 1.700      | ca. wöchentlich   | 2.        |
| <i>Rovos Rail</i>  | teilw. Dampfbesp. | Kapstadt – Dar es Salaam            | 6.100      | jährlich im Juli  | 2.        |
| <b>2. Fernreisezüge in Südafrika</b>                             |                   |                                     |            |                   |           |
| <b>SHOSHOLOZA MEYL</b>   |                   |                                     |            |                   |           |
| <i>Trans Karoo</i>   | Diesel-/E-Lok     | Kapstadt – Johannesburg – Pretoria  | 1.500      | täglich           | 3.        |
| <i>Trans Oranje</i>  | Diesel-/E-Lok     | Kapstadt – Free State – Durban      | 1.400      | wöchentlich       |           |
| <i>Amatola</i>   | Diesel-/E-Lok     | Johannesburg – East London          |            | 5 x wöchentlich   |           |
| <i>Bosvelders</i>  | Diesel-/E-Lok     | Jo.-burg – Musina (ehem. Messina)   |            | 6 x wöchentlich   |           |
| <i>Komati</i>  | E-Lok             | Johannesburg – Komatipoort          |            | 6 x wöchentlich   |           |
| <i>Diamond Expr.</i>   | E-Lok             | Johannesburg – Bloemfontein         |            | 5 x wöchentlich   |           |
| <i>Trans Natal</i>   | E-Lok             | Johannesburg – Durban               |            | 5 x wöchentlich   |           |
| <i>Algoa</i>   | E-Lok             | Johannesburg – Port Elizabeth       |            | 5 x wöchentlich   |           |
| <b>3. mehrtägige Tourismuszüge mit Programm SHONGOLOLO EXPR.</b> |                   |                                     |            |                   |           |
| <i>Good Hope Express</i>   | Diesel-/E-Lok     | Kapstadt – Durban – Johannesburg    | 2.000      | monatlich         | 4.        |
| <i>Southern Cross</i>  | Diesel-/E-Lok     | Johannesburg – Viktoria Falls       | 1.600      | ??? zuletzt 2002  |           |
| <i>Bosveld Train Safari</i>                                      | Diesel-/E-Lok     | Rundreisen, u.a. Namibia, Swaziland |            | monatlich         |           |
| <i>Hotel on Wheels</i>   | Diesel-/E-Lok     | Rundreisen                          |            | monatlich         |           |
| <i>Dune Express</i>  | Diesel-/E-Lok     | Mariental – Windhoek – Swakopmund   | 700        | monatlich         | Namibia   |
| <b>4. Museums- /Touristenzüge in Südafrika</b>                   |                   |                                     |            |                   |           |
| <i>Outeniqua Choo - Tjoe</i>                                     | Dampflokomotive   | George – Knysna                     | 67         | täglich außer So. | 5.        |
| <i>Oosterlijn Steam Saf.</i>                                     | Dampf- /Diesellok | Waterval Boven – Hazyview           |            | monatlich         |           |
| <i>Oosterlijn Steam Saf.</i>                                     | Dampf- /Diesellok | Waterval Boven – Waterval Onder     |            | 2 x monatlich     | So        |
| <i>Friends of the Rail</i>                                       | Dampflokomotive   | Capital Park (Pret.) – Culinan      |            | unregelmäßig      | 6.        |
| <i>Reefsteamers</i>  | Dampflokomotive   | Germiston – Heidelberg              |            | unregelmäßig      | 7.        |
| <i>Reefsteamers</i>  | Dampflokomotive   | Germiston – Potchefstroom           |            | unregelmäßig      | 7.        |
| <i>Ungeni Steam Rly.</i>   | Dampflokomotive   | Pietermaritzburg – Inchnga          |            | monatlich         | 8.        |
| <i>Banana Express</i>  | Dampflokomotive   | Port Shepstone – Itzoshia           | 13         | 2 x wöchentlich   | 9.        |
| <i>Banana Express</i>  | Dampflokomotive   | Port Shepstone – Paddock            | 39         | 2 x wöchentlich   | 9.        |
| <i>Apple/ Diaz Express</i>                                       | Dampflokomotive   | Port Elizabeth – Thornhill          | 32         | Sommer: 2 x wö.   | 10.       |
| <i>Spier Vintage Train</i>                                       | Dampflokomotive   | Kapstadt – Stellenbosch             | 30         | ca. wöchentlich   |           |
| <i>Spier Vintage Train</i>                                       | Diesellokomotive  | Kapstadt – Darling                  | 60         | ca. wöchentlich   |           |
| <i>Spier Vintage Train</i>                                       | Diesellokomotive  | Kapstadt – Simonstown               | 45         | unregelmäßig      |           |
| <i>Helderberg Vintage Rly.</i>                                   | Diesellokomotive  | Kapstadt – Helderberg               | 45         | unregelmäßig      |           |
| <i>Dam Rail</i>  | Diesellokomotive  | Hercules (b. Pret.) – Magaliesburg  | 89         | noch im Bau       |           |
| <i>Herrie Train</i>  | Trolley Train     | Oudtshoorn – Calitzdorp             | 57         | täglich (??)      | 11.       |
| <i>Montague Trolley</i>  | Trolley Train     | George – Camfer                     | 34         | bei Bedarf        | >9 Fahrg. |
| <i>Hex River Trolley</i>   | Trolley Train     | alte Hex River Pass-Strecke         | ca. 35     | bei Bedarf        |           |



**Anmerkungen:**

1. Derzeit (Juli 2004) verkehrt kein Blue Train. Eine der beiden Garnituren ist im AW seit letztem Jahr wegen Brandschäden zur Reparatur. Die zweite Garnitur ist zur „normalen“ Überholung im AW. Es finden normalerweise häufig Sonderfahrten mit der nicht benötigten Garnitur statt.
2. Dampflokeinsätze finden statt auf den Abschnitten Pretoria – Centurion (Irene) und Pretoria – Witbank. Der Zug nach Victoria Falls fährt nur bis nach Pietersburg (Polokwane). Dann geht es mit einem Flugzug nach Victoria Falls weiter. Die Fahrten finden nicht regelmäßig statt. Näheres und weitere Verbindungen u.a. auf: [www.olifants.de/3Rovos.htm](http://www.olifants.de/3Rovos.htm)
3. In Südafrika wird fast der gesamte Zuggesamtenfernverkehr über "Shosholozha Meyl" abgewickelt. Am 8.



Der „Outeniqua-Choo-Tjoe“ über dem Kaimanns River

Juni 2001 wurde in Südafrika "Shosholozha Meyl" als neues Eisenbahnkonzept vorgestellt. Es war aus dem früheren Projekt "Main Line Passenger" von Transnet entstanden. Über tausend Waggons wurden in großen Hallen in Bloemfontein aufwändig restauriert. Damit sollte das negative Image des Zugverkehrs der Vergangenheit abgelegt werden. Der "Shosholozha" ist für ein breites Publikum gedacht, vom normalen Reisenden bis zum gut zahlenden Touristen aus Europa. Auch können große Reiseveranstalter Sonderzüge chartern. Kontakt Chartern: Simphiwe Dube, Manager Charter Trains, Handy: 083 567 0327, E-Mail: [SimphiweD@Spoornet.co.za](mailto:SimphiweD@Spoornet.co.za).

Information:  
[www.spoornet.co.za](http://www.spoornet.co.za) und  
[www.frameline.co.za/shosholozha.htm](http://www.frameline.co.za/shosholozha.htm). Das Wort "Shosholozha" bezieht sich auf das Zulu-Lied "Shosholozha stimela", wobei "stimela" sich vom englischen "steam engine" (= Dampflo) ableitet.

4. Die Züge haben etwa den Komfort der „Steam-Safaris“, werden allerdings nicht für Eisenbahnfreunde, sondern für Sightseeing-Touristen mit entsprechendem Programm durchgeführt.

5. Im Sommer täglich außer sonntags, im Winter nur Mo, Mi und Fr. (Achtung: Jahreszeiten sind umgekehrt wie auf der Nordhalbkugel, d.h. Sommer ist um Weihnachten). Bei längerer Trockenheit, d.h. kein Regen für einige Tage, erfolgt wegen Brandgefahr Diesellokeinsatz, normalerweise Baureihe 32.

6. Eingesetzt werden die Baureihen 9D, 24, 15F, es finden auch Sonderfahrten auf weiteren Strecken im Großraum Pretoria statt.

7. Baureihen: 12 AR, 15 F

8. Baureihen: GMAM, GF, 19 D

9. 610 mm, überwiegend sind Garratts im Einsatz (Port Shepstone – Harding). Der Zug verkehrt derzeit (Juli 2004), aber Spoornet führt einen Prozess um Schulden gegen die Betreibergesellschaft ACR. Die Folge kann sein, dass die Bahn stillgelegt wird.

10. Ebenfalls 610 mm, zur Zeit (Juli 2004) fährt allerdings kein Zug. Eine neue Übereinkunft zwischen Spoornet und einer neuen Unternehmensführung ist jedoch in Arbeit.

11. Dieser kleine Zug, der von einer Art Draisine gezogen wird, befährt die Strecke zwischen Oudtshoorn und Calitzdorp in der Halbwüste Kleine Karoo. Für diese Strecke braucht er immerhin 1½ Stunden, fährt also mit 45 km/h. Die Wagen sind so genannte "Trolleys", in denen der Fahrgast fast im Freien sitzt und die Landschaft genießen kann. Gebaut wurde die Strecke bereits 1924. Der reguläre Personenverkehr (mit Dampflo-BR 24 geführten GmPs) endete vor circa 20 Jahren. Internet-Adresse: [www.herrie.co.za](http://www.herrie.co.za)



Zwei Lokomotivführer tauschen Neuigkeiten aus.