

## **Blick in die Ferne: New Zealand Railways**

Das New Zealand Railways Department (NZR) war eine 1880 gegründete Abteilung der neuseeländischen Regierung, die für Planung, Bau und Unterhaltung des neuseeländischen Eisenbahnnetzes verantwortlich zeichnete. Unter dem Druck finanzieller Verluste wurde das Department 1982 privatisiert und in die New Zealand Railways Corporation (NZRC) überführt.

Der Bau einer ersten Eisenbahnlinie begann in Neuseeland im Jahre 1860. Sie war 6,5 km lang und führte von Christchurch nach Ferrymead, einem kleinen Vorort von Christchurch. Die Linie wurde 1863 eröffnet. Weitere kleinere Linien, wie die von Invercargill nach Bluff 1867 und die von Dunedin nach Port Chalmers 1873 folgten. Der Durchbruch für den neuseeländischen Eisenbahnbau kam aber erst durch den 1870 entwickelten Plan des damaligen Finanzministers Julius Vogel, der durch Investitionen und Anwerbung von Immigranten als Arbeiter den Straßenbau und den Eisenbahnbau vorantrieb. Damit wurde der Eisenbahnbau mehr und mehr auch die Sache der Kolonialverwaltung.

Als 1876 die Provinzen abgeschafft wurden, kam das Eisenbahnwesen unter Regierungskontrolle und wurde dem Department of Public Works unterstellt. 1878 setzte der Minister zwei Railway Commissioners ein, je einen für die Nordinsel und die Südinsel. 1880 folgte die Gründung des New Zealand Railways Department. Die Eisenbahnlinien wurden anfangs durch das Public Works Department gebaut und danach für den Betrieb an das neu geschaffene Department übergeben. Erst 1895 wurde das New Zealand Railways Department durch die Zuordnung eines eigenen Ministers eigenständig.

Ab 1920 begann sich die finanzielle Situation des neuseeländischen Eisenbahnwesens stetig zu verschlechtern. 1945 wurden erstmals Verluste verzeichnet. In den Folgejahren bis 1970 konnten sich Verluste und Gewinne über einen Mehrjahreszeitraum gesehen immer noch die Waage halten. Nach 1970 nahmen die Verluste im Betrieb des Eisenbahnnetzes jedoch dramatisch zu. Unter dem Druck der Öffentlichkeit wurde der Eisenbahnbetrieb 1982 privatisiert und die New Zealand Railways Corporation gegründet, die damit die Aufgaben des New Zealand Railways Department übernahm.

Mit dem State-Owned Enterprises Act von 1986 bekam die New Zealand Railways Corporation offiziell den Status State-Owned Enterprise (staatseigenes Unternehmen).

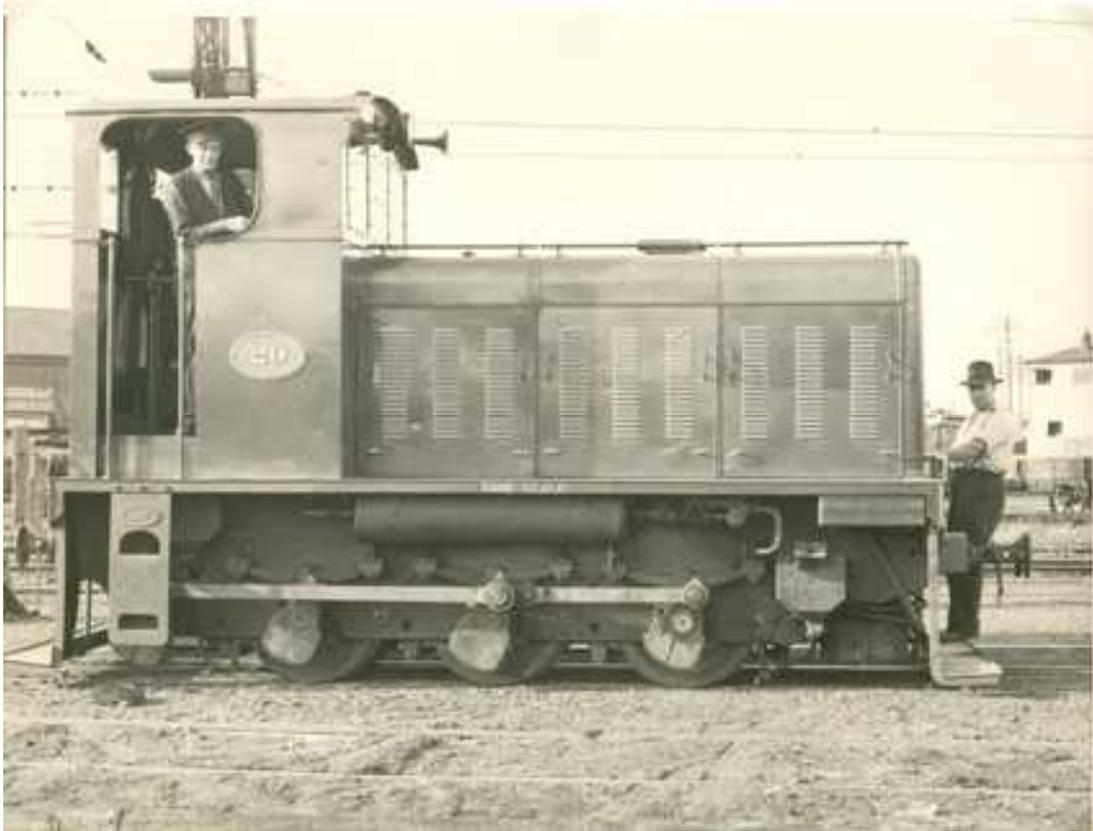
1936 war die Gesellschaft im Besitz von 565 Lokomotiven, 2 Triebwagen, 1.485 Personenwagen, 493 Gepäckwagen und 23.398 Güterwagen.

### **New Zealand's rail network, 1880-1940**



Die Karte zeigt das Eisenbahnnetz Neuseelands zwischen 1880 und 1940. Der Gipfel wurde 1953 erreicht mit mehr als 5,500 Kilometer Schienennetz. Ende der 1950er Jahre wurden die Nebenbahnen stillgelegt. Um das Jahr 2000 gab es weniger als 4,000 Kilometer Schienenverbindungen.

Auf einem niederländischen Flohmarkt fand sich ein hochinteressantes Konvolut an Plänen und Photos neuseeländischer Lokomotiven. Hier nun die **Abbildungen** und die dazu recherchierten **Informationen**.



NZR **T<sup>R</sup> 29** 0-6-0. Drewry 98 horse power tractor. 7 Stück. Christchurch 1950.

Die Diesellok der T<sup>R</sup>-Baureihe wurde von vielen verschiedenen Herstellern gebaut. Sie wurden von KiwiRail und den Vorgängern als „Rangiertraktoren“ oder „Schienentraktoren“ definiert, daher werden sie als „T<sup>R</sup>“ für Traktor klassifiziert. Viele dieser Lokomotiven wurden ausgemustert, einige sind jedoch noch in Betrieb. Die erste Lokomotive dieser Baureihe wurde 1924 von der NZR gebaut. Die leistungsstärksten waren die in Japan gebauten Hitachi T<sup>R</sup>s mit 138 kW starken Cummins-Motoren. Die Nummern 23-29 mit der Achsfolge 0-6-0 wurden zwischen 1939 und 1941 gebaut. Länge 6,2 m. Gewicht 15,7 t. Mit Leyland Petrol oder Gardner 8LW Motoren ausgerüstet waren sie 90 kW stark bzw. 75 kW und erbrachten als höchste Geschwindigkeit 24 km/h.



NZR Diesel **D** 0-6-0. 16 Stück 1949/1955 Vulcan Foundry/Drewry Co. 1067 mm Spurweite, + 1978-1984. Die Loks mit den Nummern 200-215 wurden 1949-1955 gebaut und zwischen 1978-1984 ausgemustert.



NZR **E<sup>D</sup> 109**. 8 Stück 1937-1940. Paekākāriki 1950.

Die NZR-Elektrolokomotive der E<sup>D</sup>-Baureihe wurde in Wellington, Neuseeland, eingesetzt. Sie wurde zwischen 1938 und 1940 von English Electric und dem New Zealand Railways Department (NZR) gebaut und beförderten hauptsächlich Personenzüge auf der 1500-V-Gleichstrom-Elektrifizierung in der Region Wellington sowie Güterzüge auf der Steilstrecke zwischen Paekākāriki und Pukerua Bay.

Die Lokomotiven hatten eine einzigartige Radanordnung, 1-Do-2 nach dem UIC-Klassifizierungssystem, und verfügten als einziger Lokomotivtyp in Neuseeland über einen Federkielantrieb an den Antriebsrädern. Sie belasteten stark die Gleise, was zu Geschwindigkeitsbegrenzungen für diese Lokomotiven und zu ihrer Ersetzung durch Lokomotiven der E<sup>W</sup>-Baureihe auf der Johnsonville-Linie im Jahr 1952 führte. Die E<sup>W</sup>-Baureihe wurde als geeigneter für den Personenverkehr angesehen als die E<sup>D</sup> und ersetzte sie bei den meisten Personenverkehrsdiensten auf anderen Strecken.

Wie bei allen anderen Elektrolokomotiven in Neuseeland lautet der erste Buchstabe der Klassifizierung E. Es gibt zwei Theorien darüber, wie die E<sup>D</sup>-Baureihe den zweiten Buchstaben D erhalten hat. Die erste besagt, dass er von dem „Do“ ihrer 1-Do-2-Radanordnung stammt. Die zweite besagt, dass sie ursprünglich zwei Standorten zugewiesen war, nämlich Wellington und Otira - Arthur's Pass, daher „dupliziert“. Offizielle Aufzeichnungen bestätigen beide Theorien nicht.

New Zealand Railways erwarb 1938 eine Lokomotive der E<sup>D</sup>-Baureihe von English Electric, Nr. 101, für den Einsatz auf der neu eröffneten Tawa-Flat-Umleitung mit zwei langen Tunneln. Diese Lokomotive wurde wegen der drei Längsstreifen auf jeder Seite des Lokkastens als „The Sergeant“ bezeichnet.

Die Ausschreibung erforderte die Lieferung von Lokomotivkomponenten für die anderen benötigten Lokomotiven, da man es für wünschenswert hielt, die Herstellung in Neuseeland in den Werkstätten der NZR durchzuführen. Weitere sieben Lokomotiven wurden in den Hutt-Werkstätten und zwei in den Addington-Werkstätten für den Einsatz auf dem Abschnitt Otira - Arthur's Pass der Midland Line zusammengebaut. Die erste Lokomotive wurde im Januar 1938 nach Neuseeland verschifft. Die erste in den Hutt-Workshops montierte Lokomotive wurde im Mai 1939 fertiggestellt und erprobt. Im Dezember 1939 war die Montage von vier Lokomotiven in den Werkstätten von Hutt abgeschlossen, und man erwartete, dass sie zu Beginn des neuen Jahres in Paekakariki eingesetzt werden würden.

Die Umstellung erfolgte schrittweise, und bis Juli 1940 wurden 19 von 20 Vorortzügen mit elektrischen Lokomotiven gefahren. Mit der Einführung des Verkehrsüberwachungssystems (Traffic Monitoring System, TMS) im Jahr 1979 wurden die beiden verbliebenen Lokomotiven in E<sup>D</sup>15 und E<sup>D</sup>21 umnummeriert.

Jede Lokomotive (E<sup>D</sup> 101 bis E<sup>D</sup> 108; nicht E<sup>D</sup> 109 und E<sup>D</sup> 110) hatte ursprünglich ölbefeuerte Wasserrohrkessel für die Dampferhitzung von Personenwagen, die von den Sentinel Waggon Works geliefert wurden. 1950 wurden sie wegen „ständiger Zuverlässigkeitsprobleme“ stillgelegt oder entfernt. Im Juni 1951 erklärte der stellvertretende Maschinenbauingenieur, dass die Kosten für den Einbau geeigneter Kessel für den Abschnitt von Paekākāriki nach Wellington nicht gerechtfertigt seien, da die Wagen, die Paekākāriki verließen, über Restwärme verfügten und eine Dampflok die Wagen vorheizen könne, bevor sie Wellington verließen.

Mit der Einführung von Diesellokomotiven der DA-Baureihe auf der elektrifizierten Strecke Paekākāriki über Pukerua Bay nach Wellington im Jahr 1967 wurden acht Lokomotiven der Baureihe 1969 aus dem Verkehr gezogen und verschrottet. Die verbleibenden zwei Lokomotiven wurden bis März 1981 sporadisch eingesetzt, als beide Lokomotiven zur Erhaltung verkauft wurden. E<sup>D</sup> 101 wird von der Silver Stream Railway erhalten, während E<sup>D</sup> 103 von der Canterbury Railway Society erhalten wird.



NZR Elektrotriebwagen „D“ Anhänger und “Dm” Motorwagen.

Die neuseeländischen Elektrotriebwagen der Klasse DM/D (auch bekannt als English Electrics) waren ein Typ elektrischer Triebwagen, die auf dem Vorortbahnnetz von Wellington eingesetzt wurden. Die ersten Einheiten, bestehend aus DM-Triebwagen und D-Anhängerwagen, wurden 1936 bei English Electric bestellt und am 2. Juli 1938 für den Betrieb auf der elektrifizierten Johnsonville Line eingesetzt. Weitere Einheiten wurden 1942 für diese Linie und 1946 für die Elektrifizierung der anderen Vorortlinien in Wellington bestellt.

Nach der Ankunft von Ganz-Mavag EM/ET-Einheiten in den Jahren 1982-83 wurden die Einheiten aus ihren angestammten Diensten verdrängt und schließlich 2011-12 durch die Matangi FP/FT-Einheiten ersetzt. Die Einheiten verkehrten zum letzten Mal am 25. Juni 2012 auf der Strecke von Wellington nach Melling und zurück. Fünf komplette Einheiten (vier zweiteilige und ein dreiteiliger) und sechs Beiwagen sind erhalten geblieben.



NZR Electric **E<sup>c</sup>** BoBo **E10**. English Electric 1928, 6 Stück, + bis 1970.

Die E<sup>c</sup>-Baureihe der NZR war eine in Christchurch, Neuseeland, eingesetzte Elektrolokomotive. Sie ersetzte die Dampflokomotiven auf den Zügen durch den Lyttelton-Eisenbahntunnel. Seit ihrer Eröffnung im Jahr 1867 war die Strecke von Christchurch nach Lyttelton durch den 2,6 km langen Lyttelton-Tunnel, der 1867 eröffnet worden war, mit Vorort- und Güterzügen stark befahren. Der Rauch, der sich im Tunnel von jedem nachfolgenden Zug ansammelte, wurde für das Zugpersonal und die Fahrgäste, die durch den Tunnel fuhren, zu einem Ärgernis. Obwohl 1909 Versuche mit der auf Ölfeuerung umgerüsteten Dampflokomotive W<sup>F</sup> 436 durchgeführt wurden, führten allein die Kosten für das Öl zur Einstellung der Arbeiten.

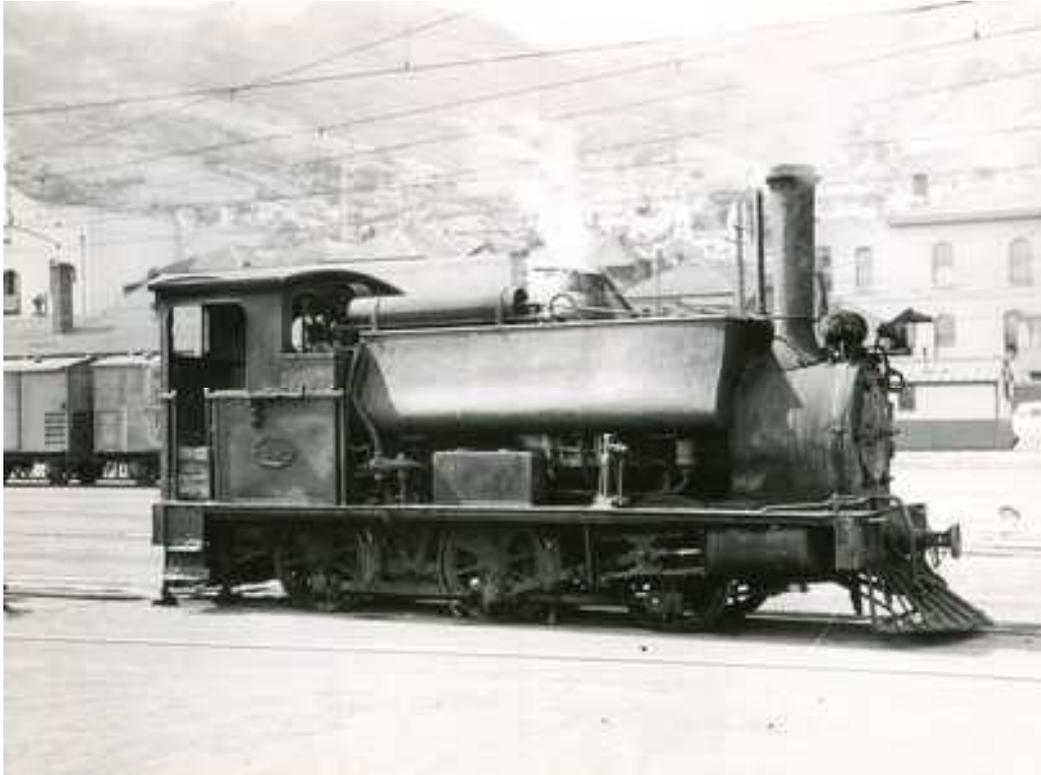
1925 wurde ein englisches Beratungsunternehmen vom damaligen Eisenbahnminister Gordon Coates beauftragt, einen Bericht über die Elektrifizierung der Vorortnetze in Auckland, Wellington, Christchurch und Dunedin zu erstellen. Der im August 1925 veröffentlichte Bericht empfahl, dass vom Netz in Christchurch nur die 10 km lange Lyttelton-Linie aufgrund des Verkehrsaufkommens und des Lyttelton-Tunnels elektrifiziert werden sollte. Für den Betrieb der Strecke sollten fünf Elektrolokomotiven angeschafft werden, um alle Züge auf dieser Strecke zu

befördern. Die Elektrifizierung sollte mit 1,5 kV Gleichstrom erfolgen, wie sie in Otira und später in Wellington verwendet wurden. Dementsprechend wurden 1928 sechs Elektrolokomotiven der E<sup>C</sup>-Baureihe von English Electric ausschließlich für diese Arbeiten beschafft. Sie ähnelten in vielerlei Hinsicht der früheren E<sup>0</sup>-Baureihe von 1923, wie sie von E<sup>E</sup> geliefert wurde, hatten jedoch längere Drehgestelle, ein höheres Getriebe für eine höhere Höchstgeschwindigkeit von 85 km/h und stärkere Motoren. Ursprünglich der E-Baureihe zugeordnet, zeigte die spätere Bezeichnung C" an, dass diese Lokomotiven für Christchurch bestimmt waren, im Gegensatz zur E<sup>0</sup>-Baureihe, die Otira zugeteilt wurde.

Die E<sup>C</sup>-Baureihe war für alle Aufgaben zwischen Christchurch und Lyttelton zuständig. Sie waren in der Lage, Güterzüge mit 610 t und den Boat Train zu befördern. Wegen Problemen mit Motorüberschlägen und Ankerwellenbrüchen wurde die Spannung an den Motoren halbiert und die Fahrgeschwindigkeit auf 42 km/h reduziert.

Im Jahr 1967 erreichte die EC-Baureihe das Ende ihrer wirtschaftlichen Nutzungsdauer. Da der Lokomotivwechsel auf einem so kurzen Abschnitt kostspielig war und in der Nähe des Umspannwerks Woolston Entwässerungsarbeiten stattfanden, beschloss man, die Elektrolokomotiven zurückzuziehen. Die Diesellokomotiven sollten alle Züge durch den Tunnel befördern können. Die erste Lok der Baureihe, E<sup>C</sup> 11, wurde als erste ausgemustert. Die letzte in Betrieb befindliche Lokomotive dieser Baureihe war die E<sup>C</sup> 9, die am 18. September 1970 den letzten elektrischen Zug auf dieser Strecke beförderte. Fünf der Lokomotiven wurden anschließend verschrottet, eine wurde für die in Ferrymead ansässige Tramway Historical Society zurückgestellt.

Lok E<sup>C</sup> 7 wurde zusammen mit E<sup>0</sup> 3 bei der Ausmusterung an die Tramway Historical Society gespendet. Die beiden Elektrolokomotiven wurden von der Straßenbahnsektion bis 1977 aufbewahrt, als die THS die beiden Lokomotiven an die bei der Ferrymead Railway ansässige Electric Traction Group übergab.



NZR F-Class **19** 0-6-0 ST. 88 Stück wurden 1872-1888 in Großbritannien gebaut. Die Satteltank-Lokomotiven der Baureihe F und in geringerem Maße auch der Baureihe D waren die Arbeitspferde der neuseeländischen Eisenbahnen im 19. Jahrhundert. Diese kleinen, in Großbritannien gebauten Tenderlokomotiven hatten z.T. eine Lebensdauer von 100 Jahren. Einige umgebaute Lokomotiven waren noch in den 1960er Jahren im Einsatz. Die F-Baureihe der NZR war die erste wichtige Dampflokomotivbaureihe, die für den Betrieb auf dem neuseeländischen Schienennetz gebaut wurde, nachdem die nationale Spurweite von 1.067 mm (3 Fuß 6 Zoll) eingeführt worden war. Die ersten Lokomotiven, die für die Eisenbahnen mit der neuen Spurweite gebaut wurden, waren zwei Doppellokomotiven der Baureihe E für die Dunedin and Port Chalmers Railway Company. Die Baureihe F war die erste von der Zentralregierung bestellte Baureihe, von der zwischen 1872 und 1888 insgesamt achtundachtzig Exemplare gebaut wurden.

#### Konstruktion

Die F-Baureihe war eine 0-6-0ST. Sie waren im Wesentlichen überall auf dem neuseeländischen Eisenbahnnetz im Einsatz und übernahmen verschiedene Aufgaben. Die Lokomotiven der Baureihe F konnten leichte Personenzüge mit Geschwindigkeiten von bis zu 70 km/h befördern oder bis zu 800 Tonnen Fracht auf flachen Strecken ziehen. Ursprünglich war die Konstruktion für den Einsatz auf den Southland-Eisenbahnen gedacht, drei Prototypen wurden 1872 von Neilsons of

Glasgow gebaut; darunter auch die spätere F 13 Peveril, die heute bei der Ferrymead Railway in Christchurch steht.

Die Maschinen erhielten ursprünglich auf Anordnung eines Regierungsbeamten Namen aus den Werken von Sir Walter Scott. Ursprünglich hatten einige neuseeländische Namen; so hieß beispielsweise F 36 (später F 13) ursprünglich Clutha und wurde später in Edie Ochiltree umbenannt. Einige wurden zeitweise als O-Baureihe eingestuft, da sie Cartazzi-Achsen besaßen, doch bei der landesweiten Umnummerierung von 1890 wurden alle als F-Baureihe eingestuft.

Die Baureihe F war ursprünglich als Tenderlokomotive für den gemischten Verkehr auf Hauptstrecken konzipiert worden. Ihre Fähigkeiten übertrafen selbst die Erwartungen von Charles Rous-Marten, der sie während seines Aufenthalts in Neuseeland bei allen möglichen Aufgaben beobachtet hatte. Mit der Zeit und dem Ausbau der Strecken wurde klar, dass die F-Baureihe nicht mehr so weiterlaufen konnte wie auf der Hauptstrecke, und so wurden größere Lokomotiven eingeführt, wodurch die F-Baureihe auf Nebenstrecken und im Rangierdienst eingesetzt wurde. Die Baureihe ist insofern einzigartig, als sie auf allen von der Neuseeländischen Eisenbahn betriebenen Strecken in Neuseeland eingesetzt wurde, einige wurden vom Public Works Department betrieben. Einige waren auch im Besitz des Westport Harbour Board, dessen Vermögen später von der NZR übernommen wurde. Insgesamt wurden 88 Lokomotiven von der Regierung und verschiedenen Privatbahnen erworben, vor allem vom Westport Harbour Board und der Thames Valley & Rotorua Railway (TVRR).

Nicht alle der 88 Lokomotiven waren zu einem bestimmten Zeitpunkt im Dienst der NZR. Eine Lokomotive, Neilson 1842, wurde an das Public Works Department verkauft, bevor das landesweite Nummerierungsschema von 1890 eingeführt wurde. Weitere zwölf Lokomotiven wurden als F<sup>A</sup>-Lokomotiven der Baureihe 0-6-2T umgebaut. Damit war sichergestellt, dass angesichts des langen Zeitraums, in dem die NZR diese Lokomotiven beschaffte, nur 75 Lokomotiven dieses Typs gleichzeitig bei der NZR im Einsatz waren.

In den 1940er Jahren waren die Lokomotiven der Baureihe F auf dem Rückzug, wobei die größten Konzentrationen in Christchurch, Invercargill und Greymouth zu finden waren, wo sie noch für Rangieraufgaben eingesetzt wurden. Die Christchurch-Lokomotiven wurden für den Rangierdienst an den Lyttelton-Werften eingesetzt (ihr kurzer Radstand verlieh ihnen eine größere betriebliche Flexibilität), während die

Invercargill-Lokomotiven als Rangierlokomotiven und für den Rangierdienst auf dem Anschlussgleis einer Molkerei in Edendale eingesetzt wurden; die F-Baureihe war die einzige Lokomotive, die dieses Anschlussgleis problemlos befahren konnte.

Ab dieser Zeit wurden viele der Lokomotiven durch Diesellokomotiven der Baureihe D<sup>5</sup> 0-6-0DM ersetzt. Die Lokomotiven aus Invercargill wurden Ende der 1950er Jahre ausgemustert, ebenso wie die beiden Exemplare aus Greymouth, F 5 und F 277, die zusammen mit anderen ausgemusterten Lokomotiven und Waggonen in Omoto, 2 km von Greymouth entfernt, abgestellt wurden, um die Erosion des Bahndamms in Omoto durch den Grey River einzudämmen.

Die letzte Zuteilung für die F-Baureihe erfolgte in Lyttelton, wo ihr kurzer Radstand es ihnen ermöglichte, die scharfen Kurven an den Kaianlagen zu befahren. Die letzten beiden im Dienst befindlichen F 13 und F 163 wurden 1963 ausgemustert. Zuvor wurden beide Lokomotiven überholt und in Annäherung an die in den 1870er Jahren verwendete grüne Lackierung neu lackiert und auf die Namen Peveril (F 13) bzw. Ivanhoe (F 163) getauft. Nach ihrer Teilnahme an den Feierlichkeiten zum hundertjährigen Bestehen der NZR im Bahnhof von Christchurch im Jahr 1963 wurden beide zusammen mit W 192 in den Lokschuppen am Arthur's Pass gebracht, um dort aufbewahrt zu werden. 1968 schenkte die NZR die F 13 der New Zealand Railway and Locomotive Society Canterbury Branch für ihre Ferrymead Railway, und sie wurde mit einem speziellen Ausflugszug von Arthur's Pass nach Christchurch befördert.

Die F-Baureihe war eine der vielseitigsten Lokomotiven im Dienst der NZR, das galt auch für diese Lokomotiven im Industriedienst. Als größere und leistungsfähigere Lokomotiven begannen, die F-Baureihe aus dem Streckendienst zu verdrängen, wurden viele von ihnen in den Industriedienst verkauft und in Kohlebergwerken, Sägewerken und Gefrierwerken eingesetzt. Nach der Ausmusterung der F 13 und F 163 im Jahr 1963 arbeiteten die Lokomotiven der Baureihe F weiterhin im Busch oder in einem Kohlebergwerk.

Die F-Baureihe war zwar auf dem NZR-Netz erfolgreich, konnte sich aber auf den grob gelegten Buschstraßenbahnen Neuseelands nicht durchsetzen. Da sie schwerer waren als die älteren Tenderlokomotiven der Baureihen A, C und D, die zuvor auf Buschstraßenbahnen eingesetzt wurden, mussten die Betreiber, die Lokomotiven der Baureihe F einsetzen, den Standard ihrer Gleise verbessern, um diese Lokomotiven aufnehmen zu können. Trotzdem waren die Lokomotiven relativ zuverlässig, und

einige wurden mit zusätzlichen Bunkern hinter ihren Führerständen ausgestattet, um ihre geringe Kraftstoffkapazität zu erhöhen.

Da sich die Lokomotiven besonders gut für die Umrüstung auf Benzin- oder Dieselbetrieb eigneten, wurden mehrere Lokomotiven nach dem Auslaufen ihrer Kessel zu Diesellokomotiven umgebaut. Die Auckland Farmers Freezing Company (AFFCo) verfügte in den 1960er Jahren über drei solcher Umrüstungen von Dampf- auf Diesellokomotiven, eine in Moerewa, eine in der Export Wharf von Auckland und eine weitere in Horotiu, während das Sägewerk von Butler Bros. in Ruatapu an der Westküste eine weitere besaß.

Der größte Teil der Baureihe wurde zwischen den späten 1940er und den späten 1960er Jahren ausgemustert, als die Dieseltraktion ihre traditionellen Aufgaben übernahm und jüngere Dampflokomotiven für den Rangierdienst abgestellt wurden, bei dem sich die Baureihe F auszeichnete. Die letzten Hochburgen der Baureihe waren Southland und Lyttelton. In Lyttelton rangierten die Lokomotiven die Kaianlagen, während in Southland die Southland Dairy Co-operative eine Lokomotive der Baureihe F für den Rangierdienst in ihrem Werk Edendale benötigte.

Zwei Greymouth-Lokomotiven, F 5 und F 277, wurden 1957 in Omoto ausgemustert. F 277 war insofern einzigartig, da sie einen größeren Führerstand als die Standardlokomotiven hatte. Zwei weitere Lokomotiven wurden 1930 auf dem Lokomotivdepot in Oamaru abgestellt. Ihre Identität konnte jedoch nicht geklärt werden, da die Lokomotiven im Hafenbecken untergingen.

Die letzten drei in Betrieb befindlichen Lokomotiven der Baureihe F waren F 13 und F 163 in Christchurch und F 180 in den Eastown Workshops. Im Jahr 1965 wurde F 180 auf den Namen Meg Merrilies getauft (angeblich, aber unbestätigt der ursprüngliche Name der Lokomotive) und dem Museum für Verkehr und Technik geschenkt. 1985 wurde F 163 nach Palmerston North überführt und von dienstfreien NZR-Mitarbeitern und Eisenbahnfreunden überholt, um die Lokomotive für das hundertjährige Bestehen der Wellington and Manawatu Railway vorzubereiten. Anschließend war sie ein weiteres Jahrzehnt in Palmerston North stationiert, bevor sie nach Feilding überführt wurde. F 163 ist die einzige Lokomotive der einst 88-köpfigen Baureihe, die für den Betrieb auf der Hauptstrecke zugelassen ist.



NZR G-Class **96** 4-6-2. 1937 wurden 6 Stück in Hillside Workshops umgebaut aus vormaligen Garratt-Lokomotiven. + 1955-56.

1937 wurden die drei unglückseligen Garratts der NZR demontiert und bestimmte Teile in sechs Dreizylinder-Pacifcs der Baureihe G eingebaut. Die Lokomotiven erhielten einen A<sup>B</sup>-Kessel, ein neues Führerhaus und einen Vanderbilt-Tender, der ähnlich konstruiert war wie der A<sup>B</sup>-Tender, jedoch größer und komplett geschweißt. Alle Drehgestelle der Lokomotive und des Tenders waren mit Rollenlagern ausgestattet, zu den weiteren modernen Ausrüstungen gehörten eine elektrische Rückfahreinrichtung und Abdampfeinspritzdüsen. Die drei Zylinder behielten ihr Ventilgetriebe von den Garratts bei. Die Lokomotiven wurden auf der Südinsel vor allem auf der Strecke von Christchurch nach Arthur's Pass und hauptsächlich im Güterverkehr eingesetzt. Die Baureihe war alles andere als beliebt, ihre Mängel waren viel zu zahlreich, um die hohen Kosten für größere Verbesserungen zu rechtfertigen. Alle wurden bis 1956 ausgemustert.

Um 1913 erwog NZR-Generaldirektor E. H. Hiley die Einfuhr von zehn Garratt-Gelenklokomotiven und zehn Pacifics. Mit dem Erfolg der A<sup>B</sup>- und W<sup>AB</sup>-Pacific-Loks hörte man nichts mehr von den Garratts. Als der leitende Maschinenbauingenieur E. E. Gillon 1925 in den Ruhestand ging, forderte sein Nachfolger G. S. Lynde Beyer, Peacock & Co. aus England auf, eine geeignete Garrett für die NIMT vorzuschlagen. Die Lokomotiven erwiesen sich auf den leichten NZR-Strecken als eine Katastrophe. Sie wurden mit einem Druck von 1.400 kPa betrieben und verfügten über eine Zugkraft von 23.400 kg, die sich auf den wenig befahrenen neuseeländischen Gleisen

als zu stark für die Kupplungen des rollenden Materials erwiesen, so dass es überall, wo die Lokomotiven eingesetzt wurden, zu Brüchen kam. Außerdem erzeugten die Lokomotiven bei voller Beladung in engen Tunneln, wie sie in Neuseeland üblich sind, eine so starke Hitze, dass das Personal sie nur ungern einsetzte. Lok G 99 wurde 1935 ausgemustert, G 98 und G 100 folgten Anfang 1936. Ihre zahlreichen Konstruktionsfehler besiegelten das Schicksal dieser Lokomotiven, als 1932 die K-Baureihe eingeführt wurde.

Aufgrund der Probleme mit den Garratts in ihrer ursprünglichen Form wurde Ende 1935 vorgeschlagen, die drei Garratts zu demontieren und die Triebwerke zum Bau von sechs neuen 4-6-2-Tenderlokomotiven zu verwenden. Die umgebauten Lokomotiven erhielten einen neuen dritten Zylinder, einen modifizierten Kessel der A<sup>B</sup>-Baureihe, ein neues Führerhaus und einen neuen Schleppwagen nach dem Vorbild der Baldwin A<sup>A</sup>-Baureihe sowie einen neuen Vanderbilt-Tender nach dem Vorbild der A<sup>B</sup>-Baureihe, jedoch in geschweißter Bauweise und mit rollengelagerten Drehgestellen. Die ursprünglichen Plattenrahmen wurden ebenso beibehalten wie die konjugierten Gresley-Ventilgetriebe.

Die erste umgebaute Lokomotive, G 96, wurde am 8. September 1937 ausgemustert und nach ersten Tests nach Christchurch in den Norden zum Einsatz auf der Midland-Linie geschickt. Es waren einige kleinere Anpassungen erforderlich, obwohl die Leistung des ersten Umbaus als zufriedenstellend angesehen wurde, die anderen fünf Lokomotiven wurden anschließend umgebaut, wobei die letzte Lokomotive, G 100, am 4. März 1938 abgestellt wurde. Die umgebauten Lokomotiven wurden während des Zweiten Weltkriegs und in den unmittelbaren Nachkriegsjahren hauptsächlich im schweren Kohlentransport zwischen Arthur's Pass und Christchurch auf der Midland-Strecke eingesetzt.

Die Lokomotiven der Baureihe G arbeiteten neben den sechs Lokomotiven der Baureihe K<sup>B</sup> und waren in der Lage, Tonnagen zu befördern, für die vierzehn Lokomotiven der Baureihe J oder J<sup>A</sup> erforderlich gewesen wären. Auf dem steilen, 72 km langen Abschnitt von Arthur's Pass nach Springfield konnten nur neun Züge in jede Richtung verkehren, sechs reguläre Güterzüge, ein zusätzlicher Zug für den Güterverkehr in beide Richtungen, der Westküstenexpress dreimal wöchentlich und der gemischte Nachtzug 205/220 für verderbliche Güter. Der Expresszug und die verderblichen Güter wurden von Lokomotiven der Baureihe A<sup>B</sup> befördert, die übrigen Güterzüge in der Regel von Lokomotiven der Baureihe K<sup>B</sup> und einer oder zwei oder

manchmal bis zu drei Lokomotiven der Baureihe G. Obwohl die Lokomotiven der Baureihe G bei den Lokomotivführern unbeliebt waren, beförderten sie in diesen schwierigen Jahren eine enorme Tonnage, legten mehr Kilometer zurück und hatten niedrigere Betriebskosten als die Baureihen A oder A<sup>A</sup> und wurden in Tonnenkilometern nur von den Baureihen J, J<sup>A</sup>, A<sup>B</sup> und K<sup>A</sup> übertroffen.

Nach der Einführung der neuen K<sup>B</sup>-Baureihe im Jahr 1939 wurden sowohl die G- als auch die K<sup>B</sup>-Baureihe während des Zweiten Weltkriegs auf der South Island Limited und im Postexpress auf der Main South Line bis nach Timaru und manchmal bis nach Oamaru und Dunedin erprobt, nachdem bestimmte Brücken für die 14-Tonnen-Achslast der umgebauten Lokomotiven der G- und K<sup>B</sup>-Baureihe verstärkt worden waren. Die Lokomotiven der Baureihe G wurden nach ihrer ersten Generalüberholung Ende 1941 für den Probebetrieb auf den SIMT-Sommerschnellzügen vorbereitet und eingestellt. Die G-Baureihe erhielt am 1. Dezember 1941 die Zulassung für alle Baureihen auf dem Abschnitt Christchurch-Timaru, einschließlich der Schnellzüge. Während dieses anspruchsvollen Sommers mit dem kriegsbedingten Spitzenverkehr, der durch den Eintritt der Vereinigten Staaten in den Pazifikkrieg am 7. Dezember 1941 noch verstärkt wurde, wurde die G-Baureihe ausgiebig auf den SIMT- und Westküstenexpresszügen eingesetzt, bis ein schwerwiegender Ausfall des nordwärts fahrenden Zuges 174, des Südinsel-Expresses nach Christchurch, am 16. Januar 1942 dazu führte, dass sie nicht mehr im Personenexpressdienst eingesetzt wurde. Die Strecke der Südinsel-Expresszüge zwischen Christchurch und Timaru war schnell, hatte aber nur wenige Haltestellen. Die nordwärts fahrenden SIMT-Schnellzüge hatten auf den 160 km von Timaru nach Christchurch eine weitgehend bergauf führende Schnellfahrt mit schwierigen 1/100-Grad-Anstiegen mit schweren Kriegslasten zu bewältigen.

Die G-Baureihe hatte oft Verspätung, um den Nachtexpress von Lyttelton zu erreichen, und konnte so den engen Zeitplan nicht einhalten, den der schnelle Fahrplan von 2 Stunden 54 Minuten (Express) und 3 Stunden 15 Minuten (Post) nach Christchurch vorsah. Nur einmal schaffte eine G die Rückfahrt des Expresszuges nach Christchurch ohne größere Verspätungen oder Ausfälle. Tests bewiesen, dass die G- und K<sup>B</sup>-Loks mit ihren hohen Achslasten und ihrer einzigartigen Komplexität als Booster- oder Dreizylindersysteme effizienter für den Transport schwerer Kohlezüge auf der Midland-Linie eingesetzt werden konnten.

Die G-Baureihe wurde bis 1955 im regulären Güterschnellverkehr zwischen Christchurch und Timaru sowie im Güterverkehr mit Halt eingesetzt und kam häufig bei regionalen Personenzügen mit Halt zum Einsatz, z. B. Christchurch-Burnham und Christchurch-Springfield.

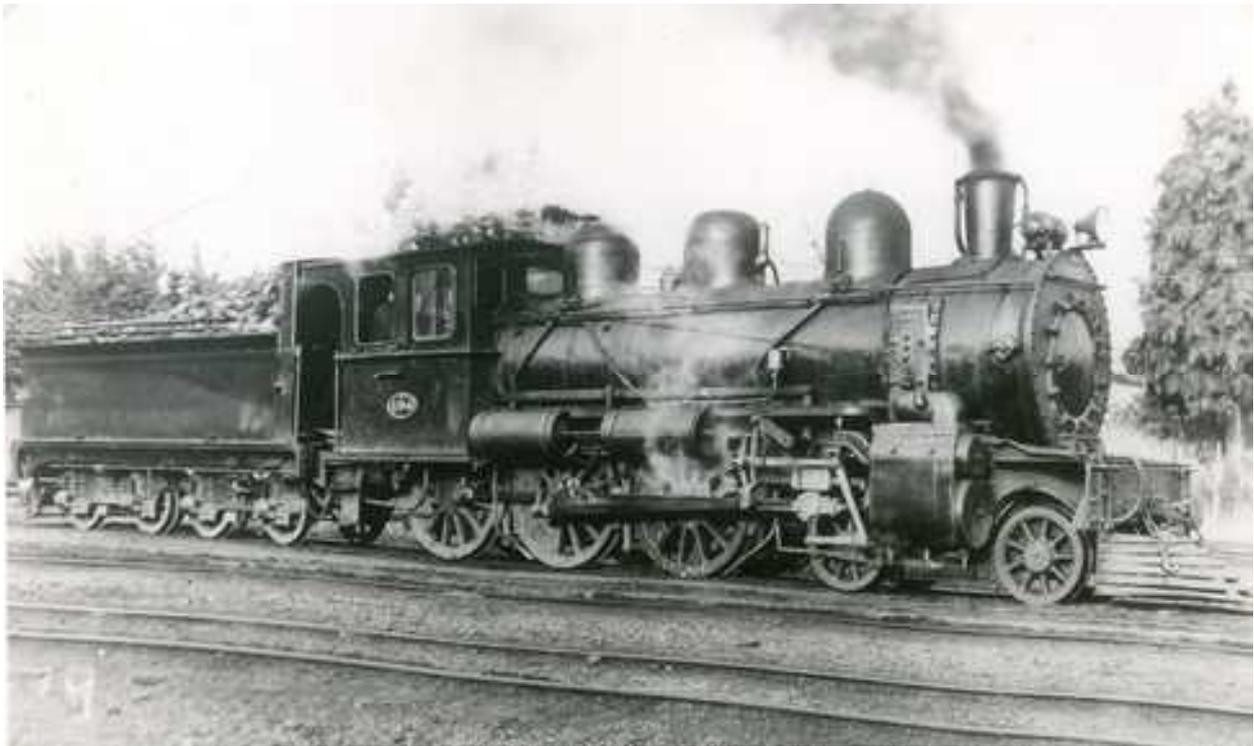
Als 1954 die Lokomotiven umfangreiche Arbeiten erforderten, beschloss die NZR, die Überholung der Lokomotiven einzustellen. Sowohl G 96 als auch G 97 wurden im November 1955 ausgemustert, da sie die ihnen zugewiesene Laufleistung erreicht hatten. Die EFCA erließ daraufhin im März 1956 ein Betriebsverbot für die Lokomotiven der Baureihe G. Die verbleibenden vier Lokomotiven wurden bis Ende Mai 1956 kaum noch eingesetzt, als sie offiziell ausgemustert wurden. Die Lokomotiven wurden im Linwood-Lokomotivdepot in der „rotten row“ abgestellt, bei den „verrottenden Maschinen“. Anfang der 1960er Jahre wurden sie zerlegt.



NZR W<sup>A</sup>-Class **165** 2-6-2 T, Gisborne section. 11 Stück wurden 1892 als Güterzugloks für schwere Steigungen gebaut.

Die Lokomotiven der NZR W<sup>A</sup>-Klasse waren Tenderlokomotiven. Elf davon wurden in den NZR-eigenen Werkstätten Addington in Christchurch und Hillside in Dunedin gebaut. Vier weitere wurden aus alten 2-6-0-Lokomotiven der J-Klasse umgebaut. Drei wurden mit Bremsen ausgestattet, um die Talfahrt auf den von Fell betriebenen Steigungen Rewanui und Roa in der Westküstenregion der Südinsel zu erleichtern. Sie gehörten zu den letzten, die im Einsatz waren.

Nur die W<sup>A</sup>-Lok 165 blieb erhalten. Die Lokomotive wurde im Jahr 2000 von der Gisborne City Vintage Railway restauriert.



NZR U-Class **194** 4-6-0. 9 Stück wurden 1894-1903 in den Addington Workshops gebaut. + 1954-1959.

Zur U-Baureihe gehörten die ersten in Neuseeland gebauten Tenderlokomotiven, die nach den Anforderungen von T. F. Rotherham entworfen und zwischen 1894 und 1903 bei der NZR Addington gebaut wurden. Sie gehörten zu den langlebigsten Tenderlokomotiven der NZR.

Die Baureihe U wurde entwickelt, um den Bedarf an leistungsfähigeren und schnelleren Passagierlokomotiven als die damals im Einsatz befindlichen Klassen N und V zu decken. Die Baureihe war die erste Schnellzuglokomotive der NZR mit Walschaerts-Ventilantrieb und führte auch das 4' 6"-Treibrad ein, das als Standard für den Schnellzugverkehr gelten sollte. Sie hatten jedoch Flachschieber und waren die letzten NZR-Lokomotiven dieser Bauart.

Die U-Loks stellten einen bedeutenden Schritt in der industriellen Leistungsfähigkeit des Landes dar. Addington war jedoch noch nicht für die Massenproduktion eingerichtet, der Bau erfolgte mit Unterbrechungen und zog sich in die Länge, was dazu führte, dass die Konstruktion im Laufe der Bauzeit geändert wurde.

Obwohl sie Berichten zufolge „gut kurvengängig und leicht zu fahren“ waren und über relativ große Antriebsräder verfügten, waren sie auf den Canterbury-Ebenen nicht wie vorgesehen erfolgreich. Laut Lokführer Jack Ewart: „... sie [die U-Klasse] versagte, wenn der Canterbury Nor'wester wehte, und hielt keine Stöße aus, so dass sie Zeit verlor.“ Sie wurden auf diesen Strecken bald durch die von Baldwin gebaute

U<sup>B</sup>-Klasse ersetzt. Vor dem Ersten Weltkrieg legte die Baureihe im Durchschnitt 27.000 Meilen pro Jahr zurück.

In den 1920er Jahren wurde die Überhitzung eingeführt, kurz darauf folgten die Kolbenventile. Zwischen 1935 und 1940 erhielt die Baureihe Waikato-Funkenschutzvorrichtungen und Tenderkabinen. Inzwischen waren alle Lokomotiven der Baureihe in Southland stationiert und fuhren auf Nebenstrecken in und um Invercargill, wo sie gut angesehen waren.

Die Baureihe als Ganzes überlebte bis in die 1950er Jahre und wurde zwischen 1954 und 1959 ausgemustert. Einige wurden als Erosionsschutz in den Flüssen von Southland versenkt.

Die Reste des Fahrgestells von U194 wurden in Waitara als Teil des unglückseligen Hooterville Heritage Charitable Trust Depots gelagert. Der Tender von 194 wird beim Midland Rail Heritage Trust in Springfield aufbewahrt und könnte bei einer künftigen Restaurierung für eine der U<sup>C</sup>-Loks verwendet werden.



NZR **B<sup>B</sup>**-Class **197** 4-8-0. 1915 erbaut.

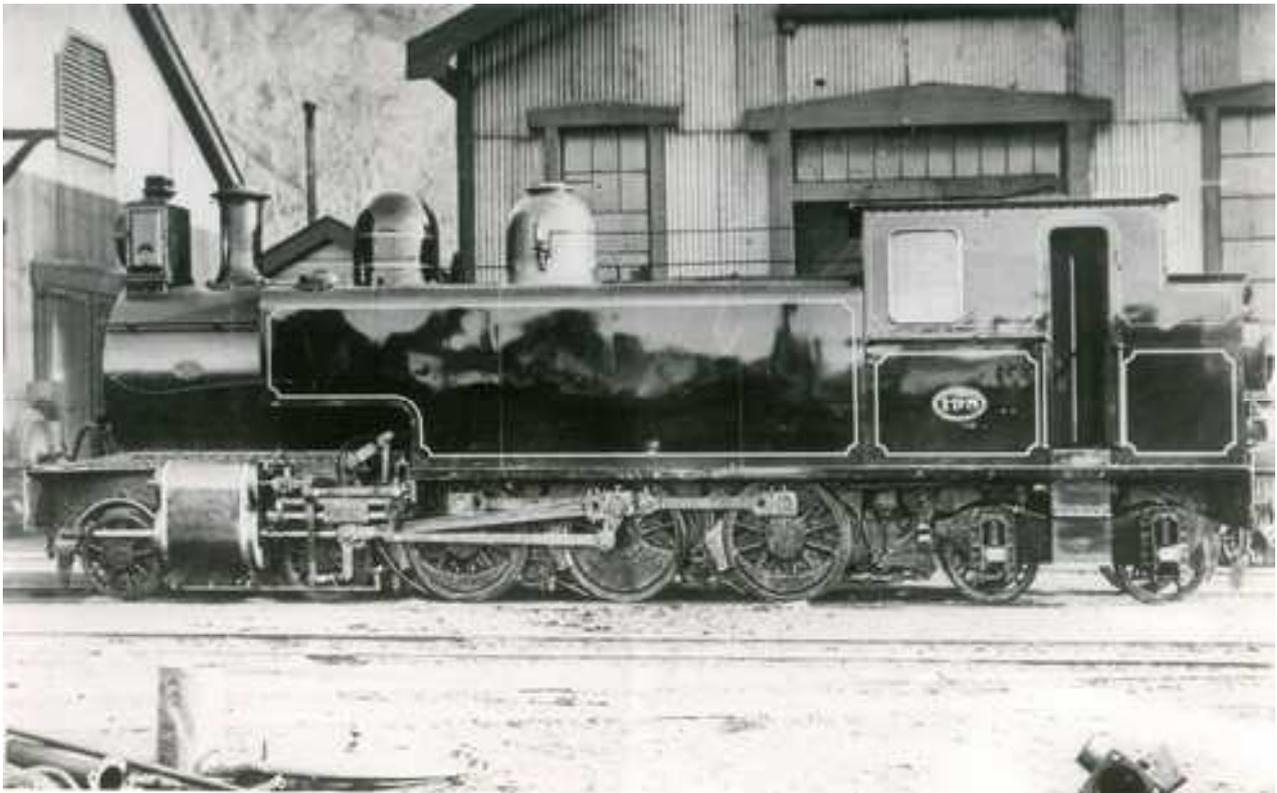
Die Dampflokomotiven der Klasse B<sup>B</sup> der NZR umfassten 30 Maschinen, die von New Zealand Railways auf der Nordinsel Neuseelands eingesetzt wurden. Sie wurden bestellt, um kleinere Lokomotiven verschiedener Klassen auf der Nordinsel zu ersetzen, und ähnelten in Konstruktion und Aussehen den vorangegangenen Baureihen B und B<sup>A</sup>. Die erste Lokomotive der B<sup>B</sup>-Klasse wurde im Februar 1915 in Dienst gestellt, die letzte am 8. März 1917. Alle Lokomotiven wurden von A & G Price Ltd. in Thames, Neuseeland, gebaut. Da ihre Zylinder einen größeren Durchmesser als die der B- und B<sup>A</sup>-Lokomotiven hatten, konnten sie mehr Leistung erzeugen, um schwerere Züge zu befördern. Der augenfälligste Unterschied war jedoch die runde Feuerbüchse anstelle des Belpaire-Designs der Vorgängerklassen. Die Lokomotiven der Baureihe B<sup>B</sup> konnten auf einer ebenen Bahnstrecke bis zu 700 t Güter befördern, waren jedoch auf eine Höchstgeschwindigkeit von etwa 64 km/h beschränkt.

Die B<sup>B</sup>-Baureihe beförderte nicht nur Güterzüge. Sie wurden auch für den Personenzugverkehr eingesetzt, in der Regel auf Nebenstrecken, auf denen die Züge aufgrund der geringen Gleisstärke nicht mit Geschwindigkeiten fahren konnten, die für die Baureihe B<sup>B</sup> unerreichbar waren. Zu diesen Zügen gehörten auch Züge für Bergleute, die in den Kohleminen entlang der Nebenstrecken in der Waikato-Region arbeiteten (z. B. Glen Massey Branch). Sie kamen jedoch zur gleichen Zeit wie die Pazifik-Lokomotiven der Baureihe A<sup>B</sup> auf den Markt, und da sich diese für den

Transport von Güterzügen ähnlicher Tonnage als ebenso geeignet erwiesen, wurden sie vermehrt eingesetzt, während keine weiteren B<sup>B</sup>-Typen bestellt wurden.

In den letzten Tagen der Dampflokezeit zogen leistungsstarke Lokomotiven wie die K-Baureihe schwere Züge, die die C-Baureihe und andere Rangierlokomotiven in den Rangierbahnhöfen und Depots einfach nicht bewältigen konnten. Daher wurden zwischen 1932 und 1938 zehn Lokomotiven der Baureihe B<sup>B</sup> für den Rangierdienst umgebaut, und sie übernahmen erfolgreich die schwersten Aufgaben.

Die meisten B<sup>B</sup>-Lokomotiven überlebten bis in die 1960er Jahre. In späteren Jahren waren sie auf den Rangierbahnhöfen in Auckland, Frankton und Palmerston North stationiert. Mitte der 1960er Jahre wurden vier von ihnen nach Dunedin und Invercargill geschickt. Im Laufe dieses Jahrzehnts wurde die Baureihe nach und nach vollständig ausgemustert, und die letzten beiden, B<sup>B</sup> 626 und B<sup>B</sup> 633, wurden im August 1968 offiziell außer Dienst gestellt. Eine weitere der letzten ausgemusterten Loks war B<sup>B</sup> 144 im Oktober 1967. Sie wurde von Les Hostick gekauft. Heute wird sie im Depot des Mainline Steam Heritage Trust in Parnell restauriert. Keine andere B<sup>B</sup>-Lokomotive ist erhalten geblieben.



NZR **W<sup>E</sup>**-Class **198** 4-6-4T. 2 Stück wurden 1902 aus Sharp, Stewart „B“-Class umgebaut in den Addington und Hillside Workshops.

Die Lokomotiven der Baureihe **W<sup>E</sup>** der NZR wurden aus früheren, von Sharp Stewart gebauten Lokomotiven der Baureihe B umgebaut. Die ersten beiden Lokomotiven wurden auf der Rimutaka Incline eingesetzt, doch fehlte ihnen auf der Steigung von 1:15 das erforderliche Reibungsgewicht. Später wurden sie nach Greymouth überführt, um auf der Rewanui Incline eingesetzt zu werden, wo sie bei der Steigung von 1:25 (4 %) wesentlich erfolgreicher waren.

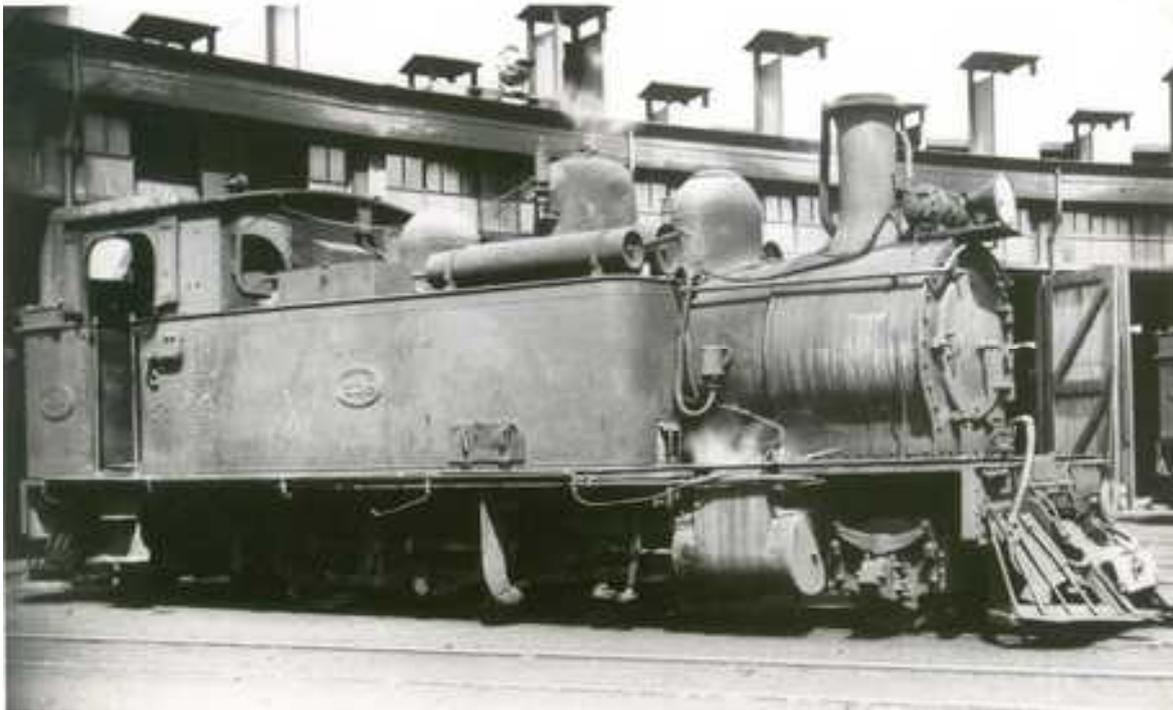
Die drei Lokomotiven der Klasse **W<sup>E</sup>** waren bis 1964 im Einsatz, die letzte wurde 1969 ausgemustert.



NZR **H-Class 203** 0-4-2T. 6 Stück, 1886 wurden 4 "Fell Locomotives" gebaut bei Avonside Engine Co., 2 bei Nelson & Co.

Um die drei Meilen lange Strecke mit einer Steigung von 1:15 zwischen Cross Creek und Summit über die Rimutaka Range zu bewältigen, hatten die Lokomotiven des Typs „Fell“ eine 0-4-2-Radanordnung und vier Antriebsräder zwischen den Rahmen, die so konstruiert waren, dass sie eine Mittelschiene griffen und so die für die Steigung erforderliche zusätzliche Haftung boten. Bei der Talfahrt drückten kräftige handbetätigte Bremsen gegen die Mittelschiene und sorgten für eine positive Kontrolle der Geschwindigkeit der Lokomotive. Zusätzliche Bremswagen, die ebenfalls mit ähnlichen Bremsvorrichtungen ausgestattet waren, wurden in Abständen im Zug verteilt, um die Abwärtsbremsung zu kontrollieren. Diese Lokomotiven mussten nirgendwo schneller als 15 mph fahren, auf der Rimutaka-Steigung lag ihre übliche Betriebsgeschwindigkeit zwischen vier und sechs Meilen pro Stunde bei der Bergfahrt und etwa 10 mph bei der Talfahrt.

Im Fell Engine Museum, Featherston ist H 199, Avonside 1075/1875, ausgestellt, zudem der 1898 in Petone gebaute Bremswagen F 210.

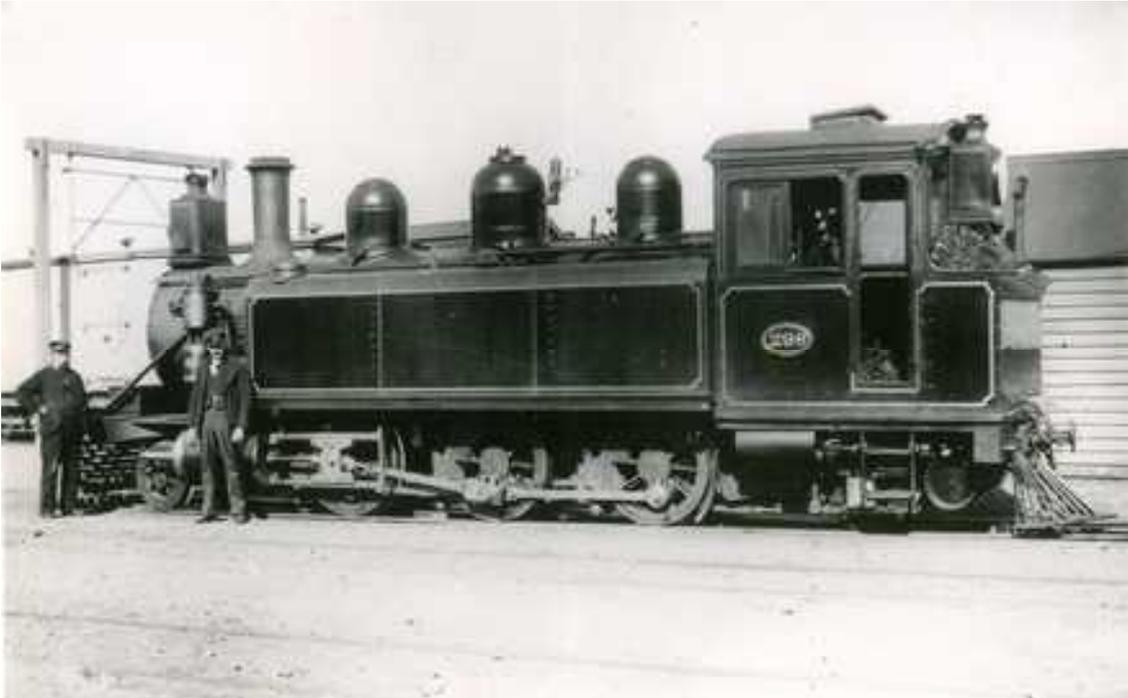


NZR **W-Class 238**. Addington Workshops 1891.

Diese Lokomotive wurde am 25. Juni 1891 in Dienst gestellt und im August 1959 verschrottet. Die NZR W-Baureihe bestand aus zwei Dampflokomotiven, die in den Addington Railway Workshops in Christchurch gebaut wurden. Sie waren die ersten Lokomotiven, die von der NZR gebaut wurden. Fast alle nachfolgenden von der NZR gebauten Tenderlokomotivbaureihen wurden als Unterbaureihen der W-Klasse klassifiziert, z. B. W<sup>A</sup>, W<sup>AB</sup>, W<sup>B</sup>. Die einzige Ausnahme war die Y-Baureihe.

Die Baureihe entstand nach Vorschlägen, Tenderlokomotiven aus Teilen zu bauen, die für die ursprüngliche J-Klasse importiert worden waren.

Nach der Ausmusterung wurde W 192 bis 1962 in den Hillside Workshops gelagert, als das New Zealand Railways Department sie für Werbezwecke verwendete. Im Jahr 1964 wurde sie in Arthurs Pass abgestellt. Im Jahr 1973 wurde sie als statisches Ausstellungsstück für die NZR restauriert. 1979 wurde sie wieder in einen betriebsfähigen Zustand versetzt und mit F 163 eingesetzt. 1988 wurde sie anlässlich der Ferrymead 125-Feierlichkeiten eine Woche lang für den Zugverkehr von Christchurch nach Rangiora eingesetzt. Am 7. Oktober 2003 lieh der Rail Heritage Trust of New Zealand die Lokomotive langfristig an die Canterbury Railway Society für den Einsatz im Ferrymead Heritage Park ausgeliehen aus. Sie kam rechtzeitig zu den 140-Jahr-Feierlichkeiten der Eisenbahn in Ferrymead an.



NZR **W<sup>B</sup>**-Class **298** 2-6-2T. Baldwin 1898, 12 Stück, + 1927-1956. „W<sup>B</sup>“-Lok 298, in Betrieb genommen im April 1899 und ausgemustert im September 1955.

Der 1898 an Baldwin erteilte Auftrag sah eine Spezifikation mit allen wesentlichen Merkmalen der von Addington gebauten „W<sup>A</sup>“ vor. Der einzige wirkliche Unterschied bestand darin, dass die Baldwin über einen Stephenson-Antrieb verfügte. Sie wiesen jedoch einige Mängel auf: Das Führerhaus war recht klein und der Kohlebunker mit einem Fassungsvermögen von nur 1½ Tonnen viel zu klein. Sie waren etwas schwerer als die W<sup>A</sup>-Baureihe.

Erhaltene Lokomotiven

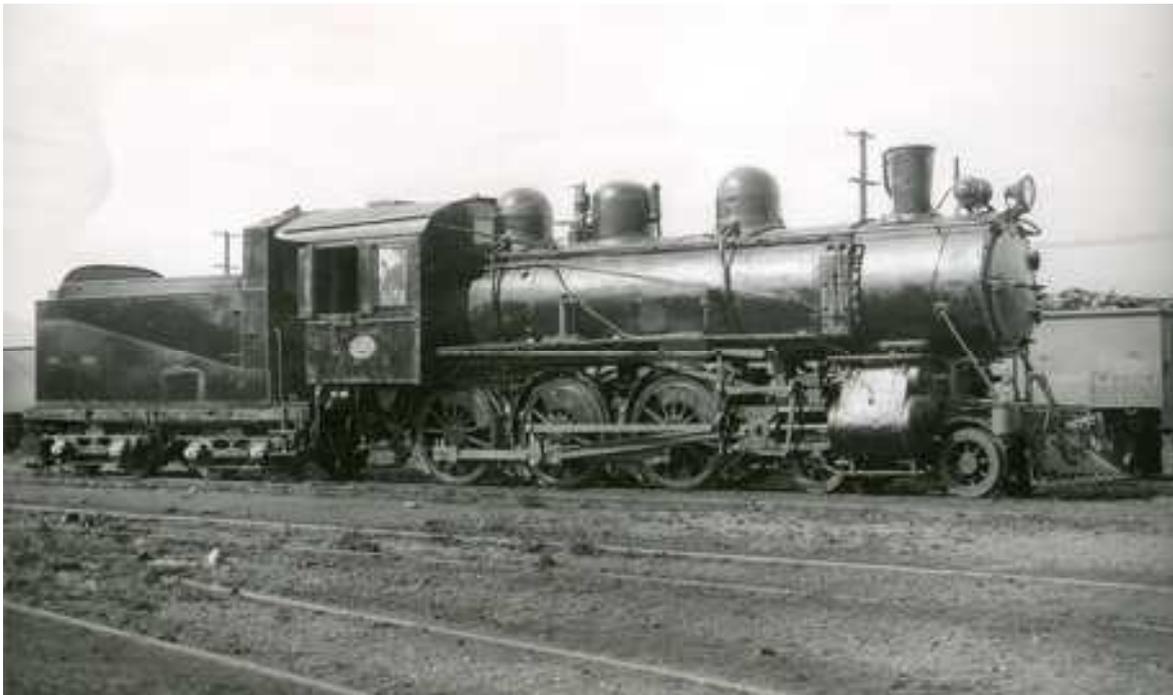
Rimutaka Incline Railway, Upper Hutt, Wellington - Wb 292, Baldwin #16172/1898 in Restaurierung.

Rimutaka Incline Railway, Upper Hutt, Wellington - Wb 299, Baldwin #16175/1898 in Restaurierung.



NZR **B<sup>B</sup>**-Class **308** 4-8-0. 30 Stück wurden ab 1915 in den Addington Workshops gebaut. Diese Lokomotiven ähneln sehr stark der B<sup>A</sup>-Baureihe, hatten aber einen um einen Zoll größeren Zylinderdurchmesser, was zu einer Erhöhung der Zugkraft von 18.500 lb auf 20.940 lb führte. Auf ebener Strecke waren sie für den Transport von Güterzügen bis zu 700 Tonnen ausgelegt. Wie die meisten Lokomotiven mussten sie auch Express- und Personenzüge befördern, die aufgrund von Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht schneller als 35-40 km/h fahren durften. Als das Verkehrsaufkommen zunahm und größere, leistungsfähigere Lokomotiven die Hauptaufgaben übernahmen, wurde die B<sup>B</sup> in den Rangierdienst und auf Nebenstrecken zurückversetzt. Mit den schwereren Zügen nach der Einführung der Lokomotiven der Baureihe K konnten die 2-6-2 Rangierloks der Baureihe C die Last nicht mehr bewältigen. Daher wurden zehn Lokomotiven der Baureihe B<sup>b</sup> zu Rangierlokomotiven umgebaut. Mit ihrer 4-8-0-Radanordnung und einem Reibungsgewicht von 32,5 Tonnen bei einer Zugkraft von 20.940 lbs waren sie erfolgreiche Lokomotiven.

Erhaltene Lokomotive: Mainline Steam, Auckland - B<sup>B</sup> 144, A&G Price #86/1917, wird restauriert.



NZR **U<sup>B</sup>**-Class **336** 4-6-0. Baldwin, 20 Stück gebaut 1898-1901. + 1935-1957.

336 war eine Dampflokomotive des Typs 4-6-0 für die New Zealand Railways (NZR). Die NZR beschaffte 47 4-6-0-Lokomotiven, um den zunehmenden Verkehr um die Jahrhundertwende zu bewältigen. Die U<sup>C</sup>-Baureihe war die letzte 4-6-0-Lokomotive, die zwischen August und Oktober 1901 in Dienst gestellt wurde. Sie wurden auf der Südinsel eingesetzt.

Die U<sup>C</sup>-Baureihe der NZR war eine Gruppe von zehn 4-6-0-Dampflokomotiven, die von der schottischen Firma Sharp, Stewart and Company für die NZR beschafft wurden. Im Wesentlichen handelte es sich um Weiterentwicklungen der früheren 4-6-0-Lokomotiven der Firma für die NZR.

Mit der Eröffnung des Otira-Tunnels im Jahr 1923 wurden alle zehn Lokomotiven nach und nach an die Westküste der Südinsel verlegt. Aufgrund von Gewichtsbeschränkungen waren sie bis in die 1940er Jahre die stärksten Streckenlokomotiven an der Westküste. Die verbleibenden drei Lokomotiven wurden bis 1937 ausgemustert.

Die überhitzten Kessel der UC-Lokomotiven sorgten für eine bessere Leistung, und ab Mitte der 1930er Jahre wurden sie wesentlich häufiger eingesetzt als die von Baldwin gebauten Lokomotiven der U<sup>B</sup>-Baureihe. Mitte der 1950er Jahre wurden sie noch im Personenverkehr und in Kohlezügen eingesetzt, doch mit dem Aufkommen weiterer Lokomotiven der A-Baureihe in den 1950er Jahren konnten sie bis 1959 aus dem Verkehr gezogen werden. Keine der Lokomotiven blieb erhalten. Einige wurden

als Erosionsschutzmaßnahmen in Flüsse versenkt. Zwei davon wurden für eine mögliche Restaurierung ausgegraben.

Im März 2005 hat der neu gegründete Midland Rail Heritage Trust in Zusammenarbeit mit Privatpersonen die Überreste der U<sup>C</sup> 369 und U<sup>C</sup> 370 aus dem Grey River geborgen. Die Lokomotiven waren 1997-98 während eines Unwetters in den Grey River gestürzt; beide wurden mit den Überresten ihrer Tender geborgen und werden derzeit im MRHT-Depot in Springfield aufbewahrt, wo sie restauriert werden sollen.

Im Jahr 2008 wurden die Überreste der U<sup>C</sup> 366 vom damaligen Netzbetreiber ONTRACK geborgen, als es darum ging, möglichst viele der in Oamaru deponierten Lokomotivreste zu entfernen. Die stark beschädigten Überreste der U<sup>C</sup> wurden an die Oamaru Steam and Rail Restoration Society übergeben, die sie zusammen mit anderen geborgenen Lokomotivteilen in ihren Werkstätten ausstellt.



NZR **Q-Class 348** 4-6-2. Baldwin 13 Stück (Nos. 338-350) gebaut 1901, 1067 mm. + bis 1957.

Die Q-Baureihe war die weltweit erste Pacific-Lok mit der Achsfolge 4-6-2. Sie wurde vom Chefsingenieur der Neuseeländischen Staatsbahn, A. L. Beattie, entworfen und 1901 bei den Baldwin Locomotive Works bestellt. Nach der Überfahrt der fertigen Lokomotiven über den Pazifischen Ozean nach Neuseeland wurden sie als Pazifik-Typ bekannt. Es gab vor 1901 einige wenige 4-6-2-Loks, doch handelte es sich dabei ausschließlich um Umbauten von Lokomotiven, so dass die dreizehn Mitglieder der Q-Klasse die ersten „echten“ Pazifikloks der Welt waren.

Das Design der Q-Klasse entstand aus der Forderung nach einer Lokomotive, die der U<sup>B</sup>-Klasse ähnelte und eine breite Wooten-Feuerbüchse besaß, um die minderwertige Braunkohle der Südinsel und des Waikato zu verbrennen. Ursprünglich war geplant, die neuen Lokomotiven mit einer Wooten-Feuerbüchse auszustatten, was die „Camelback“-Konfiguration zur Folge gehabt hätte, eine Anordnung, die A. L. Beattie jedoch strikt ablehnte.

Im Betrieb erwiesen sich die Lokomotiven eher als zufriedenstellend denn als brillant, und sie litten unter gelegentlichen Ventil-Problemen. Sie wurden bald von den wichtigsten und schwierigsten Arbeiten durch Mitglieder der A- und <sup>B</sup>A Baureihen verdrängt; später wurden sie sogar mit A <sup>B</sup>-Kesseln ausgerüstet. Ein verbesserter, etwas größerer Q-Typ wurde 1914 bei Baldwin bestellt, aber aufgrund der ähnlichen Abmessungen wie die A-Klasse als A<sup>A</sup> eingestuft.

Bei einem 1902 durchgeführten Versuch mit verschiedenen Lokomotiven zwischen Invercargill und Gore lieferte die Baureihe Q mit ihrer großen Feuerkiste "die effizientesten Ergebnisse" unter den größeren Lokomotiven.

In den letzten Jahren standen sie im Einsatz in Otago und an der Westküste, die letzte Lokomotive der Baureihe Q wurde 1957 ausgemustert. Es blieb kein Exemplar dieser Baureihe erhalten.



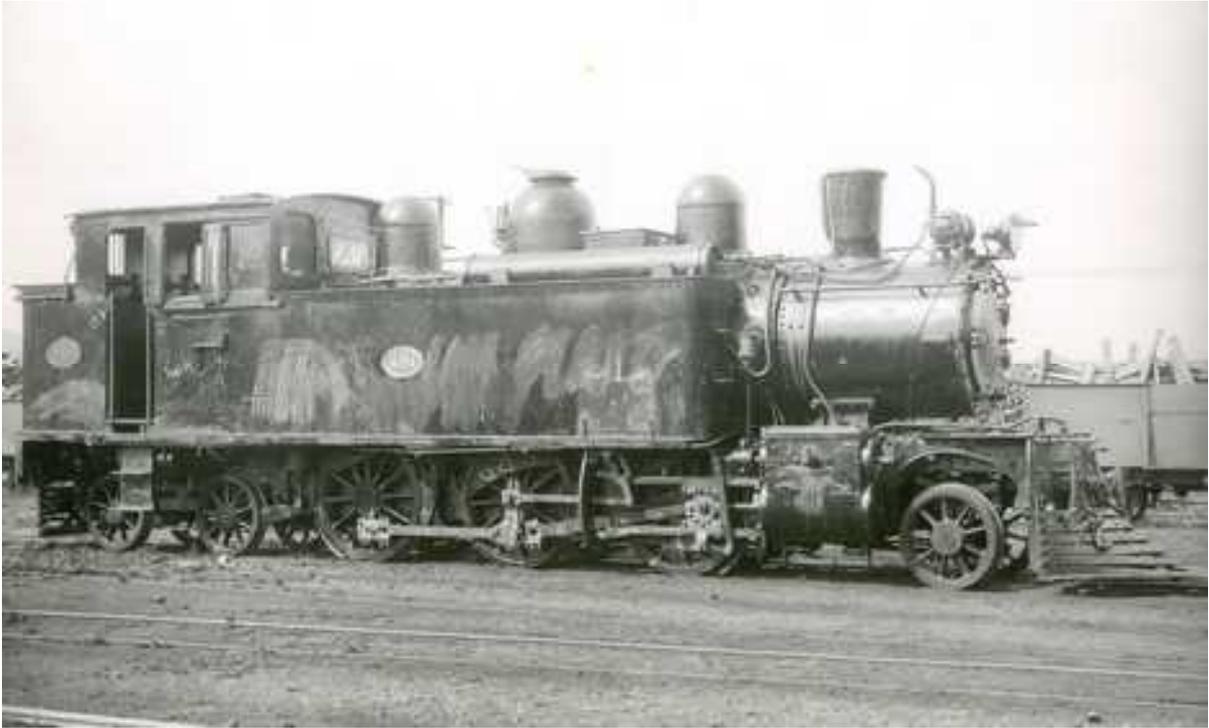
NZR **U<sup>C</sup>**-Class **369** 4-6-0. 10 Stück Sharp, Stewart & Co. 1900. +bis 1959.

Die U<sup>C</sup>-Baureihe der NZR war eine Gruppe von zehn 4-6-0-Dampflokomotiven, die von der schottischen Lokfabrik Sharp, Stewart and Company für die New Zealand Railways beschafft wurden. Im Wesentlichen handelte es sich um Weiterentwicklungen der früheren 4-6-0-Lokomotiven dieser Firma für die NZR. Aufgrund der Zunahme des Verkehrsaufkommens die Jahrhundertwende beschaffte die NZR 47 4-6-0-Lokomotiven, um zusätzliche Kapazitäten zu schaffen. Alle wurden auf der Südinsel eingesetzt. Die Lokomotiven der U<sup>C</sup>-Klasse waren die letzten neuen 4-6-0-Lokomotiven, die zwischen August und Oktober 1901 in Dienst gestellt wurden. Sie wurden kurzzeitig als „U“ klassifiziert. Äußerlich ähnelten sie der früheren U<sup>A</sup>-Klasse von Sharp Stewart, hatten aber durch einen längeren Zylinderhub und einen wesentlich höheren Kesseldruck (200 psi im Gegensatz zu 175 psi) eine deutlich höhere Zugkraft. Mit Ausnahme von zwei Lokomotiven, die für den Abschnitt Dunedin - Invercargill vorgesehen waren, wurden alle Lokomotiven im Raum Christchurch eingesetzt.

Mit der Eröffnung des Otira-Tunnels im Jahr 1923 wurden alle zehn Lokomotiven nach und nach an die Westküste der Südinsel verlegt. Aufgrund von Gewichtsbeschränkungen waren sie bis in die 1940er Jahre die stärksten Streckenlokomotiven an der Westküste. In den späten 1920er und 1930er Jahren wurden sieben Lokomotiven mit überhitzten Kesseln mit schmaler Feuerbüchse und einer Hebelsteuerung für den Rückwärtsgang ausgestattet. Zu den weiteren Änderungen gehörten der Einbau von Sanddomen und ein neuartiger Schornstein. Die verbleibenden drei Lokomotiven wurden bis 1937 ausgemustert.

Die überhitzten Kessel der U<sup>C</sup>-Lokomotiven sorgten für eine bessere Leistung, ab Mitte der 1930er Jahre wurden sie wesentlich häufiger eingesetzt als die von Baldwin gebauten Lokomotiven der U<sup>B</sup>-Klasse. Mitte der 1950er Jahre wurden sie noch im Personenverkehr und in Kohlezügen eingesetzt, doch mit dem Aufkommen weiterer Lokomotiven der A-Klasse in den 1950er Jahren konnten sie bis 1959 aus dem Verkehr gezogen werden. Obwohl zunächst keine der Lokomotiven erhalten blieb, wurden einige von ihnen als Erosionsschutzmaßnahmen in Flüsse versenkt. Im März 2005 hat der neu gegründete Midland Rail Heritage Trust in Zusammenarbeit mit einer Familie von Privatpersonen die Überreste von U<sup>C</sup> 369 und U<sup>C</sup> 370 aus dem Grey River geborgen. Die Lokomotiven waren 1997-98 während eines Unwetters in den Grey River gestürzt; beide wurden mit den Überresten ihrer Tender geborgen und werden derzeit im MRHT-Depot in Springfield aufbewahrt, wo sie in einer Werkstatt restauriert werden sollen.

Im Jahr 2008 wurden die Überreste der U<sup>C</sup> 366 vom damaligen Netzbetreiber ONTRACK im Rahmen einer Aktion geborgen, bei der möglichst viele der in Oamaru deponierten Lokomotivreste entfernt werden sollten. Die stark beschädigten Überreste der U<sup>C</sup> wurden der Oamaru Steam and Rail Restoration Society übergeben, die sie zusammen mit anderen geborgenen Lokomotivteilen in ihren Werkstätten ausstellt.



NZR W<sup>F</sup>-Class **401** 2-6-4T. 1905 41 Stück gebaut 1904-1928. + bis 1964.

Die Dampflokomotiven der Baureihe W<sup>F</sup> wurden von der New Zealand Railways entwickelt, gebaut und eingesetzt. Die ersten Mitglieder der Baureihe wurden 1904 in Dienst gestellt. Die Tenderlokomotiven wurden vom Chefsingenieur der Eisenbahnabteilung, A. L. Beattie, entworfen. Sie wurden hauptsächlich für den Vorortverkehr, beispielsweise zwischen Christchurch und Lyttelton, gebaut. Sie kamen auch im Fernverkehr in der Region Taranaki zum Einsatz, doch die meisten Lokomotiven der Baureihe wurden im ganzen Land für Nebenstrecken und Nahverkehr eingesetzt. Zwei von ihnen wurden 1909-1910 versuchsweise auf Ölfeuerung umgerüstet. Die Tests verliefen zufriedenstellend, aber da Kohle zu dieser Zeit viel billiger war als Öl, wurden keine weiteren Umrüstungen vorgenommen.

Von der Baureihe wurden 41 Stück gebaut, und zwar von Addington Workshops (10: 379-388 Addington 1904-05), Hillside Workshops (16: 400-405 1907; 62, 430-438 1908-09) und A & G Price of Thames (15: 389-398 1904-05; 501, 502 1906; 842-844 1928). 1903 entwarf der Chefkonstrukteur G. A. Pearson einen Entwurf für die spätere Tenderlokomotive der Baureihe W<sup>F</sup>. Mit einer maximalen Achslast von 9,3 Tonnen auf den Antriebsrädern sollte die neue Lokomotive einen großen Aktionsradius haben. Die Zugkraft wurde mit 15.330 lbs und einem Kesseldruck von 200 psi berechnet.

Von den einundvierzig gebauten Lokomotiven der Baureihe W<sup>F</sup> wurden neununddreißig für die NZR gebaut. Die beiden anderen wurden 1906 von A & G Price

aus Thames für das Public Works Department gebaut, das ihnen die Nummern PWD 501 und 502 zuwies. Diese Lokomotiven wurden 1909 von der NZR übernommen und erhielten die Nummern W<sup>F</sup> 467 bzw. W<sup>F</sup> 468.

Die W<sup>F</sup>-Baureihe war in erster Linie für den Einsatz im Vorortverkehr konzipiert, obwohl die Baureihe ein breiteres Betätigungsfeld hatte; in den ersten Jahren fuhren mehrere von ihnen eine Zeit lang Fernverkehrszüge in Taranaki, bevor sie durch größere Maschinen ersetzt wurden. Vier von ihnen wurden später nach Nelson geschickt, während sieben weitere zwischen 1915 und 1936 zu verschiedenen Zeiten auf der Picton Section eingesetzt wurden. Bei der letzten Versetzung nach Picton im Jahr 1936 waren es noch sechs Maschinen - die siebte, W<sup>F</sup> 398, war drei Jahre zuvor, 1933, an die Nordinsel zurückgegeben worden.

Die meisten Lokomotiven der Baureihe wurden jedoch für den Vorort- und Nebenbahndienst eingesetzt. Ab 1935 wurden zwei Lokomotiven dieser Baureihe, W<sup>F</sup> 398 und 400, durch das Absenken des Kohlebunkers und den Einbau eines durchgehenden hinteren Fensters in den Führerstand auf Einmannbetrieb umgerüstet und für den Betrieb auf der Greytown Branch eingesetzt. Die Lokomotiven wurden bei der Stilllegung der Greytown Branch ausgemustert; W<sup>F</sup> 400 im Dezember 1955, während W<sup>F</sup> 398 noch einige Monate in Betrieb blieb, um vor allem die Abbruchzüge zu fahren und während dieser Zeit das Greytown-Bahnhofsgebäude nach Woodside Junction zu verlegen, um dort den neuen Güterschuppen zu bauen.

1909 wurden mit W<sup>F</sup> 436 Versuche durchgeführt, um eine Lösung zur Verringerung der Rauchentwicklung bei der Durchfahrt durch den Lyttelton-Tunnel zu finden. 436 wurde zu diesem Zweck kurzzeitig auf Ölfeuerung umgestellt, obwohl die Tests zufriedenstellend verliefen, war Öl damals dreimal so teuer wie Kohle, und so wurde W<sup>F</sup> 436 wieder auf Kohlefeuerung umgestellt. Schließlich wurde das Problem durch die Elektrifizierung der Strecke zwischen Christchurch und Lyttelton im Jahr 1929 gelöst, als die E<sup>C</sup>-Baureihe in Dienst gestellt wurde.

Die isolierte Nelson Section erhielt ab den 1920er Jahren vier Lokomotiven der W<sup>F</sup>-Baureihe, um ihren Bestand an kleineren Lokomotiven zu ersetzen, vor allem die Tenderlokomotiven der Baureihe D 2-4-0T und F<sup>A</sup> 0-6-2T. Diese Lokomotiven waren kleiner als die Lokomotiven der W<sup>F</sup>-Baureihe, und die Ankunft der größeren Lokomotiven ermöglichte es, die kleineren Lokomotiven der Baureihen D und F<sup>A</sup> aus dem Verkehr zu ziehen und, im Falle der Lokomotiven der Baureihe D, an andere Teile des NZR-Netzes zu übergeben oder an industrielle Nutzer zu verkaufen.

Die erste von insgesamt vier Lokomotiven dieser Baureihe, die zur Nelson Section gebracht wurde, W<sup>F</sup> 404, kam 1915 und ersetzte D 144, eine der ursprünglichen Lokomotiven der Nelson Section. Es folgten W<sup>F</sup> 62 im Jahr 1919 und W<sup>F</sup> 395 im Jahr 1925, wobei die letzte, WF 397, im Juli 1937 aus Auckland kam.



NZR **X**-Class **444** 4-8-2 Mountain. 18 Stück gebaut in den Addington Workshops 1907-1915. + bis 1957.

Die X-Baureihe, eine der größten und leistungstärksten Lokomotiven Neuseelands, wurde für den Einsatz auf den schweren Steigungen der Hauptstrecke der Nordinsel konzipiert. Sie war wahrscheinlich die erste 4-8-2- oder „Mountain“-Lokomotive der Welt. Sie wurde als Vierzylinder de Glehn-Verbundlokomotive konzipiert, von der elf Exemplare in den Jahren 1945-1951 für Vierzylinder-Betrieb umgebaut wurden. Der Kesseldruck von 250 lb sq in. war der höchste, der jemals in Neuseeland von einer Lokomotive mit einem orthodoxen Kessel erreicht wurde. Die Anfahr-Zugkraft betrug 31.150 lb f.

Erhaltene Lokomotive

Fielding & Districts Steam Rail Society, Fielding - X 444, NZR Addington #97/1902 in Restaurierung.

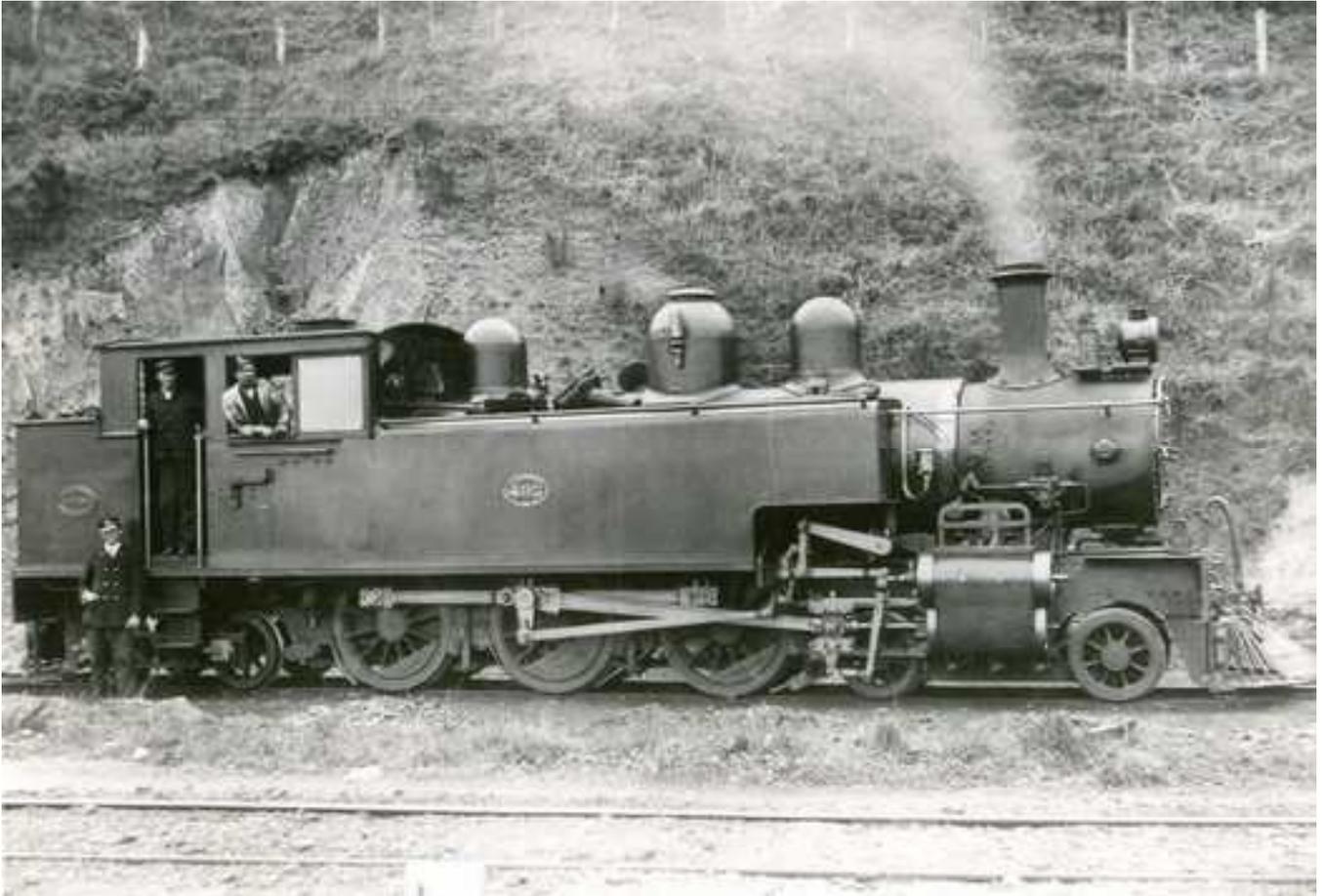


NZR **W<sup>W</sup>**-Class **486** 4-6-4T. 51 Stück 1913-1919 in den Hillside Workshops gebaut. + bis 1963. Diese Baureihe war eine überhitzte Version der W<sup>G</sup>. Zehn der ursprünglichen W<sup>G</sup>-Baureihe wurden zwischen 1940 und 1952 in W<sup>W</sup>-Baureihe umklassifiziert. Die beiden Typen sahen ähnlich aus, aber die W<sup>W</sup> hatte größere Zylinder und einen niedrigeren Kesseldruck. Mit Ausnahme von drei Lokomotiven, die der Westport-Sektion für den Kohletransport zugeteilt wurden, waren alle W<sup>W</sup>-Lokomotiven viele Jahre lang auf der Nordinsel im Einsatz. Sie verkehrten im Vorortverkehr in Auckland und Wellington sowie auf kurzen Streckenabschnitten im Fernverkehr. Zehn dieser Lokomotiven wurden in den Jahren 1950-1960 umgebaut und erhielten neue Kessel.

Erhaltene Lokomotiven

Glenbrook Vintage Railway, Auckland - W<sup>W</sup> 480, NZR Hillside #104/1910 in Betrieb.  
Museum für Verkehr und Technik, Auckland - W<sup>W</sup> 491, NZR Hillside #116/1912, ausgestellt.

Silver Stream Railway, Wellington - W<sup>W</sup> 571, NZR Hillside #147/1914 in Betrieb.  
Glenbrook Vintage Railway, Auckland - W<sup>W</sup> 644, NZR Hillside #179/1915 in Restaurierung.



NZR **W<sup>G</sup>**-Class **492** 4-6-4T. 20 Stück gebaut in den Hillside Workshops 1910-1912. + bis 1956. Lower Hutt. Diese Lokomotiven wurden aus der W<sup>F</sup>-Baureihe entwickelt, um den Bedarf an stärkeren Lokomotiven für den Vorortverkehr in Auckland und Wellington zu decken. Ihr Design geht auf A.L. Beattie zurück. Sie waren der W<sup>F</sup> sehr ähnlich und in der Tat eine verbesserte Version mit gleich großen Zylindern, gekuppelten Rädern mit demselben Durchmesser, demselben Arbeitsdruck und derselben Zugkraft. Mit einem höheren Reibungsgewicht und größeren Wassertanks war die W<sup>G</sup> eine nützliche Lokomotive, die sowohl im Fernverkehr als auch im Vorortverkehr eingesetzt wurde. Zehn Lokomotiven wurden auf die alte Bauart W<sup>W</sup> umgebaut, vier erhielten einen neuen Hochleistungskessel und acht wurden überhitzt.



NZR **B<sup>A</sup>**-Class **498** 4-8-0. Umbau 1928.

Die erste Lok der B<sup>A</sup>-Baureihe wurde im November 1911 in Dienst gestellt, die letzte der 11 Dampflokomotiven der Baureihe am 14. Mai 1913. In Konstruktion und Aussehen ähnelte die B<sup>A</sup> der B-Baureihe von 1899-1903, war jedoch überhitzt und hatte eine kleinere Feuerbüchse. Sie waren in erster Linie für den Einsatz auf Güterzügen auf der Südinsel gedacht mit einer Geschwindigkeit von bis zu 48 km/h. Im März 1928 wurde die B<sup>A</sup> 552 mit einer breiteren Feuerbüchse ausgestattet, und im selben Jahr wurden die gleichen Arbeiten an der B<sup>A</sup> 498 durchgeführt. Es dauerte fast zwei Jahrzehnte, bis diese Änderungen auch an anderen Fahrzeugen der Baureihe vorgenommen wurden.

Die Lokomotiven beförderten gelegentlich Vorort-Personenzüge in Dunedin, waren aber vor allem Güterzuglokomotiven. Sie verkehrten in Otago und Southland auf der Main South Line und den vielen Nebenstrecken, die in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts von ihr abzweigten. Die verbesserten Lokomotiven mit größeren Feuerräumen waren häufig auf der Otago Central Railway zu sehen.

Mit dem Aufkommen leistungsfähigerer Lokomotiven für den gemischten Verkehr ab den 1920er Jahren beschränkte sich die B<sup>A</sup>-Klasse weitgehend auf schwere Rangieraufgaben und Kurzstrecken-Güterverkehr in und um Dunedin. Eine wichtige Aufgabe waren die Kalksteinzüge von Makareao. Einige Loks der Baureihe wurden in den 1950er Jahren an die Westküste versetzt, wo sie sowohl im Rangier- als auch im Fernverkehr eingesetzt wurden, vor allem auf der Strecke nach Westport.

Die B<sup>A</sup>-Baureihe bestand bis in die 1960er Jahre, also bis spät in die Dampflokzeit hinein. Anfang 1969 war nur noch eine Lokomotive im Einsatz, B<sup>A</sup> 552. Im Juni 1969 sollte sie ausgemustert werden. Eisenbahnfreunde drängten darauf, sie zu erhalten. Les Hostick kaufte sie und setzte sie im November desselben Jahres vor einem Ausflugszug ein. Im Jahr 1994 wurde sie an Ian Welch vom Mainline Steam Heritage Trust verpachtet. Derzeit wird sie einer 10-jährigen Überholung unterzogen.



NZR **A**-Class **604** 4-6-2. 58 Stück, Umbau 1942-1949. Die Lokomotive wurde von A. & G. Price aus Thames gebaut und am 10. Juli 1914 in Dienst gestellt. Sie wurde im Februar 1957 ausgemustert.

Die A-Baureihe wurde ab 1906 für NZR gebaut. Die Baureihe sollte nicht mit der älteren und weniger bekannten A-Klasse von 1873 verwechselt werden. Sie wurden vom leitenden Maschinenbauingenieur der NZR, A. L. Beattie, und seinem Chefzeichner, G. A. Pearson, entworfen, um weniger leistungsfähige Lokomotiven zu ersetzen, die mit der zunehmenden Belastung auf der South Island Main Trunk Railway zu kämpfen hatten, und in Erwartung des Verkehrsaufkommens, das mit der Fertigstellung der North Island Main Trunk Railway entstehen würde.

Ursprünglich waren fünfzig von Price gebaute Lokomotiven für die Nordinsel vorgesehen, der Rest für den Süden. Die Baureihe wurde mit 1700-Gallonen-Tendern ausgeliefert, die für den Einsatz auf der NIMT nicht ausreichten. Um dieses Problem zu lösen, wurden größere Tender für die B<sup>B</sup>-Klasse bestellt, die dann Tender der A-Klasse erhielten.

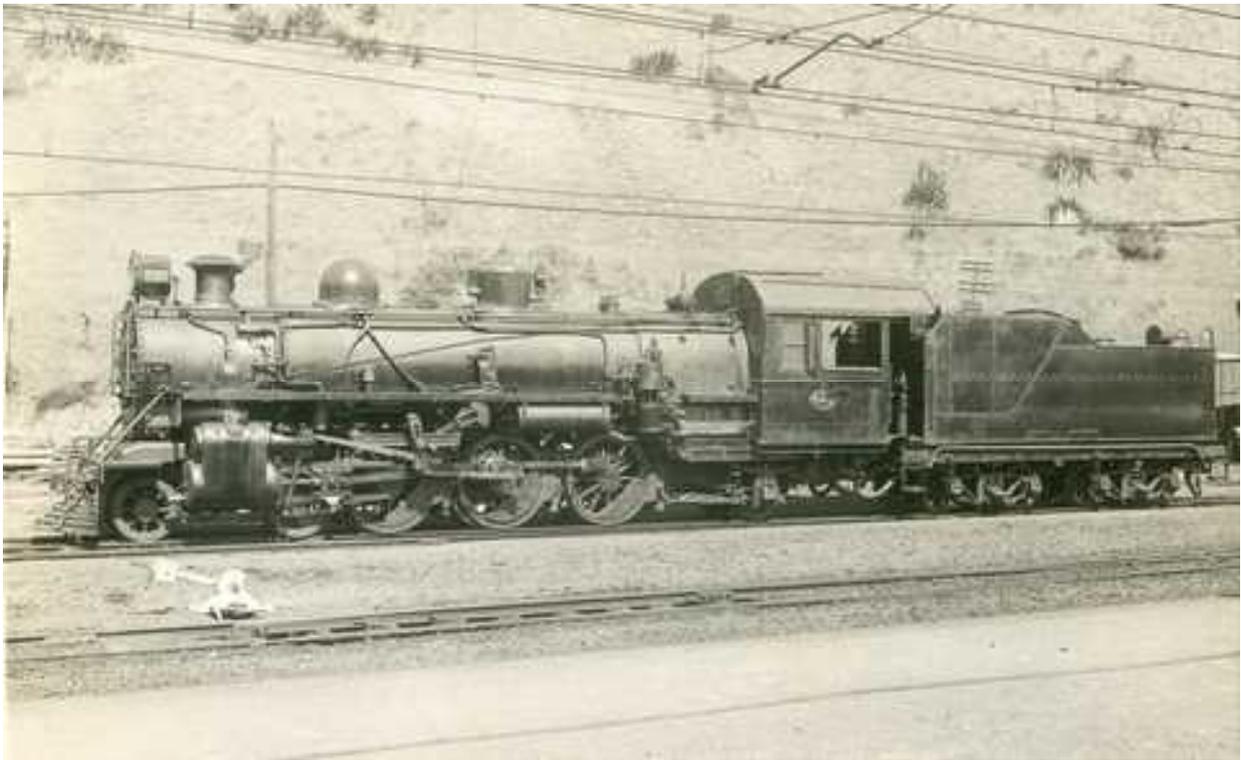
Bis zur Ankunft einer großen Anzahl von A<sup>B</sup>-Lokomotiven war die A-Klasse die wichtigste Schnellzuglokomotive Neuseelands. Ab 1932 gingen achtunddreißig Lokomotiven von der Nordinsel in den Süden. Zu diesem Zeitpunkt waren sie bereits

für den Einsatz auf Nebenbahnen und Nebenstrecken vorgesehen. Trotzdem wurde die letzte Lokomotive auf der Nordinsel erst 1961 ausgemustert und die letzte im Süden erst 1969, kurz vor dem Ende des Dampfbetriebs. Die letzte ausgemusterte A-Klasse war A 428.

Zwei Mitglieder der Klasse sind erhalten geblieben:

A 423 wurde von Kevin und Paul Jowett im Jahr 1970 gerettet. Im April 2008 wurde sie zur Glenbrook Vintage Railway gebracht.

A 428 wurde 1973 von der A 428 Preservation Society gerettet, nachdem sie im Ringlokschuppen an der Elmer Lane in Greymouth abgestellt worden war. Sie gelangte zur Weka Pass Railway in Waipara.



NZR **A<sup>A</sup>**-Class **649** 4-6-2. Baldwin 1914, 10 Stück, +1956/1957.

Die Baureihe A<sup>A</sup> wurde 1914 von Baldwin Locomotive Works im Auftrag von Chief Mechanical Engineer H. H. Jackson gebaut. Sie wurden nach einer ähnlichen, aber erheblich verbesserten Konstruktion wie die Q-Baureihe von 1901 gebaut und waren für den Güterverkehr auf der Nordinsel geeignet. Die in den Vereinigten Staaten gebauten Lokomotiven entsprachen der großen Nachfrage, da sowohl die neuseeländischen als auch die britischen Werkstätten nicht liefern konnte, da der Erste Weltkrieg Ressourcen und Arbeitskräfte für die Kriegsanstrengungen aufbrauchte. Der Bau war weniger als zwei Monate nach Auftragserteilung abgeschlossen, alle zehn Lokomotiven wurden im Juni 1915 in Neuseeland in Dienst gestellt. Die Wasserkapazität war doppelt so hoch wie die der A-Klasse und die Kohlekapazität um ein Viertel höher. Sie wurden vier Jahrzehnte lang fleißig eingesetzt, bevor sie von den leistungsfähigeren Loks der K- und J-Baureihe abgelöst wurden. 1919 wurde Nr. 654 für ein sehr kurzes Experiment zur Verwendung von Kohlenstaub eingesetzt. Die Maschinen wurden in großem Umfang auf den steil ansteigenden Hauptstrecken der Nordinsel sowie auf den Abschnitten in Wanganui und Gisborne eingesetzt. Mitte der 1950er Jahre befanden sich die meisten Lokomotiven der Baureihe noch in einem annehmbaren Zustand, sie galten als eine sehr erfolgreiche Baureihe. Die ersten Ausmusterungen erfolgten im Dezember 1955, als sechs Lokomotiven aus dem Verkehr gezogen wurden. Die verbleibenden vier Lokomotiven waren bis Februar 1957 in Betrieb, keine von ihnen blieb erhalten.



NZR **W<sup>AB</sup>**-Class **800** 4-6-4. 30 Stück gebaut 1918-1927. Die Lokomotiven der Baureihe NZR WAB waren Dampflokomotiven, die vom New Zealand Railways Department (NZR) entworfen, gebaut und eingesetzt wurden. Ihre Achsfolge wird durch die Whyte-Notation 4-6-4T beschrieben. Die Lokomotiven wurden von NZR-Chefkonstrukteur S.H. Jenkinson als Tankversionen der 4-6-2-Pazifik-Lokomotive der AB-Baureihe entworfen. Zunächst wurden die Lokomotiven in zwei Baureihen eingeteilt, die als WAB für den Streckendienst und als WS für den Vorortverkehr bezeichnet wurden. NZR Addington Workshops, Christchurch (1+1), NZR Hillside Workshops, Dunedin (12+8), A & G Price Limited, Thames (3+5)

Die verbleibenden Lokomotiven wurden bis zu den letzten Dampftagen im Einsatz gehalten und verkehrten im Kurzstrecken-Fernverkehr und im schnellen Vorortverkehr, insbesondere in Auckland. W<sup>AB</sup> 794 wurde an das Ohai Railway Board in Southland verkauft, um schwere Kohlezüge zu fahren. Die Lokomotiven wurden in den 1960er Jahren nach und nach ausgemustert.

#### Einführung

Die ersten Lokomotiven, W<sup>S</sup> 686 und W<sup>AB</sup> 687, wurden aus den Kesseln, Rahmen und Triebwerken gebaut, die ursprünglich für die A<sup>B</sup> 666 und A<sup>B</sup> 667 bestimmt waren. Sie wurden 1917 in Dienst gestellt, W<sup>S</sup> 686 in Wellington und W<sup>AB</sup> 687 in Taumarunui in der zentralen Nordinsel. Vierzehn Lokomotiven der W<sup>S</sup>-Baureihe wurden zwischen 1917 und 1925 gebaut: eine in den Addington-Werkstätten (686), fünf bei A & G Price Ltd, Thames (799-803) und acht in den Hillside-Werkstätten, Dunedin (764-771). Alle WS-Loks wurden 1932-4 zu W<sup>AB</sup>-Loks umgebaut. Zwischen 1918 und 1926 wurden 16 Lokomotiven der W<sup>AB</sup>-Baureihe gebaut: eine bei Addington (687), 12 bei

Hillside (786-795) und drei bei A&G Price (796-798). Im Juli 1922 wurde die Baureihe in Auckland (bis 1930 in Waitematā) nach Papakura.

Zwischen 1947 und 1957 wurden 11 Lokomotiven der Baureihe W<sup>AB</sup> in die Baureihe A<sup>B</sup> umgebaut, nachdem Wellington elektrifiziert worden war, um die Achslasten für den Einsatz auf leichteren Strecken zu reduzieren.

#### Erhaltene Lokomotiven

Von dieser Baureihe sind nur noch drei Exemplare erhalten, zwei davon in ihrer ursprünglichen Form als W<sup>AB</sup>:

W<sup>AB</sup> 794 wurde 1968 vom Ohai Railway Board an die New Zealand Railway and Locomotive Society gespendet und zur Ferrymead Railway gebracht, wo sie anlässlich der 125-Jahr-Feier der Eisenbahn im Jahr 1988 ausgestellt wurde. Die Lokomotive wurde inzwischen restauriert und wird in Feilding bei Ausflügen auf der Hauptstrecke und im regulären Dienst Wellington - Auckland Overlander eingesetzt.

W<sup>AB</sup> (ehemals W<sup>S</sup>) 800 ist im Besitz der Waikato Branch of New Zealand Railway and Locomotive Society und war viele Jahre lang im Te Awamutu Railway Museum untergebracht. Inzwischen wurde die Lokomotive zur Glenbrook Vintage Railway gebracht, um dort wieder betriebsfähig gemacht zu werden.

A<sup>B</sup> (ehemals W<sup>AB</sup>) 795 ist in Kingston für den Einsatz mit dem „Kingston Flyer“ erhalten.



NZR **C-Class 854** 2-6-2. 24 Stück gebaut Hutt/Hillside 1930.

Mitte der 1920er Jahre wurde ein Großteil der Rangierarbeiten in Neuseeland von veralteten Lokomotiven erledigt, so dass in einem Bericht vorgeschlagen wurde, eine leistungsfähigere Rangierlokomotive zu konstruieren und zu bauen. Es dauerte jedoch noch sechs Jahre, bis die 2-6-2 der Baureihe C speziell für den schweren Rangierdienst auf beiden Inseln entwickelt wurde. In vielerlei Hinsicht war die „C“ eine durch und durch moderne Tenderversion der W<sup>F</sup>, allerdings wies die endgültige Konstruktion eine breite Feuerbüchse und eine leichte Achslast auf. Diese Lokomotiven zeichneten sich durch viele moderne Merkmale aus, darunter eine druckluftbetriebene „Butterfly“-Feuertür, ein druckluftbetriebenes Wendegerät und ein „Commonwealth“-Stahlguss-Nachlaufgestell. Der Tender hatte das schräge Heck eines amerikanischen Switcher und war mit einer Kabine zum Schutz vor Wind und Wetter ausgestattet. Zur Abrundung eines guten Pakets waren sie überhitzt und mit elektrischer Beleuchtung ausgestattet.

Erhaltene Lokomotiven

Silver Stream Railway, Wellington - C 847, NZR Hillside #255/1930, in Betrieb.

Canterbury Railway Society, Ferrymead, Christchurch - C 864, NZR Hillside #272/1931, abgestellt.

Die C-Baureihe der NZR bestand aus vierundzwanzig Dampflokomotiven, die für den Rangierdienst auf dem nationalen neuseeländischen Schienennetz gebaut wurden. Sie wird manchmal als große C-Baureihe bezeichnet, um sie von der C-Baureihe von 1873 zu unterscheiden.

In den späten 1920er Jahren wurden die Züge immer schwerer, da die Streckenlokomotiven immer leistungsfähiger und in der Lage waren, größere Lasten zu ziehen, aber die Lokomotiven, die diese Züge in den Bahnhöfen zusammenstellten und rangierten, konnten das Gewicht nur schwer bewältigen. Einige der älteren Streckenlokomotiven, die von den neueren Lokomotiven verdrängt worden waren, wurden für den Rangierdienst umgebaut, aber dies war keine angemessene Lösung. Daher beschloss der leitende Maschinenbauingenieur G. S. Lynde, eine neue Rangierlokomotive zu entwerfen. Ein Ausschuss wurde gebildet, um die Konstruktionsmerkmale der neuen Lokomotiven zu planen. Der leitende Konstrukteur, R. J. Gard, wollte zunächst eine 0-8-0 Tenderlokomotive. Man einigte sich darauf, dass die neue Lokomotive eine Schlepptenderlokomotive und keine Tenderlokomotive sein sollte, da sie sowohl zum Ziehen von Personenzügen als auch für den Einsatz als schwere Rangierlokomotive konzipiert war. Als Basis für die neue Lokomotive sollte die bestehende Tenderlokomotive der Baureihe W<sup>F</sup> 2-6-4T dienen, die von der NZR in den Hutt Workshops in Wellington und den Hillside Workshops in Dunedin gebaut werden sollte.

Die C-Baureihe entwickelte eine um 30% höhere Zugkraft als die Canterbury 2-6-0 der J-Baureihe. 24 Lokomotiven wurden in Hutt und Hillside gebaut, beginnend im Oktober 1930 mit C 845 und endend im November 1931 mit C 868.

Die C-Baureihe wurde zunächst in Auckland, Wellington und Christchurch eingesetzt, obwohl einige Lokomotiven nach der Überholung in den Hillside-Werkstätten oder als kurzfristige Zuteilung nach ihrer Fertigstellung kurze Zeit in Dunedin verbrachten. Es stellte sich heraus, dass die Lokomotiven der C-Baureihe zwar äußerst leistungsfähig, aber nicht schwer genug waren, um einige der größeren Züge zu rangieren. Dies führte dazu, dass die 4-8-0-Lokomotiven der Baureihe BB für den Rangier- und Nebenbahndienst umgerüstet wurden, um die Lokomotiven der Baureihe C bei diesen schwereren Aufgaben zu ersetzen.

Während ihrer Dienstzeit beförderte die C-Baureihe gelegentlich Vorortzüge, wobei die in Wellington beheimateten Exemplare zeitweise auf der Hutt-Valley-Strecke eingesetzt wurden

Die in Auckland beheimateten Lokomotiven waren in der Regel nur auf dem Onehunga-Zweig im Einsatz, während die in Christchurch beheimateten Lokomotiven dies nur selten taten. Die in Christchurch beheimateten Exemplare der C-Baureihe arbeiteten nicht selten auch in weiter entfernten Gebieten, und es ist bekannt, dass

Mitglieder der Baureihe auf den Zweigen Little River, Methven, Oxford und Whitecliffs eingesetzt wurden und gelegentlich auch Schnellzüge nach Sockburn beförderten. Aufgrund der Ankunft der Diesellanglokomotiven der D<sup>S</sup>- und D<sup>SB</sup>-Baureihe im Jahr 1955 wurden die Lokomotiven aus Wellington verdrängt und nach Auckland und Christchurch geschickt. Von den 24 Lokomotiven wurden zwölf 1963-64 ausgemustert, aber die anderen fuhren bis 1968 weiter, als nur noch Christchurch eine ständige Zuweisung hatte.

Während des Zweiten Weltkriegs wurde beschlossen, mehrere in Wellington stationierte Lokomotiven, insbesondere die der C-Baureihe, mit Feuerlöschpumpen für den Fall eines japanischen Luftangriffs auszustatten. Mindestens eine Lokomotive, C 849, wurde auf diese Weise ausgerüstet, aber die im Kessel montierten Pumpen waren nicht erfolgreich und waren auf eine ausreichende Wasserversorgung aus dem Kessel der Lokomotive angewiesen, um zu funktionieren. Nach Beendigung der Feindseligkeiten wurden diese Pumpen schnell wieder entfernt.

#### Ausmusterung

Die ersten beiden Lokomotiven der Baureihe C wurden im Juli 1963 ausgemustert. Bis Ende desselben Jahres wurden acht weitere Lokomotiven ausgemustert, der Rest wurde zwischen 1964 und 1968 ausgemustert. Zu diesem Zeitpunkt gab es nur noch drei Lokomotiven der Baureihe C, darunter C 847 und C 864. Die letzte, C 847, wurde im Oktober 1968 ausgemustert. Zu diesem Zeitpunkt hatte die NZR&LS Canterbury Branch die C 864 zur Erhaltung erworben, und sie wurde 1974 aus dem Linwood-Lokomotivdepot in den Ferrymead Heritage Park überführt.

Eine der ungewöhnlichsten Einsätze für eine Lokomotive der Baureihe C war der Einsatz von C 849 im Jahr 1963 als Öltank in den Addington Workshops. Die Lokomotive war ausgemustert worden, wurde aber stattdessen umgebaut, um einen modifizierten UC-Kesselwagen zu ersetzen. Obwohl für diesen Umbau nur der Tender benötigt wurde, blieb die Triebwerkseinheit von C 849 bis zur Ausmusterung des Kesselhauses und der Verschrottung der Lokomotive angehängt.

C 847 wurde nach dem Abzug nicht verschrottet, sondern verblieb in Linwood als Ersatzteilquelle für C 864. Dies führte dazu, dass die NZR&LS Wellington Branch ein Angebot zum Kauf der relativ vollständigen Lokomotive unterbreitete. Dies führte zu einer gewissen Ablehnung seitens der Canterbury Branch, die bereits viele gute Teile von der Lok abmontiert hatte. Das Wrack von C 847 wurde 1974 nach Wellington geschleppt und erlitt unterwegs ein überhitztes Achslager.

Zwei Lokomotiven der Baureihe C sind erhalten geblieben: C 847 (Hillside 255/1930) wurde im Oktober 1968 ausgemustert und als Ersatzteillieferant für die NZR&LS Canterbury Branch verwendet, die C 864 zur Erhaltung erworben hatte. 1974 wurde sie von der NZR&LS Wellington Branch erworben und zu ihrem Standort in Seaview geschleppt, wo sie bis zu ihrer Überführung zur neuen Silver Stream Railway im Rahmen des „großen Umzugs“ 1984 blieb. Sie blieb bei der SSR abgestellt, bis sie 1990 zur Glenbrook Vintage Railway transportiert wurde.

Die Lokomotive wurde über einen Zeitraum von vier Jahren umfassend restauriert und 1994 bei der GVR wieder in Betrieb genommen. Dort unternahm sie mehrere Fahrten auf der Hauptstrecke nach Hamilton und Huntly, bevor sie zur SSR zurückkehrte. C 847 wurde 2016 ausgemustert und ist derzeit bei der Silver Stream Railway eingelagert, wo sie einer Generalüberholung unterzogen wird. C 864 (Hillside 272/1931) wurde 1968 ausgemustert, blieb aber bis 1971 im Linwood-Lokomotivdepot eingelagert, als sie von der NZR&LS Canterbury Branch zur Erhaltung erworben wurde. Sie wurde 1972 nach Ferrymead überführt und dort im Regelbetrieb eingesetzt. Die andere ist eine kleine Manning-Wardle 0-4-0ST Satteltanklokomotive aus dem Jahr 1914. Die 1982 überholte C 864 kehrte 1984 in den Dienst zurück und unternahm im Rahmen der Rail 125-Feierlichkeiten 1988 mehrere Fahrten nach Rangiora und Lyttelton. Derzeit ist C 864 außer Betrieb und im Lokschuppen des Bahnhofs Moorhouse an der Ferrymead Railway abgestellt.



NZR **K-Class 916** 4-8-4. 30 Stück gebaut in den Hutt Workshops 1932-1936.

Die K-Baureihe wurde für den gemischten Verkehr gebaut. Die Lokomotiven wurden nach dem Ausfall der G-Garratt-Lokomotiven entwickelt. Die Baureihe ist nicht zu verwechseln mit der viel älteren K-Baureihe von 1877-78, den ersten in Amerika gebauten Lokomotiven, die in Neuseeland eintrafen.

Die drei Lokomotiven der G-Baureihe wurden von der NZR als Antwort auf die steigende Zuggewichte eingeführt, insbesondere auf der bergigen, anspruchsvollen North Island Main Trunk Railway. Verschiedene Mängel führten jedoch dazu, daß sie schnell aus dem Verkehr gezogen wurden. Die NZR benötigte weiterhin einen großen und leistungsstarken Lokomotivtyp. Man entschied sich für die Entwicklung einer konventionellen Lokomotive anstelle einer Gelenklokomotive, um eine Wiederholung des Scheiterns der G-Baureihe zu vermeiden. Die ursprünglich als 4-8-2-Lokomotive konzipierte K-Baureihe sollte mindestens 50% leistungsfähiger sein als die A<sup>B</sup>-Baureihe.

1954 begann die Verdieselung des Fernverkehrs und verdrängte die Baureihe K nach und nach, insbesondere durch die ab 1955 eingeführten Lokomotiven der Baureihe D<sup>A</sup>. Einige Lokomotiven der Baureihe wurden 1955-57 mit neuen Rahmen umgebaut, doch 1961 waren die meisten Lokomotiven abgestellt, sie sollten keine weiteren Untersuchungen der Klasse A erhalten würde. Die Ausmusterung der Baureihe begann 1964, und alle Mitglieder schieden 1967 aus dem Dienst aus.

Die K 900 wurde der MOTAT gespendet und vor ihrer Überführung auf das MOTAT-Gelände bis 1975 vor Sims Pacific Metals ausgestellt. Anschließend wurde sie zum Hauptgelände der MOTAT transportiert und im Eisenbahnpavillon zusammen mit AB 832, F 180 Meg Merrilies, J 1236, WW 491 und der dieselektrischen Lokomotive DA 1400 ausgestellt. Seitdem ist sie bei der MOTAT ausgestellt, zunächst im Freien, später unter einem Schutzdach.

Die K 900 besitzt noch den ursprünglichen Kessel, den Tender und den Blechrahmen, wobei letzterer aufgrund der Schwäche der ursprünglichen Konstruktion umfangreiche Schweißreparaturen aufweist. Die Lokomotive befindet sich in dem Zustand, in dem sie sich bei ihrer Ausmusterung befand, mit dem versenkten Scheinwerfer der Bauart K, aber mit einem Trichter der Bauart KA und einer Kreuzverbundpumpe.

Ian Welch vom Mainline Steam Heritage Trust erwarb K 911 während Steam Incorporated K 917, gepaart mit dem Tender von K 928, als potenziellen Ersatzkessel für KA 945 erwarb. Für K 921, die mit dem Tender von KA 939 gepaart war, fand sich kein Käufer, sie wurde später verschrottet.

K 917 wurde seit ihrer Ankunft im Jahr 2001 im Depot von Steam Incorporated in Paekākāriki abgestellt. Sie besteht nur noch aus den Antriebsrädern, dem „schweren“ Ersatzrahmen aus den 1950er Jahren, dem Kessel, der Feuer- und Rauchkammer und dem Tender von K 928.



NZR **KA**-Class **959** 4-8-2. 35 Stück gebaut in den Hutt Workshops 1939-1950.

Die **KA**-Baureihe der NZR von 1939 war eine Baureihe von 4-8-4-Dampflokomotiven für den gemischten Verkehr auf dem neuseeländischen Schienennetz. Sie wurden nach dem Erfolg der **K**-Baureihe gebaut, um den steigenden Verkehrsanforderungen des New Zealand Railways Department gerecht zu werden. Die Lokomotiven erschienen zunächst mit einer ausgeprägten Stromlinienform, hauptsächlich um ihre ACFI-Speisewasser-Heizsysteme zu verbergen.

#### Geschichte

Nach dem Erfolg der **K**-Baureihe bestand auf der Nordinsel ein Bedarf an weiteren ähnlichen Lokomotiven. Die neuen Lokomotiven wiesen eine Reihe von Verbesserungen auf, darunter einen neu gestalteten Blechrahmen, um die Rissprobleme der **K**-Baureihe zu beseitigen, Rollenlager an allen Rädern, eine durchgängige hydrostatische Schmierung und den Einbau des ACFI-Speisewasserheizungssystems, das von der **K** 919 eingeführt worden war. Da die ACFI-Ausrüstung wegen ihres ästhetischen Aussehens kritisiert wurde, wurde sie sowohl bei der **KA**-Baureihe als auch bei der zeitgenössischen **KB**-Baureihe durch Abdeckungen verdeckt. Der Bau der Lokomotiven begann 1939, kurz vor dem Zweiten Weltkrieg. Der Hauptteil der Konstruktion und Montage fand in den Hutt Workshops statt. Die Hillside Workshops haben zehn Lokomotiven der Baureihe (Nr. 940-944, 960-964) weitgehend konstruiert, aber nicht zusammengebaut, und

weitere fünf KA-Kessel gebaut. Der Hauptgrund, warum die zehn KAs nicht in Hillside zusammengebaut wurden, war, dass es damals keine Möglichkeit gab, komplette Lokomotiven zwischen den Nord- und Südsinseln zu transportieren (die erste Eisenbahnfähre zwischen den Inseln wurde erst 1962 in Betrieb genommen)

Vulcan Foundry aus dem Vereinigten Königreich lieferte Teile für fünfzehn Lokomotiven, darunter die meisten Fahrwerkskomponenten, Tenderdrehgestelle und Kesselfundamentringe. Die General Casting Corporation aus Pennsylvania in den Vereinigten Staaten lieferte die Rahmen für die hinteren Drehgestelle und das hintere Ende. Ein Unternehmen in Auckland baute außerdem bis zu 10 Tender für die Baureihe. Die importierten Komponenten waren zwar für bestimmte Lokomotiven vorgesehen (und in einigen Fällen für die vorgesehenen Lokomotiven gestempelt), wurden aber in der Praxis und aufgrund des Kriegsdrucks wahllos für alle KA-Lokomotiven des Programms verwendet.

Neunzehn Lokomotiven wurden zwischen 1939 und 1941 gebaut, aber die Kriegsumstände führten dazu, dass der Bau der restlichen sechzehn Lokomotiven von 1941 bis 1950 dauerte, ein Zeitraum, der viel länger war als der der NZR-Verwaltung.

vorweggenommen. Die erste Lokomotive, die fertiggestellt wurde, war KA 945. Bis auf zwei Exemplare wurden alle Lokomotiven der Baureihe bis 1946 gebaut. Die letzten beiden Lokomotiven mit den Nummern 958 und 959 unterschieden sich etwas vom Rest ihrer Baureihe, da sie mit dem Baker-Ventilgetriebe anstelle des Walschaerts-Ventilgetriebes ausgestattet waren, mit dem alle anderen Lokomotiven ausgerüstet waren. Wie einige der anderen späteren KAs wurden sie nicht mit Verkleidung gebaut, obwohl die vordere Verkleidung und viele Frontteile für KA 959 für eine Ausstellung gebaut worden waren. Diese wurden schließlich bei KA 939 verwendet.

Die KA-Baureihe war ausschließlich auf der Nordinsel beheimatet, und bei ihrer Indienststellung wurden die ersten Exemplare im schweren Güter- und Schnellzugdienst eingesetzt. Während des Krieges wurden sie für diese Aufgaben intensiv genutzt. Die Abdeckungen verschönerten zwar das Erscheinungsbild der Lokomotiven, waren aber oben offen und sammelten Ruß und Staub an, die die Arbeitsumgebung im Führerstand beeinträchtigten. Nach dem Krieg kam es auch zu einer Kohleknappheit, und die NZR beschloss, eine große Anzahl von Lokomotiven auf Ölbetrieb umzustellen. Die Lokomotiven der Baureihe KA waren aufgrund des

großen Rosts ein bevorzugter Kandidat. Die Umrüstung auf Ölfeuerung erfolgte zwischen 1947 und 1953, wobei neunzehn Lokomotiven dieser Baureihe in den Otahuhu-Werkstätten und sechzehn in Hutt umgebaut wurden. Die Umrüstung fiel mit der Entfernung der Abdeckungen und dem Ersatz des ACFI-Speisewassersystems durch eine Abdampfdüse zusammen.

Infolgedessen konnten die Lokomotiven höhere Geschwindigkeiten erreichen, wobei Geschwindigkeiten von bis zu 121 Kilometern pro Stunde verzeichnet wurden.

Die Lokomotiven wurden zu einer tragenden Säule des Triebfahrzeugparks der Nordinsel und waren hauptsächlich auf der North Island Main Trunk Railway im Einsatz, wo sie ab 1940 den Nachtexpress und den Night Limited bedienten. Als die North Island J<sup>A</sup> 1952 ihren Dienst aufnahm, übernahmen sie den Express und den Limited auf dem Abschnitt Taumaranui - Auckland, aber die K<sup>A</sup> wurde weiterhin auf dem Abschnitt Paekakariki - Taumaranui für den Limited und den Express eingesetzt, bis sie zwischen 1963 und 1965 von Diesellokomotiven der Baureihe D<sup>A</sup> verdrängt wurde. Am letzten Tag der Dampflokomotiven auf dem Limited im April 1963 und dem Express im Februar 1965 fuhren die K<sup>A</sup>-Lokomotiven den Zug bis nach Auckland durch.

Die letzten beiden K<sup>A</sup> wurden 1950 fertiggestellt und verwendeten die Baker-Ventilsteuerung der NZR-Baureihen J und J<sup>A</sup>. K<sup>A</sup> 958 und K<sup>A</sup> 959 verkehrten in den 1950er und frühen 1960er Jahren regelmäßig auf dem Limited von Paekakariki nach Taihape. Das Baker-Ventilgetriebe veränderte ihre Leistungsmerkmale, so dass sie im Personenzugdienst recht leichtgängig waren, im Güterzugdienst jedoch weniger effektiv und leistungsfähig als die übrigen Lokomotiven der Baureihe. Die K<sup>A</sup>-Lokomotiven verkehrten auch auf anderen Strecken, wie der Palmerston North - Gisborne Line bis Napier und der Stratford-Okahukura Line. K<sup>A</sup>-Lokomotiven zogen in der Regel den Rotorua-Express zwischen Hamilton und Rotorua, bis dieser 1959 durch Triebwagen ersetzt wurde, und wurden für Entlastungsexpresszüge nach New Plymouth und Napier bis 1965. In der letzten Periode des K<sup>A</sup>-Einsatzes zwischen 1959 und 1967 wurden sie im Güterverkehr hauptsächlich als Banker im King Country und auf den Steilufern der Wanganui- und Rotorua-Linien sowie als gemischte Züge im King Country eingesetzt. Für den Passagierverkehr blieben sie aufgrund ihrer überlegenen Leistung in der zentralen Nordinsel und der Tatsache, daß bis 1958/59 und der Einführung des echten Luftverkehrs mit den Turboprop-Maschinen Friendship und Viscounts der Overnight Express, Limited und im Sommer Daylight Limited, die

wichtigsten öffentlichen Verkehrsmittel zwischen Wellington und Auckland waren, wichtig.

Die K<sup>A</sup>-Baureihe hatte einen höheren Kraftstoffverbrauch und größere Reparaturprobleme als die J<sup>A</sup>-Baureihe.

K<sup>A</sup> 949 wurde bei der Tangiwai-Katastrophe am 24. Dezember 1953 Opfer des schlimmsten Eisenbahnunglücks von Neuseeland. Obwohl sie aus dem Whangaehu River geborgen und zu den Hutt Workshops gebracht wurde, konnte sie nicht mehr repariert werden und wurde im April 1955 offiziell abgeschrieben, da sie irreparabel beschädigt war. Obwohl K<sup>A</sup> 949 schließlich verschrottet wurde, konnte die NZR eine ganze Reihe von Bauteilen aus ihr bergen und diese in anderen Lokomotiven wiederverwenden. Ein weiteres Mitglied der Baureihe, K<sup>A</sup> 951, wurde zerstört, nachdem sie durch einen Erdbeben in die überflutete Manawatū-Schlucht gespült worden war. Sowohl der Lokführer als auch der Heizer kamen ums Leben, die Lok wurde einige Tage später in Teilen geborgen. Mit dem Beginn der Verdieselung des Fernverkehrs im Jahr 1954 wurde die Baureihe langsam aus dem Liniendienst verdrängt, zumal ab 1955 nach und nach die D-Baureihe in den Dienst gestellt wurde. Die Ausmusterung begann im Jahr 1964. Die letzte Lokomotive im Streckendienst, K<sup>A</sup> 935, war 1967 im Einsatz.

Drei Fahrzeuge der K<sup>A</sup>-Baureihe sind erhalten geblieben: K<sup>A</sup> 935 wurde 1967 von der Wellington Branch Line der New Zealand Railway & Locomotive Society konserviert und war zunächst im Waikato Railway Museum in Te Awamutu untergebracht, bis sie nach Seaview, Lower Hutt, gebracht wurde. Später zog K<sup>A</sup> 935 zusammen mit dem Rest der Sammlung an den neuen Standort am Silver Stream Railway.

K<sup>A</sup> 942 wurde 1972 von Ian Welch konserviert, nachdem sie in den Hutt-Werkstätten als mögliche Ergänzung zu drei Lokomotiven der K-Baureihe abgestellt worden war, die als stationäre Kesselversorgung genutzt wurden. Sie wurde zu Steam Incorporated gebracht, wo sie restauriert wurde. Mitte der 1980er Jahre wurde sie nach Otaki gebracht, wo sie unter freiem Himmel abgestellt wurde. Im Jahr 1989 wurde sie zur Glenbrook Vintage Railway gebracht, wo sie betriebsfähig restauriert und für den Streckendienst zugelassen wurde. Ab Juli 1990 fuhr sie zum ersten Mal mit ihrer früheren Stromlinienverkleidung. K<sup>A</sup> 942 wurde 2008 wieder in Betrieb genommen. K<sup>A</sup> 945 wurde von dem Wellingtoner Geschäftsmann Len Southward, dem Gründer des Southward Car Museum, erhalten. Southward erwarb die Lokomotive 1968 und ließ sie zunächst in Taumaranui im Automuseum ausstellen.

1981 schenkte er K<sup>A</sup> 945 an Steam Incorporated, und sie begannen mit der Überholung, um sie betriebsfähig zu machen. Ende 1984 wurden die Arbeiten beschleunigt, um sie rechtzeitig für die Rückkehr der Dampflokomotiven auf die Hauptstrecke im Jahr 1985 fertig zu stellen, was auch gelang. Im April 1985 fuhr sie dann zusammen mit der J<sup>A</sup> 1250 Diana der Glenbrook Vintage Railway auf der North Island Main Trunk Centennial. In den folgenden 10 Jahren unternahm K<sup>A</sup> 945 zahlreiche Ausflüge im ganzen Land, darunter die Cadbury Crunchie Train Tour im Mai 1993. Im Juni 1995 wurde sie zur Überholung ausgemustert, und aufgrund einer Reihe von Zwängen konnten die Arbeiten an dieser Lokomotive erst 2014 beginnen. Derzeit wird die Lokomotive einer gründlichen Aufarbeitung unterzogen, um sie wieder auf den Standard der Hauptstrecke zu bringen.

Die K<sup>A</sup>-Loks wurden als Zenit der Dampfkraft in Neuseeland gepriesen.

Ab 1932 war die in Neuseeland konstruierte und hergestellte Dampflokomotive der Baureihe K mit ihren Derivaten der Baureihen Ka und Kb die Hauptstütze des neuseeländischen Eisenbahnverkehrs, bis sie nach und nach von den 1955 eingeführten dieselektrischen Lokomotiven verdrängt wurde. Die letzten 71 Lokomotiven der Baureihe K, die in ihrer Leistung mit der Güterzuglokomotive der englischen LMS Baureihe 8F vergleichbar sind, wurden 1969 ausgemustert.

Unter der Leitung des Chefsingenieurs der Neuseeländischen Eisenbahnen, P. R. Angus, hatte das Konstruktionsteam unter der Leitung von R. J. Gard die Aufgabe, eine Lokomotive zu konstruieren, die 50% leistungsfähiger war als die vorherrschenden NZR-Lokomotiven für den gemischten Verkehr und die in der Lage war, innerhalb von Grenzwerten zu arbeiten, die weit strenger waren als die, die fast jede andere Eisenbahn zu diesem Zeitpunkt einhielt. Ein weiterer Gesichtspunkt bei der Konstruktion war, dass die Lokomotiven in lokalen Eisenbahnwerkstätten hergestellt werden mussten.

1930 wurde klar, dass die Pazifiklokomotiven der Baureihe A<sup>B</sup> auf den schwersten und schnellsten Zügen der Nordinsel ersetzt werden mussten. Gefordert wurde eine Lokomotive ohne Gelenke, die 50 % mehr Leistung bringen sollte. Das Ergebnis der Konstruktion war die K-Baureihe und der massive Kessel machte eine 4-8-4-Radanordnung erforderlich. Sie war ein Meisterwerk der Konstruktion, denn innerhalb der engen Grenzen des NZR-Lademaßes (maximale Höhe über der Schiene 11' 6"; maximale Breite 8' 6") wurde eine Lokomotive gebaut, die eine Zugkraft von 30.815 lb entwickelte, aber eine Achslast von nur 14 Tonnen hatte. Zu den Merkmalen der

K gehörten rollengelagerte Achslager an allen Achsen, eine Feuerbüchse aus Commonwealth-Stahlguss und ein hinterer Motorträger, ein kraftbetriebenes Wendegetriebe, fettgeschmierte schwimmende Bronzebuchsen an den Seitenstangen, zwei Westinghouse-Luftkompressoren, ein mechanischer Öler und eine druckluftbetriebene Feuertür. Diese großartigen Lokomotiven hatten kaum Kinderkrankheiten und waren im Personen- und Güterverkehr in schwierigem Gelände äußerst erfolgreich. Alle Lokomotiven der Baureihe K wurden zwischen 1947 und 1953 auf Ölfeuerung umgestellt. In den 1960er Jahren wurden dieselektrische Streckenlokomotiven eingeführt, und die letzten K-Loks wurden 1964 ausgemustert. Der Bau dieser modernen Großlokomotiven war die bis dahin größte Leistung des neuseeländischen Maschinenbaus. Die Lokomotiven selbst versetzten die NZR in die Lage, den zunehmenden Verkehr zu bewältigen, der während des Zweiten Weltkriegs einen Höhepunkt erreichte.



NZR **K<sup>B</sup>**-Class **965** 4-8-2. Hillside Workshops 1939, ursprünglich mit Stromlinienverkleidung. 6 Stück. Für die Südinsel hauptsächlich auf der Midland Line. Die K<sup>B</sup>-Baureihe von 1939 war eine Baureihe von sechs Dampflokomotiven für den gemischten Verkehr, die für das New Zealand Railways Department gebaut und auf dem neuseeländischen Schienennetz eingesetzt wurden. Nach dem Erfolg der K-Baureihe wurde die K<sup>B</sup>-Baureihe gebaut, um den steigenden Verkehrsanforderungen auf der Midland Line auf der Südinsel gerecht zu werden. Die Lokomotiven hatten eine Achsfolge von 4-8-4 und zeigten sich zunächst mit einer ausgeprägten Stromlinienform, hauptsächlich um ihre ACFI-Speisewassersysteme zu verbergen. Nach dem Erfolg der K-Baureihe auf der Nordinsel bestand ein Bedarf an ähnlichen Lokomotiven für den Betrieb auf der Midland Line, vor allem zwischen Springfield und Arthur's Pass. Die neuen Lokomotiven wiesen eine Reihe von Verbesserungen gegenüber der Baureihe K auf, darunter ein neu gestalteter Blechrahmen zur Beseitigung von Rissproblemen, die bei der Baureihe K aufgetreten waren, Rollenlager an allen Rädern, eine durchgängige hydrostatische Schmierung und die Verwendung des ACFI-Speisewassersystems, das auf der K 919 eingeführt worden war. Das ästhetische Erscheinungsbild der ACFI-Anlage wurde kritisiert, weshalb die K<sup>B</sup>- und die K<sup>A</sup>-Baureihe beide mit Abdeckungen versehen wurden, um sie zu verbergen. Die K<sup>B</sup>-Baureihe war der K<sup>A</sup>-Baureihe technisch sehr ähnlich, unterschied

sich aber durch den Einbau eines Boostermotors an der Hinterachse des Nachläufers und Nicholson-Thermosyphonen in der Feuerbüchse. Der Einsatz des Boosters, der erstmals 1932 für die K-Baureihe vorgeschlagen wurde, war vor allem auf die steileren Steigungen und die schweren Güterzüge auf der Midland Line, insbesondere auf der Cass Bank, zurückzuführen.

Zusätzliche Verrohrungen und Schleifeinrichtungen für den Booster verliehen der K<sup>B</sup> ein etwas anderes Aussehen als der K<sup>A</sup>. Der Booster war ausschließlich für den Einsatz bei niedrigen Geschwindigkeiten vorgesehen, und einige Mitglieder der Baureihe ließen den Booster schließlich aufgrund von Problemen wie dem Blockieren der Gänge entfernen, wodurch die Höchstgeschwindigkeit der Lokomotive verringert wurde.

Der Bau der Lokomotiven begann im Jahr 1939. Bau und Montage erfolgten in den Hillside Workshops. Die erste der sechsköpfigen Baureihe wurde im Juni 1939 vor der ersten der K<sup>A</sup>-Baureihe, die in den Hutt-Werkstätten gebaut wurde, hergestellt. 1940 waren alle Lokomotiven der Baureihe im Einsatz.

Wie vorgesehen, war die Baureihe K<sup>B</sup> ausschließlich auf der Südinsel stationiert und verrichtete den größten Teil ihrer Arbeit bei der Beförderung von Güterzügen auf der Midland Line. Während des Zweiten Weltkriegs wurden sie auch auf der Main South Line eingesetzt.

Die Verkleidung verschönerte zwar das Erscheinungsbild der Lokomotiven, war aber oben offen und sammelte Ruß und Staub an, was die Arbeit auf dem Führerstand beeinträchtigte. Nach dem Krieg wurden die Verkleidungen von den Lokomotiven entfernt und das ACFI-Speisewassersystem wurde durch eine Abdampfdüse ersetzt. Obwohl die Baureihen K und K<sup>A</sup> zur gleichen Zeit auf Ölfeuerung umgestellt wurden, blieb die Baureihe K<sup>B</sup> aufgrund der Verfügbarkeit hochwertiger Westküstenkohle als Kohlebrenner erhalten.

Ab Mitte der 1950er Jahre wirkte sich der Dieseleinsatz auf den Einsatz der KB-Baureihe aus. Mit der Einführung von Dieseltriebwagen in den 1950er Jahren stellte die Baureihe den Personenzugverkehr ein, was sich in den 1960er Jahren besonders stark auswirkte und mit der Einführung der D<sup>J</sup>-Baureihe 1968 ihr endgültiges Aus bedeutete. Als sie in den späten 1960er Jahren aus dem Verkehr gezogen wurden, kamen einige Mitglieder auf der Main South Line zum Einsatz, unter anderem für den South Island Limited.

Als erste wurden K<sup>B</sup> 966 und 969 im Oktober 1967 ausgemustert und verschrottet. Bevor 969 auf den Schrottplatz kam, wurde sie mit der Aufschrift „Auf Wiedersehen,

K<sup>B</sup> 969, und du kommst als Dachrinnen zurück“ versehen. K<sup>B</sup> 967 wurde im Oktober 1968 ausgemustert, so dass nur noch drei K<sup>B</sup> im Einsatz waren (965, 968 und 970), von denen nur noch K<sup>B</sup> 968 und 970 regelmäßig eingesetzt wurden, während Kb965 ab Juli 1968 als Ersatzlokomotive in Bereitschaft gehalten wurden, wurden die beiden anderen im März 1969 ausgemustert. K<sup>B</sup> 970 wurde Ende März 1968 verschrottet, während K<sup>B</sup> 968 ihre letzte Fahrt am 22. Juni 1969 absolvierte, als sie einen Ausflug für Eisenbahnliebhaber von Christchurch zum Arthur's Pass und zurück unternahm, K<sup>B</sup> 965 wurde Ende September 1969 verschrottet.

### Erhaltung

Die NZR spendete Mitglieder der Baureihen K und K<sup>A</sup> für die Erhaltung, entschied sich aber aufgrund der beträchtlichen technischen Ähnlichkeiten gegen die Spende einer K<sup>B</sup>. Stattdessen kauften Enthusiasten die Lok zum Schrottpreis von 1.500 NZ\$. K<sup>B</sup> 968 sollte in der Woche nach ihrer letzten Fahrt zerlegt werden, aber eine Sammlung auf der Rückfahrt reichte aus, um die Lok vorübergehend zu retten. Der pensionierte Lehrer Cyril Evans brachte den Rest der 1.500 Dollar auf, indem er Schulkindern in Christchurch Eisenbahnfilme zeigte und ihre Spenden sammelte. Die Lokomotive wurde dann im Namen der Kinder von Canterbury dem Ferrymead Heritage Trust übergeben und war mehrere Jahrzehnte lang bei der Ferrymead Railway ausgestellt. Derzeit wird sie im Wellingtoner Depot von Mainline Steam wieder in einen betriebsfähigen Zustand versetzt.



NZR **J-Class 1224** 4-8-2 Mountain. Erbaut 1939 von North British Locomotive Company Glasgow (40) Fabriknummern 24523–24562.

Obwohl die Baureihe für den Einsatz auf leichteren Nebenstrecken konzipiert war, wurde sie häufig im Personen- und Güterverkehr auf der Hauptstrecke eingesetzt. Bei ihrer Einführung wies die Baureihe eine charakteristische Stromlinienform auf, die später, ab 1947, bis auf die „Bullet Nose“ aus Wartungsgründen entfernt wurde. Drei Lokomotiven dieser Baureihe blieben bis zum Ende des Dampfbetriebs am 26. Oktober 1971 im Einsatz, als sie ausgemustert und unter Denkmalschutz gestellt wurden. Diese Baureihe ist nicht mit der früheren Baureihe J von 1874 zu verwechseln. Trotz Kritik wurde der Auftrag nach Übersee wegen Überlastung der NZR-Werkstätten vergeben. Die Maschinen wurden sogleich auf den Hauptverkehrsstrecken beider Inseln Neuseelands im Kriegsverkehr eingesetzt. Das Design der J-Baureihe galt als erfolgreich, was die NZR dazu veranlaßte, ab 1946 in den Hillside-Werkstätten eine verbesserte Version, die J<sup>A</sup>-Baureihe, zu bauen. Bis 1950 waren genügend Lokomotiven der Klasse J<sup>A</sup> in Dienst gestellt worden, so daß zehn Lokomotiven der Klasse J auf der Südinself stationiert werden konnten. Nach dem Zweiten Weltkrieg sah sich die neuseeländische Eisenbahn mit einer problematischen Kohleknappheit konfrontiert, insbesondere auf der Nordinsel. Um diesem Problem zu begegnen, wurden zwölf Lokomotiven der J-Baureihe unter Beibehaltung der ursprünglichen Nummern als J<sup>B</sup> auf Ölfuerung umgebaut, da Schweröl zu dieser Zeit im Überfluß vorhanden war. Sie kamen nur auf der Nordinsel

zum Einsatz, da auf der Südinsel reichlich Kohle vorhanden war. Einige Jahre nach der Umstellung auf Öl wurde das Heizöl erheblich teurer als die damals verfügbare Kohle, es herrschte keine Kohleknappheit mehr. Dennoch wurde die Umstellung auf Kohlenfeuerung nicht vollzogen, da die verschiedenen Eisenbahngewerkschaften dagegen Einspruch erhoben.

Mehrere Lokomotiven der J<sup>B</sup>-Baureihe gehörten zu den ersten J 4-8-2-Typen, die aufgrund von schnellerem Verschleiß durch Ölfeuerung ausgemustert wurden. Von den J-Lokomotiven der Nordinsel wurden die letzten J<sup>B</sup>-Lokomotiven im Dezember 1967 ausgemustert, während vier J<sup>A</sup>-Lokomotiven bis März 1968 in Reserve blieben. Die kohlegefeuerte J-Klasse blieb länger im Dienst, wobei die letzten drei Mitglieder der Baureihe 1967 in Hillside eine Überholung der Klasse A erhielten. Die letzten Maschinen wurden bis November 1970 eingesetzt und dann durch Dieselloks verdrängt. Mitte 1970 befand sich nur noch J<sup>A</sup> 1267 in gutem Zustand, während drei Lokomotiven der Klasse J und zwei weitere der Klasse J<sup>A</sup> in akzeptablem Zustand waren bis zum Ende des Dampfbetriebs am 26. Oktober 1971.

Drei Lokomotiven der Baureihe J sind erhalten geblieben:

**J 1211 „Gloria“** wurde 1972 von Ian Welch, Russell Gibbard und Reid McNaught für den Verein Steam Incorporated erworben und später von Ian Welch komplett übernommen. Sie wurde zum ersten Mal bei der Veranstaltung Ferrymead 125 im Oktober 1988 auf Ausflügen auf der Hauptstrecke eingesetzt, wo sie in Anlehnung an die ursprüngliche Stromlinienform ihr Debüt gab. Als erste betriebsfähige Lokomotive von Mainline Steam wurde die Lokomotive auf beiden Inseln im Ausflugsverkehr eingesetzt. Sie wurde 1996 wie die J<sup>B</sup>-Klasse auf Ölfeuerung umgerüstet, wobei der Ölbunker wieder in den North British J<sup>A</sup>-Tender eingebaut wurde, mit dem die Lokomotive erhalten wurde. J 1211 ist derzeit bei der Glenbrook Vintage Railway stationiert.

**J 1234** wurde 1972 von Steam Incorporated erworben. Sie kam 1974 in der Paekakariki-Basis der Gesellschaft an und wurde bis Februar 1992 in betriebsfähigem Zustand gehalten. Im April 1998 wurde sie an die Glenbrook Vintage Railway vermietet und war dort bis 2003 im Einsatz. Danach wurde sie abgestellt und schließlich 2016.

**J 1236 „Joanne“** wurde von der Railway Enthusiasts Society erworben, um zusammen mit J<sup>A</sup> 1250 auf ihrer „South Pacific Steam Safari“ eingesetzt zu werden. Nach der Fahrt kaufte P. Bulcher die Lokomotive, sie wurde in das Museum of

Transport and Technology in Auckland überführt, wo sie neben der K 900 ausgestellt wurde. Im Jahr 1988 kaufte Ian Welch von Mainline Steam die Lokomotive und brachte sie in das Depot in Parnell. Mainline Steam restaurierte sie als Öllok der Baureihe J<sup>B</sup>, obwohl sie während ihrer gesamten NZR-Karriere eine kohlebefeuerte Klasse J gewesen war. Keine der ursprünglichen Lokomotiven der <sup>B</sup>J-Klasse blieb erhalten, nur ein Tender der <sup>B</sup>J 1203 befindet sich derzeit im Besitz von Steam Incorporated.



NZR J<sup>A</sup>-Class **1248** 4-8-2. Dunedin 1952.

Zur NZR J<sup>A</sup>-Baureihe gehörten einundfünfzig 4-8-2-Dampflokomotiven. Die Lokomotiven wurden in zwei Losen gebaut; das erste Los wurde zwischen 1946 und 1956 in den Hillside Workshops in Dunedin gebaut, während das zweite Los 1951 von der North British Locomotive Company in Glasgow, Schottland, gebaut wurde. Zur Unterscheidung der beiden Chargen wurden die Lokomotiven nach ihrem Erbauer benannt. Die J<sup>A</sup>-Baureihe war die letzte von der NZR hergestellte Dampflokomotivbaureihe, wobei die in Hillside gebaute J<sup>A</sup> 1274 die letzte jemals gebaute Dampflokomotive war. Die nordbritische J<sup>A</sup>-Baureihe war die letzte Dampflokomotive, die für die NZR importiert wurde. Die J<sup>A</sup>-Baureihe hatte eine relativ kurze Lebensdauer von 12 bis 24 Jahren, sie wurden von Diesellokomotiven verdrängt. Neun Lokomotiven der J<sup>A</sup>-Klasse schafften es, bis zum Ende des Dampfbetriebs am 26. Oktober 1971 zu überleben.

Die Baureihe J<sup>A</sup> war für schnelle Personenzüge auf der Südinsel gedacht, bevor 1956 die 88-sitzigen Triebwagen eingeführt wurden und der Personenfernverkehr auf der Schiene zurückging. Daher war die Baureihe zunächst nur auf der Südinsel im Einsatz.

Die J<sup>A</sup>-Baureihe wurde hauptsächlich im Express-Personen- und Express-Güterverkehr zwischen Invercargill und Christchurch eingesetzt. Während ihrer kurzen Einsatzzeit auf der Hauptstrecke der Südinsel erstreckte sich ihr Einsatzgebiet von Bluff bis Parnassus im Norden und bis zum Arthur's Pass auf der Midland Line im Westen. Trotz einiger Einschränkungen blieb die J<sup>A</sup>-Klasse die Hauptstütze des Netzes der Südinsel. Sie erwiesen sich als hervorragende Zugmaschinen für den South Island Limited zwischen Invercargill und Christchurch. Alle rollengelagerten J<sup>A</sup>-Lokomotiven (Nr. 1265-1270) wurden dem Linwood-Lokomotivdepot in Christchurch zugeteilt und zwischen 1952 und 1968 so oft wie möglich für diesen Dienst eingesetzt. Die schnellste dieser Lokomotiven war die JA 1270 (verschrottet Mitte 1969). Sie waren besonders effizient auf dem relativ flachen Abschnitt Invercargill-Dunedin sowie auf der raschen Fahrt über die Canterbury Plains zwischen Christchurch und Oamaru. Die abendliche Rückfahrt mit dem Zug 144 nach Christchurch war für ihre Geschwindigkeit bekannt, vor allem, wenn der Zug Verspätung hatte und die Lyttelton-Wellington-Fähre noch vor ihrer Abfahrt erreichen musste. Obwohl die offizielle Geschwindigkeitsbegrenzung für Personenzüge in Neuseeland zu dieser Zeit bei 80 km/h lag, war die Baureihe dafür bekannt, mit höheren Geschwindigkeiten zu fahren, vor allem in den Canterbury Plains, wo sie offiziell mit 89 km/h fahren durften.

©P. Dr. Daniel Hörnemann