

CARGO FREIGHT JOURNAL

NEWS FOR THE RAIL & TRANSPORT INDUSTRY

#2/2026
1 US \$ / 1 €

ISSN 2752-0129

cargo-journal.eu

In Kooperation mit



In Cooperation with



IN ENGLISH,
FRANÇAIS,
DEUTSCH



Mit DEM ZUG DURCHS KARIBISCHE
PARADIES THE TRAIN THROUGH THE
CARIBBEAN PARADISE

rail & mobility

BUSINESS NEWS FÜR DIE BAHN- UND MOBILITÄTSBRANCHE

#2/2026
1 US \$ / 1 €

ISSN 2752-0137

rail-mobility.eu



The initiator and investor of the St. Kitts Scenic Railway Jeff Hamilton in 2019 during the selection of locomotive # 11 in Poland. L'initiateur et investisseur du chemin de fer pittoresque de Saint-Christophe, Jeff Hamilton, en 2019 lors de la sélection de la locomotive #11 en Pologne. Der Initiator und Investor der St. Kitts Scenic Railway Jeff Hamilton 2019 bei der Auswahl der Lokomotive # 11 in Polen.

Welcome to St. Kitts! Bienvenue à Saint-Christophe ! Herzlich willkommen auf St. Kitts!

In the early 2000s, it became clear that low global market prices meant sugar production on the islands of St. Kitts and Nevis had no future. This left the islands with the challenge of creating new jobs in other sectors. American railway enthusiast Jeff Hamilton learned of this and saw a unique opportunity. The existing narrow-gauge railway on St. Kitts, which had previously

transported sugarcane to the central factory in Basseterre, could be repurposed – this time for tourist trains. Hamilton found suitable locomotives with sufficient tractive effort on the European continent. In 2003, the first tourist trains began their journeys.

The project was made possible by a remarkable partnership between the island nation's government and the private railway company. The positive reception of the initiative by the local population is also remarkable. The „Kittitians“ and „Nevisians“ are proud of their history – and of the little railway that connects history and the present. At the same time, the train journey is an environmentally friendly way to showcase the treasures of the islands to tourists. As the organizers of this attraction, we are committed to making our guests' stay as pleasant as possible! With that in mind: Welcome!

STEVE HITES, President of the St. Kitts Scenic Railway

// As a railway journalist and consultant, it is an honor for me to have been able to help the St. Kitts Scenic Railway from the very beginning, finding suitable locomotives for the line, modernizing them, and supplying them with spare parts. That is why we were pleased to publish this special edition of our magazines dedicated to this project. Enjoy reading!

HERMANN SCHMIDTENDORF, Editor-in-Chief CARGO FREIGHT JOURNAL and rail & mobility

Au début des années 2000, il est devenu évident que la faiblesse des prix mondiaux du sucre condamnait la production sucrière à Saint-Kitts-et-Nevis. Les îles se sont alors retrouvées face au défi de créer des emplois dans d'autres secteurs. Jeff Hamilton, un passionné de chemins de fer américain, a eu vent de cette situation et y a vu une opportunité unique. La voie ferrée à écartement étroit de Saint-Kitts, qui transportait auparavant la canne à sucre jusqu'à l'usine centrale de Basseterre, pouvait être reconvertie pour accueillir des trains touristiques. Hamilton a trouvé sur le continent européen des locomotives adaptées, dotées d'une force de traction suffisante. En 2003, les premiers trains touristiques ont commencé leur voyage.

Ce projet a été rendu possible grâce à un partenariat remarquable entre le gouvernement insulaire et la compagnie ferroviaire privée. L'accueil enthousiaste de la population locale est également remarquable. Les habitants de Saint-Kitts et de Nevis sont fiers de leur histoire et de cette petite voie ferrée qui relie le passé au

présent. Par ailleurs, le voyage en train est un moyen écologique de faire découvrir aux touristes les trésors de leurs îles. En tant qu'organisateur de cette attraction, nous avons à cœur de rendre le séjour de nos visiteurs aussi agréable que possible ! Dans cet esprit : Bienvenue !

STEVE HITES, président du St. Kitts Scenic Railway

// En tant que journaliste et consultant ferroviaire, c'est un honneur pour moi d'avoir pu accompagner le St. Kitts Scenic Railway dès ses débuts, en sélectionnant les locomotives adaptées à la ligne, en les modernisant et en leur fournissant des pièces détachées. C'est pourquoi nous sommes heureux de publier ce numéro spécial de nos magazines consacré à ce projet. Bonne lecture !

HERMANN SCHMIDTENDORF, Rédacteur en chef de CARGO FREIGHT JOURNAL et de rail & mobility

Anfang der 2000er Jahre wurde klar, dass aufgrund der niedrigen Weltmarktpreise die Zuckerproduktion auf der Inselgruppe St. Kitts and Nevis keine Zukunft mehr hatte. Damit standen die Inseln vor der Aufgabe, neue Arbeitsplätze in anderen Bereichen zu schaffen. Der amerikanische Eisenbahn-Enthusiast Jeff Hamilton erfuhr davon und sah eine einzigartige Chance. Die bestehende Schmalspur-Eisenbahn auf St. Kitts, die bisher Züge mit Zuckerrohr in die zentrale Fabrik in Basseterre fuhr, könnte weiter genutzt werden – diesmal aber für Tourismuszüge. Hamilton fand passende Lokomotiven mit genügend großer Zugkraft auf dem europäischen Kontinent. 2003 konnten die ersten Touristenzüge ihre Fahrt beginnen.

Ermöglicht wurde das Projekt durch eine großartige Partnerschaft zwischen der Regierung des Inselstaats und dem privaten Unternehmen der Eisenbahn. Einzigartig ist auch die positive Aufnahme der Initiative durch die örtliche Bevölkerung. Die „Kittitians“ und „Nevisians“ sind stolz auf ihre Geschichte – und auf die kleine Eisenbahn, die Geschichte und Gegenwart verbindet. Zugleich ist die Zugfahrt eine umweltschonende Möglichkeit, Touristen die Schätze der Inselwelt zu präsentieren. Als Organisatoren dieser Attraktion setzen wir alles daran, um unseren Gästen den Aufenthalt so angenehm wie möglich zu machen! In diesem Sinne: Herzlich Willkommen!

STEVE HITES, Präsident der St. Kitts Scenic Railway

// Als Eisenbahn-Journalist und Consultant ist es mir eine Ehre, dass ich von Anbeginn der St. Kitts Scenic Railway helfen durfte, passende Lokomotiven für die Bahn zu finden, zu modernisieren und mit Ersatzteilen zu versorgen. Deshalb haben wir uns gerne entschlossen, zu diesem Projekt die hier vorliegende Sonderausgabe unserer Zeitschriften zu veröffentlichen. Viel Spaß bei der Lektüre!

HERMANN SCHMIDTENDORF, Chefredakteur CARGO FREIGHT JOURNAL und rail & mobility

Railway president Steve Hites 2025 on St. Kitts in front of the tourism train with the new locomotive #9.

Le Président des chemins de fer Steve Hites 2025 sur Saint-Christophe, devant le train touristique avec la nouvelle locomotive #9. Bahn-Präsident Steve Hites 2025 auf St. Kitts vor dem Tourismus-Zug mit der neuen Lokomotive #9



How to arrive

Comment arriver

Anreise

The starting and landing point for air travelers is the Robert L. Bradshaw International Airport in the capital Basseterre. There is also the Vance Amory International Airport on Nevis. In Basseterre, there is also the harbor, where cruise ships from various countries dock. The trains of the St. Kitts Scenic Railway are waiting for the ship's passengers – the train ride around the island can start immediately!

Le point de départ pour les voyageurs aériens est l'aéroport international Robert L. Bradshaw de la capitale Basseterre. Il y a aussi l'aéroport international Vance Amory sur Nevis. À Basseterre, il y a aussi le port, où des navires de croisière de divers pays accostent. Les trains du chemin de fer pittoresque de Saint-Christophe attendent les passagers du navire – le trajet en train autour de l'île peut commencer immédiatement!

Anlaufpunkt für Flugreisende ist der Internationale Airport Robert L. Bradshaw in der Hauptstadt Basseterre. Es gibt auch den Vance Amory International Airport auf Nevis. In Basseterre liegt auch der Hafen, an dem aus verschiedenen Ländern Kreuzfahrtschiffe anlegen. Die Züge der St. Kitts Scenic Railway warten auf die Schiffsgäste – die Zugfahrt um die Insel kann sofort beginnen!

TRACKER

SHIPS

PORTS

LINES

DECK PLANS

Search by Ship / Port name

St Kitts

Star Seeker

St Kitts Village

Lucas

Basseterre

Canada

St. Peter

Fleming Estate

CruiseMapper

Basseterre St Kitts cruise port

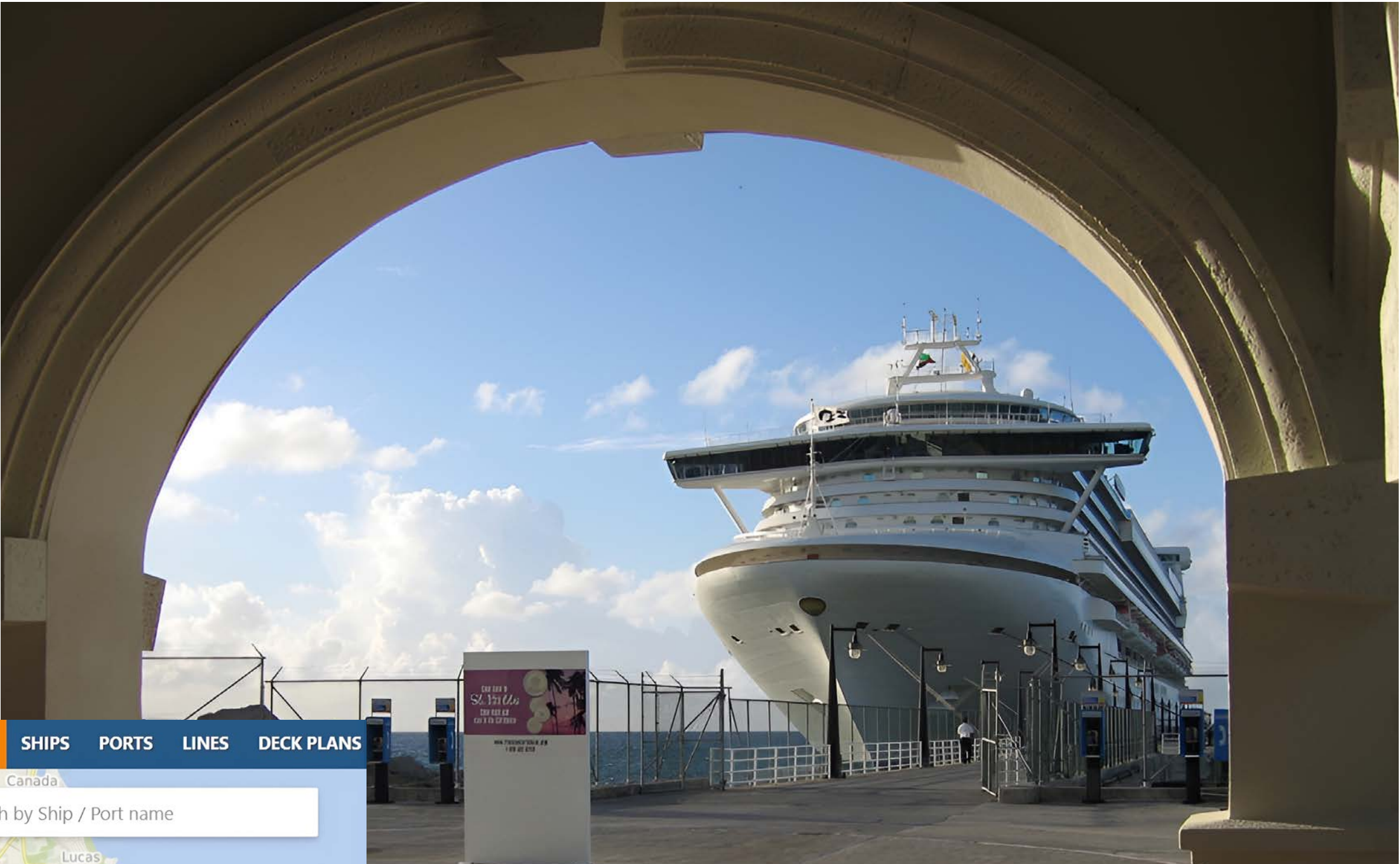
Bahamas - Caribbean - Bermuda

Schedule

Review

Hotels

SOURCE: <https://www.cruisemapper.com/?poi=464>



SOURCE: <https://www.visitstkitts.com/plan-your-trip/arriving-by-cruise-st-kitts>

CRUISES TO ST. KITTS

St Kitts

Costa Cruises FIND A CRUISE >	Adventure of the Seas FIND A CRUISE >	MSC Explora Journeys FIND A CRUISE >
Ritz Carlton Yacht FIND A CRUISE >	TUI Cruises FIND A CRUISE >	Silver Sea Cruises FIND A CRUISE >
Phoenix Reisen FIND A CRUISE >	Star Clipper FIND A CRUISE >	MSC Cruises FIND A CRUISE >
Marella Cruises FIND A CRUISE >	SeaDream Yacht Club FIND A CRUISE >	Seabourn Cruise Line FIND A CRUISE >
Virgin Voyages FIND A CRUISE >	Ambassador Cruise Line FIND A CRUISE >	Holland America Line FIND A CRUISE >

THE ISLAND STATE

L'ÉTAT INSULAIRE

DER INSELSTAAT

Name / nom / Name:	St. Kitts and Nevis / Saint-Kitts-et-Nevis / St. Kitts und Nevis (until 1983 officially Saint Christopher and Nevis)
Capital city / Capitale / Hauptstadt:	Basseterre
Time zone / Fuseau horaire / Zeitzone:	MEZ -5; UTC -4
Internat. telephone code /	
Code téléphonique internat. /	
Intern. Telefon-Vorwahl:	+1-869
Currency / Monnaie / Währung:	EC\$, East Caribbean Dollar, XCD). 1 USD (\$) = 2,70 XCD (fix)
Languages / langues / Sprachen:	English (official, officielle, Amtssprache), Creole

The islands' names date back to **Christopher Columbus**, who visited them in 1493. He named **Saint Christopher** after his patron saint, and later the local islanders renamed their island – **St. Kitts**. He named **Nevis** after his description of the clouds over Nevis Peak: las nieves, „the snows.“ The islands belong to the **Lesser Antilles** in the eastern Caribbean and are part of the West Indies. The island nation has 51,320 inhabitants (as of 2022) and an area of 263 km² / 101.6 mi². It is one of the twelve smallest generally recognized states in the world and is a member of the **United Nations**.



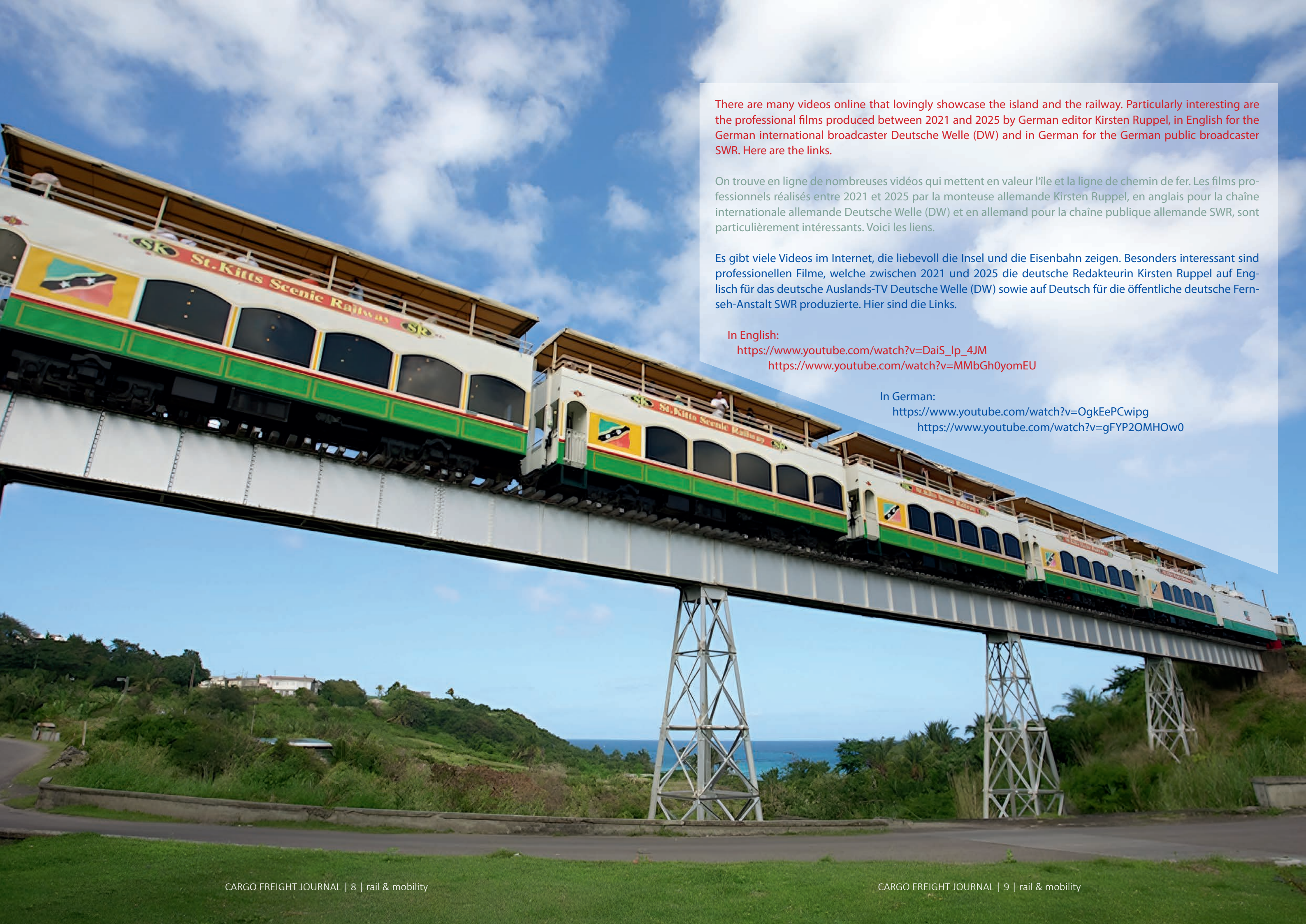
In the 17th century, the British, French, and Spanish fought for control of the islands. Great Britain finally established them as a British colony in 1783. They became one of the wealthiest areas in the Antilles. After the slave trade was abolished, around 20,000 slaves were freed on St. Kitts alone in 1830. In 1882, the islands of St. Kitts, Nevis, and Anguilla were united to form a single overseas territory. On February 27, 1967, the islands became an independent state in association with the **United Kingdom**. They were granted full internal self-government, while the United Kingdom retained responsibility for defense and foreign relations. Anguilla left the union with St. Kitts and Nevis in 1980. Saint Kitts and Nevis formally became independent on September 19, 1983. The constitution defines the country as a **parliamentary monarchy within the Commonwealth of Nations with a federal structure**. The British monarch is the head of state and is represented by a Governor-General. The Prime Minister is the principal minister. Legislative power is exercised by the National Assembly, consisting of eleven elected representatives and three senators appointed by the Governor-General.

Les noms des îles remontent à **Christophe Colomb**, qui les visita en 1493. Il baptisa **Saint-Christophe** en l'honneur de son saint patron, et plus tard, les insulaires les renommèrent **Saint-Kitts**. Il nomma **Nevis** d'après sa description des nuages recouvrant le pic Nevis : « las nieves », « les neiges ». Ces îles appartiennent aux **Petites Antilles**, dans l'est des Caraïbes, et font partie des Antilles occidentales. Cet État insulaire compte 51 320 habitants (en 2022) et s'étend sur une superficie de 263 km². Il est l'un des douze plus petits États généralement reconnus au monde et est membre des **Nations Unies**.

Au XVII^e siècle, les Britanniques, les Français et les Espagnols se disputèrent le contrôle des îles. La Grande-Bretagne en fit finalement une colonie britannique en 1783. Elles devinrent l'une des régions les plus prospères des Antilles. Après l'abolition de la traite négrière, environ 20 000 esclaves furent affranchis à Saint-Kitts en 1830. En 1882, les îles de Saint-Kitts, Nevis et Anguilla furent réunies pour former un seul territoire d'outre-mer. Le 27 février 1967, elles devinrent un État indépendant associé au **Royaume-Uni**. Elles obtinrent une pleine autonomie interne, tandis que le Royaume-Uni conservait la responsabilité de la défense et des relations étrangères. Anguilla quitta l'union avec Saint-Kitts-et-Nevis en 1980. Saint-Kitts-et-Nevis accéda officiellement à l'indépendance le 19 septembre 1983. La Constitution définit le pays comme une **monarchie parlementaire au sein du Commonwealth**, dotée d'une structure fédérale. Le monarque britannique est le chef d'État et est représenté par un gouverneur général. Le Premier ministre est le principal ministre. Le pouvoir législatif est exercé par l'Assemblée nationale, composée de onze députés élus et de trois sénateurs nommés par le gouverneur général.

Die Namen der Inseln gehen auf **Christoph Columbus** zurück, der sie 1493 besuchte. Er nannte **Saint Christopher** nach seinem Namenspatron, später machten die einheimischen Inselbewohner daraus **St. Kitts**. **Nevis** benannte er nach seiner Beschreibung der Wolken über dem Berg Nevis Peak: las nieves, „the snows“, Schnee. Die Inseln gehören zu den **Kleinen Antillen** in der östlichen Karibik und zählen zu den West Indies. Der Inselstaat hat 51.320 Einwohner (Stand von 2022) bei einer Fläche von 263 km² / 101,6 mi². Er zählt zu den zwölf kleinsten allgemein anerkannten Staaten der Erde, ist Mitglied der **Vereinten Nationen**.

Im 17. Jahrhundert kämpften Briten, Franzosen und Spanier um die Vorherrschaft über die Inseln. Am Ende konnte Großbritannien 1783 die Inseln zur britischen Kolonie erheben. Sie wurden zu einem der wohlhabendsten Gebiete der Antillen. Nachdem der Sklavenhandel verboten war, wurden 1830 allein auf St. Kitts um die 20.000 Sklaven befreit. 1882 erfolgte der Zusammenschluss der Inseln St. Kitts, Nevis und Anguilla zu einem gemeinsamen Überseeterritorium. Die Inseln wurden am 27.02.1967 ein unabhängiger Staat in Assoziation mit dem Vereinigten Britischen Königreich. Die Inseln erhielten volle innere Selbstverwaltung. Beim **Vereinigten Königreich** verblieb die Verantwortung für Verteidigung und Außenbeziehungen. Anguilla verließ 1980 die Union mit St. Kitts und Nevis. Saint Kitts and Nevis wurden am 19. September 1983 formell unabhängig. Die Verfassung bestimmt das Land als eine **parlamentarische Monarchie im Commonwealth of Nations mit föderativer Struktur**. Der Britische Monarch ist Staatsoberhaupt und wird durch einen Generalgouverneur vertreten. Die Regierungsgeschäfte übernimmt der Premierminister. Die Legislative wird von der Nationalversammlung ausgeübt, bestehend aus elf gewählten Repräsentanten und drei vom Generalgouverneur ernannten Senatoren. hfs



There are many videos online that lovingly showcase the island and the railway. Particularly interesting are the professional films produced between 2021 and 2025 by German editor Kirsten Ruppel, in English for the German international broadcaster Deutsche Welle (DW) and in German for the German public broadcaster SWR. Here are the links.

On trouve en ligne de nombreuses vidéos qui mettent en valeur l'île et la ligne de chemin de fer. Les films professionnels réalisés entre 2021 et 2025 par la monteuse allemande Kirsten Ruppel, en anglais pour la chaîne internationale allemande Deutsche Welle (DW) et en allemand pour la chaîne publique allemande SWR, sont particulièrement intéressants. Voici les liens.

Es gibt viele Videos im Internet, die liebevoll die Insel und die Eisenbahn zeigen. Besonders interessant sind professionellen Filme, welche zwischen 2021 und 2025 die deutsche Redakteurin Kirsten Ruppel auf Englisch für das deutsche Auslands-TV Deutsche Welle (DW) sowie auf Deutsch für die öffentliche deutsche Fernseh-Anstalt SWR produzierte. Hier sind die Links.

In English:

https://www.youtube.com/watch?v=DaiS_lp_4JM

<https://www.youtube.com/watch?v=MMbGh0yomEU>

In German:

<https://www.youtube.com/watch?v=OgkEePCwipg>

<https://www.youtube.com/watch?v=gFYP2OMH0w0>

THE SUGAR TRAIN – TRACK TO PROSPERITY

LE TRAIN DU SUCRE – LA VOIE VERS LA PROSPÉRITÉ

DER ZUCKERZUG – WEG ZUM WOHLSTAND

Sugarcane had been cultivated on St. Kitts since 1643. By 1775, 200 estates were producing sugar. St. Kitts became the wealthiest of the British possessions. The introduction of sugar beets intensified international competition and drove prices down. Sugarcane planters had to find new ways of producing sugar. Therefore, in 1912, investors built a modern central sugar mill near Basseterre. By 1926, a 29 km (18 mi) narrow-gauge railway, with a track gauge of 762 mm (30 in), had been completed, circling the entire island and transporting sugarcane to the mill. The production season, called „crop“, lasted from February to June.

Sugar trains were long. However, the individual wagons were two-axle, made of wood, and lightweight. Therefore, small diesel locomotives from manufacturers like Hunslet, Davenport, and Whitcomb, with power outputs between 45 and 160 hp, were sufficient for transporting sugarcane. However, these locomotives were too weak for tourist trains. So, they were taken out of service at the railway workshop in Basseterre when sugar transport ended on July 31, 2005. From January 28, 2003, the tourist service was taken over by powerful 350 hp diesel locomotives from the Romanian manufacturer FAUR. The train now proudly flies the national flag of the islands' nation as „the Last Railway in the West Indies,“ a living link to a past in which sugar dominated life on the islands. In fact, it is the only railway in the Caribbean that circumnavigates an entire island. And in the Lesser



*The St. Kitts (Basseterre) Sugar Factory
East view.*

Antilles, it is the last surviving sugar railway – a stroke of luck for the island and for tourists! *hfs*

La canne à sucre était cultivée à Saint-Kitts depuis 1643. En 1775, 200 exploitations produisaient du sucre. Saint-Kitts devint la plus riche des possessions britanniques. L'introduction de



A Special Train on the new factory pier at the opening of the sugar factory, 1912 with steam locomotive No. 3 „Queen Mary“.

Un train spécial sur le nouveau quai de l'usine lors de l'ouverture de la sucrerie, en 1912, avec la locomotive à vapeur n° 3 « Queen Mary ».

Ein Sonderzug auf dem neuen Fabrikipier zur Eröffnung der Zuckerfabrik, 1912 mit der Dampflokomotive Nr. 3 „Queen Mary“. Credits: National Museum Collection of St. Kitts and Nevis.

la betterave sucrière intensifia la concurrence internationale et fit chuter les prix. Les planteurs de canne à sucre durent trouver de nouvelles méthodes de production. C'est pourquoi, en 1912, des investisseurs construisirent une sucrerie centrale moderne près de Basseterre. En 1926, une voie ferrée à voie étroite de 762 mm et une longueur de 29 km – 18 miles – avait été achevée, faisant le tour de l'île et transportant la canne à sucre jusqu'à la sucrerie. La saison de production, appelée « récolte », durait de février à juin.

Les trains de canne à sucre étaient longs. Cependant, les wagons, à deux essieux, étaient en bois et légers. Par conséquent, les petites locomotives diesel de constructeurs tels que Hunslet, Davenport et Whitcomb, d'une puissance comprise entre 45 et 160 ch, suffisaient au transport de la canne à sucre. Cependant, ces locomotives étaient trop peu puissantes pour les trains touristiques. Elles furent donc remises à l'atelier ferroviaire de Basseterre après l'arrêt du transport de la canne à sucre le 31 juillet 2005. À partir du 28 janvier 2003, le service touristique a été assuré par de puissantes locomotives diesel de 350 ch du constructeur roumain FAUR. Le train arbore désormais fièrement le drapeau national de l'archipel, surnommé « Le dernier chemin de fer des Antilles », un lien vivant avec un passé où la canne à sucre rythmait la vie insulaire. En effet, il s'agit du seul chemin de fer des Caraïbes qui fait le tour d'une île. Et dans les Petites Antilles, c'est le dernier chemin de fer sucrier encore en activité – une véritable aubaine pour l'île et pour les touristes ! *hfs*

Zuckerrohr wurde auf St. Kitts seit 1643 angebaut. 1775 produzierten bereits 200 Landgüter Zucker. St. Kitts wurde die wohlhabendste der britischen Besitzungen. Die Einführung der Zuckerrübe trieb den internationalen Wettbewerb an und drückte die Preise nach unten. Die Zuckerrohr-Produzenten mussten neue Wege gehen. Deshalb bauten Investoren 1912 in der Nähe von Basseterre eine moderne zentrale Zuckerfabrik. Bis 1926 war eine 29 km – 18 Meilen – lange Schmalspur-Eisenbahn fertig gestellt, die auf der Spurweite 762 mm – 30 Zoll – die gesamte Insel umfuhr und Zuckerrohr zur Fabrik brachte. Die Produktionssaison, „crop“ (Ernte) genannt, dauerte von Februar bis Juni.

Zuckerzüge waren lang. Doch die einzelnen Wagen waren zweiachsig, aus Holz und leicht. Deshalb reichten für den Zuckerrohr-Transport kleine Diesellokomotiven von Herstellern wie Hunslet, Davenport und Whitcomb aus mit einer Leistung zwischen 45 und 160 PS. Doch für touristische Züge waren diese Lokomotiven zu schwach. So wurden sie auf dem Gelände der Bahnwerkstatt in Basseterre abgestellt, als der Zuckertransport am 31. Juli 2005 endete. Den Verkehr mit touristischen Gästen übernahmen ab dem 28. Januar 2003 extra dafür angeschaffte kraftvolle Diesellokomotiven des rumänischen Herstellers FAUR mit 350 PS Leistung. Der Zug fährt

jetzt stolz mit der Nationalflagge des Inselstaats als „the Last Railway in the West Indies“, als ein lebendiges Bindeglied zu einer Vergangenheit, in welcher der Zucker das Leben auf den Inseln bestimmte. Tatsächlich ist es die einzige Eisenbahn, die in der Karibik eine komplette Insel umfährt. Und in den Kleinen Antillen ist es die letzte überlebende Zuckerbahn – ein Glücksfall für die Insel und für die Touristen! *hfs*



During the construction of the sugar railway in 1912.

Lors de la construction de la voie ferrée sucrière en 1912.

Beim Bau der Zucker-Eisenbahn 1912.

Credits (2): Archive St. Kitts Scenic Railway



A photo full of symbolism: the first tourist train meets one of the last traditional sugar trains in 2003.

Une photo chargée de symbolisme : le premier train touristique croise l'un des derniers trains traditionnels transportant du sucre en 2003. Ein Foto voller Symbolik: der erste Touristen-Zug trifft sich 2003 mit einem der letzten traditionellen Zuckerzüge.

THE TRAIN – BUILT FOR COMFORT

A famous blues song says, „I am made for comfort, not for speed!“ In this sense, the St. Kitts Scenic Railway won the championship: A few years ago it received a first prize as the „slowest tourist railway in the world.“ Engine driver St. Claire smiles and considers this an honor: „We don't travel slowly, we just perfectly showcase our beautiful scenery!“ There are breathtaking stretches over bridges, journeys through villages where local children wave cheerfully at the train, fascinating glimpses of flora and fauna, and, again and again, views of the sea.

The „Island Series“ railway carriages of the St. Kitts Scenic Railway are unique in the world. The investor's company, Hamilton Construction, built them as double-decker carriages with an upper open-air observation platform that puts you high above the top of the sugar cane and island vegetation for unobstructed 360 degree viewing, and a lower air-conditioned “parlor”.

The carpeted parlor has huge six-foot vaulted windows, and is furnished with cushioned rattan chairs at inlaid tables. There is a service bar, a restroom, and paintings by local artists hang on the walls. Complimentary drinks such as rum punch, frozen daiquiris, soft drinks, fruit juices, and bottled water are served throughout the trip. Guests are treated to a colorful narration of the history of the Caribbean and St. Kitts by the Tour Director, and are entertained by the three-voice a cappella St. Kitts Railway Choir singing Caribbean folk songs, children's songs, and familiar hymns. The main season for the train runs from November to April.

Since 2003, the little train on St. Kitts had become increasingly popular. To transport even more tourists, two more powerful 450 hp locomotives of the L45H series have been acquired in addition to the existing 350 hp L30H locomotives. The first of them was introduced to service in 2025. Once again, the established supply chain proved its worth. The 350 hp locomotives had also pulled sugar trains before being transported to St. Kitts! Specifically, in Poland. The new, more powerful locomotives also came from Poland, where they had been used in mining and later in tourism. Important components such as the radiators were completely overhauled in Poland. The gearbox was renewed at the German workshop H+S. The overall work was carried out by the German workshop MaLo-Wa, and shipping was handled by the international freight forwarder Otto Haalboom from Hamburg. Additional modifications were completed at the investor's workshops in Seattle and on St. Kitts. Truly an international collaboration – all so that tourists on St. Kitts can enjoy their excursion! *hfs*

LE TRAIN – CONÇU POUR LE CONFORT

Une célèbre chanson de blues dit : « Je suis fait pour le confort, pas pour la vitesse ! » En ce sens, le St. Kitts Scenic Railway a remporté le championnat : il y a quelques années, il a reçu le premier prix du « train touristique le plus lent du monde ». Le conducteur St. Claire sourit et considère cela comme un honneur : « Nous ne voyageons pas lentement, nous mettons simplement parfaitement en valeur nos magnifiques paysages ! » Il y a des tronçons à couper le souffle sur des ponts, des trajets à travers des villages où les enfants locaux saluent joyeusement le train, des aperçus fascinants de la faune et de la flore, et, encore et encore, des vues sur la mer.

Les wagons « Island Series » du St. Kitts Scenic Railway sont uniques au monde. La société de l'investisseur, Hamilton Construction, les a construits comme des wagons à deux étages avec une plate-forme d'observation supérieure en plein air qui vous place au-dessus des champs de canne à sucre et de la végétation de l'île pour une vue imprenable à 360 degrés, et un « salon » inférieur climatisé.

Le salon recouvert de moquette dispose d'immenses fenêtres voûtées de six pieds et est meublé de chaises en rotin rembourrées autour de tables incrustées. Elle dispose d'un bar, de toilettes et de peintures d'artistes locaux accrochées aux murs. Des boissons gratuites telles que du punch au rhum, des dai-

As comfortable as in your own living room: the air-conditioned train is the perfect place to enjoy the scenery and drinks.

Confortable que dans votre propre salon : le train climatisé est l'endroit idéal pour profiter du paysage et des boissons.

Bequem wie im heimischen Wohnzimmer: im klimagekühlten Zug lassen sich Landschaft und Drinks optimal genießen.



quiris glacés, des boissons non alcoolisées, des jus de fruits et de l'eau en bouteille sont servies tout au long du voyage. Les passagers peuvent écouter les commentaires colorés du directeur du circuit sur l'histoire des Caraïbes et de Saint-Christophe-et-Niévès, et se divertir en écoutant le chœur a cappella à trois voix du St. Kitts Railway Choir qui interprète des chansons folkloriques des Caraïbes, des chansons pour enfants, et des hymnes familiaux. La saison principale pour le train s'étend de novembre à avril.

Depuis 2003, le petit train de Saint-Christophe est devenu de plus en plus populaire. Afin de transporter encore plus de touristes, deux locomotives plus puissantes de 450 ch de la série L45H ont été acquises en plus des locomotives L30H de 350 ch existantes. La première d'entre elles a été mise en service en 2025. Une fois de plus, la chaîne d'approvisionnement établie a fait ses preuves. Les locomotives de 350 ch avaient également tiré des trains de sucre avant d'être transportées à Saint-Kitts ! Plus précisément, en Pologne. Les nouvelles locomotives, plus puissantes, provenaient également de Pologne, où elles avaient été utilisées dans les mines, puis dans le tourisme. Des composants importants, tels que les radiateurs, ont été entièrement révisés en Pologne. La boîte de vitesses a été renouvelée dans l'atelier allemand H+S. L'ensemble des travaux a été réalisé par l'atelier allemand MaLoWa, et le transport a été assuré par le transitaire international Otto Haalboom de Hambourg. Des modifications supplémentaires ont été apportées dans les ateliers de l'investisseur à Seattle et à Saint-Kitts. Une véritable collaboration internationale, pour que les touristes de Saint-Kitts puissent profiter pleinement de leur excursion ! *hfs*

DER ZUG – GEBAUT FÜR KOMFORT

Ein berühmter Blues-Song sagt: „Ich bin für Komfort gemacht, nicht für Geschwindigkeit!“ In diesem Sinne hat die St. Kitts Scenic Railway die Meisterschaft gewonnen: Vor einigen Jahren erhielt sie einen ersten Preis als „langsamste Touristenbahn der Welt“. Lokführer St. Claire lächelt und betrachtet dies als Ehre: „Wir fahren nicht langsam, wir präsentieren nur perfekt unsere wunderschöne Landschaft!“ Es gibt atemberaubende Strecken über Brücken, Fahrten durch Dörfer, in denen die Kinder fröhlich dem Zug zuwinken, faszinierende Einblicke in die Flora und Fauna und immer wieder Ausblicke auf das Meer.

Die Eisenbahnwagen der „Island Series“ der St. Kitts Scenic Railway sind weltweit einzigartig. Das Unternehmen des Investors, Hamilton Construction, baute sie als Doppelstockwagen mit einer oberen Aussichtsplattform unter freiem Himmel, von der aus man hoch über den Zuckerrohrfeldern und der Vegetation der Insel steht und einen ungehinderten 360-Grad-Blick hat, sowie einem unteren, klimatisierten „Salon“.

Der mit Teppich ausgelegte Salon hat riesige, zwei Meter hohe Bogenfenster und ist mit gepolsterten Rattanstühlen an eingelegten Tischen ausgestattet. Es gibt eine Bar, eine Toilette, und an den Wänden hängen Gemälde lokaler Künstler. Während der gesamten Fahrt werden kostenlose Getränke wie Rum-Punsch, Frozen Daiquiris, Softdrinks, Fruchtsäfte und Mineralwasser serviert. Die Gäste werden vom Reiseleiter mit einer farbenfrohen Erzählung über die Geschichte der Karibik und St. Kitts unterhalten und vom dreistimmigen A-cappella-Chor der St. Kitts Railway mit karibischen Volksliedern, Kinderliedern und bekannten Kirchenliedern. Die Hauptsaison für den Zug dauert von November bis April.

Seit 2003 erfreute sich der kleine Zug auf St. Kitts zunehmender Beliebtheit. Um noch mehr Touristen befördern zu können, wurden zusätzlich zu den bestehenden 350-PS-Lokomotiven der Baureihe L30H zwei leistungsstärkere 450-PS-Lokomotiven der Baureihe L45H angeschafft. Die erste davon wurde 2025 in Betrieb genommen. Erneut bewährte sich die etablierte Lieferkette. Die 350-PS-Lokomotiven hatten vor ihrem Transport nach St. Kitts ebenfalls Zuckerzüge gezogen! Genauer gesagt in Polen. Auch die neuen, leistungsstärkeren Lokomotiven stammten aus Polen, wo sie im Bergbau und später im Tourismus eingesetzt worden waren. Wichtige Komponenten wie die Kühler wurden in Polen komplett überholt. Das Getriebe wurde in der deutschen Werkstatt H+S erneuert. Die Gesamtarbeiten wurden von der deutschen Werkstatt MaLoWa durchgeführt, und der Versand wurde vom internationalen Spediteur Otto Haalboom aus Hamburg abgewickelt. Weitere Modifikationen wurden in den Werkstätten des Investors in Seattle und auf St. Kitts vorgenommen. Eine wahrhaft internationale Zusammenarbeit – damit die Touristen auf St. Kitts ihren Ausflug genießen können! *hfs*



Preparing the locomotives for use on St. Kitts in the German workshop MaLoWa. From left to right: workshop manager Gerhard Kellner, manager Steve Hites, the Polish engineer and locomotive specialist Marek Kaniewski with his wife Bogusia, editor Hermann Schmidtendorf.

Préparation des locomotives pour l'utilisation à Saint-Christophe dans l'atelier allemand MaLoWa. De gauche à droite: Le responsable de l'atelier Gerhard Kellner, manager Steve Hites, l'ingénieur polonais et spécialiste des locomotives Marek Kaniewski avec son épouse Bogusia, l'éditeur Hermann Schmidtendorf.

Bei der Vorbereitung der Lokomotiven für den Einsatz auf St. Kitts in der deutschen Werkstatt MaLoWa. Von links: Werkstatt-Leiter Gerhard Kellner, Manager Steve Hites, der polnische Ingenieur und Lokomotiv-Spezialist Marek Kaniewski mit Ehefrau Bogusia, Redakteur Hermann Schmidtendorf.

IMPRINT

Copyrights

Reprint or other – as well in extracts and / or with the aid of electronic data carriers –, translations, distribution of digital versions, only with prior written permission of the publisher. Articles signed by name do not represent the opinion of the editorship. All exploitation rights apply to the publisher. Copyright 2025 for all contributions belongs to the publisher.

Liability

For manuscripts and illustrations submitted unsolicited no liability accepted. No liability for the correctness of the publications, despite careful checks by the Editors unless acted willfully or grossly negligent.

The non-explicit mention of trademarks does not mean that a product is without legal protection.

GRAPHICS/DESIGN

Britta Ruge buero-im-norden.de

PRINTING HOUSE

SAXOPRINT GmbH
Enderstraße 92c
01277 Dresden

PUBLICATION

6 times a year
ISSN 2752-0129

Interlok Bahnconsulting Hermann Schmidtendorf

Bruchsaler Str. 3
10715 Berlin
Phone (+49) (0)1520-6839 235
www.interlok.info

TAX NUMBER – UST

DE167943604

EDITOR IN CHIEF / V.I.S.D.P.:

Hermann Schmidtendorf Bruchsaler Straße 3
10715 Berlin
Phone (+49)(0)157 8653 9357

E-Mail redaktion@bahn-business.eu

ONLINE BLOG

www.cargo-journal.eu

ADS AND SUBSCRIPTION MANAGEMENT

Franz Sonk E-Mail: editor@cargo-journal.eu

Photo credits title page, page 14 (2): Kirsten Ruppel/SWR.

Title page (1), p.8-9: St. Kitts Scenic Railway



Otto Haalboom International Forwarding

Your partner for worldwide logistics

Reliable and customized forwarding solutions with over 40 years of experience – let us advise you now without obligation!

- ✓ Sea freight
- ✓ Air freight
- ✓ Land transportation
- ✓ Heavy & special transports

- ✓ Project logistics
- ✓ Transportation of dangerous goods
- ✓ Africa logistics

Obtain a quote dispo@speditionhaalboom.de

Otto Haalboom

INTERNATIONALE SPEDITION

WELCOME ABOARD!

NEEDSMUST TRAIN STATION, P.O. BOX 191
BASSETERRE, ST. KITTS, WEST INDIES
E-MAIL: STEVEHITES@SKAGWAYSTREETCAR.COM

PHONE: (869) 465-7263
FAX: (869) 466-4815

YOUR TOP ADDRESS FOR NEW CONSTRUCTION AND REFURBISHMENT OF PASSENGER CARS AND LOCOMOTIVES!

Hamilton Manufacturing Inc.
319 West Jameson
Unit D
Sedro Woolley, Washington 98284
USA

Phone: (+1)(425) 301-9829
Email: dross@hamiltonconst.com

TRANS MISSIONS ARE OUR PASSION

H&S Getriebeservice GmbH
Sympherstraße 80
D – 47138 Duisburg
+49 203 44 10 80
info@hs-getriebeservice.de

KUNDENSERVICE:

- Überprüfung, Wartung, Instandsetzung
- Generalüberholung
- Zwischenuntersuchung
- Zeitnahe unbürokratische Vor-Ort-Hilfe bei Getriebestörungen
- Funktions- und Dichtheits-Prüfstandlauf
- Drehzahlanpassung von Getrieben nach Remotorisierungen
- Ersatzteile: Beschaffung, individuelle Anfertigung

H&S Getriebeservice GmbH

LOKOMOTIVGETRIEBE
RADSÄTZE
MONTAGEEINSÄTZE
INDUSTRIEGETRIEBE

MaLoWa Bahnwerkstatt GmbH

Hauptstraße 10 • DE-06308 Benndorf • Tel. 034772-25588 • E-Mail: malowa-bahnwerkstatt@web.de

MODERNIZATION AND REPAIR OF STEAM AND DIESEL LOCOMOTIVES, multiple units, passenger and freight cars, components, for tourism and commercial use. Wheelset work, brake work, spare parts.

