

Die letzten dampfbetriebenen Industriebahnen im südlichen Afrika

Von Michael
Bleckmann

Hinter der Lok 3 von Sappi Saiccor verbirgt sich die ehemalige Schleppenderlok 19D #2767 von Spoor-net, die im Jahr 1947 von Robert Stephenson gebaut wurde. Hier rangiert sie am Morgen des 13. Mai 2009 im Werk Umkomaas.

Alle Aufnahmen dieses Beitrags: Michael Bleckmann



Waren bis weit in die neunziger Jahre des letzten Jahrtausends Industriebetriebe mit Dampfloks im Rangierdienst speziell in Südafrika bei den Kohle- und Erzminen noch ein alltäglicher Anblick, hat sich das Bild im Jahr 2011 gründlich gewandelt. Auf dem gesamten afrikanischen Kontinent sind nur noch drei Bahnen übriggeblieben, auf denen Dampflokomotiven im täglichen Einsatz vor Produktionszügen stehen: die Papierfabrik Sappi Saiccor in Südafrika, die Erzmine Bamangwato Concessions Ltd. in Botswana und die Hwange Colliery in Zimbabwe. Dieser Beitrag schildert die aktuelle Betriebsituation auf diesen drei kapspurigen Bahnen mit 1.067 mm Spurweite.



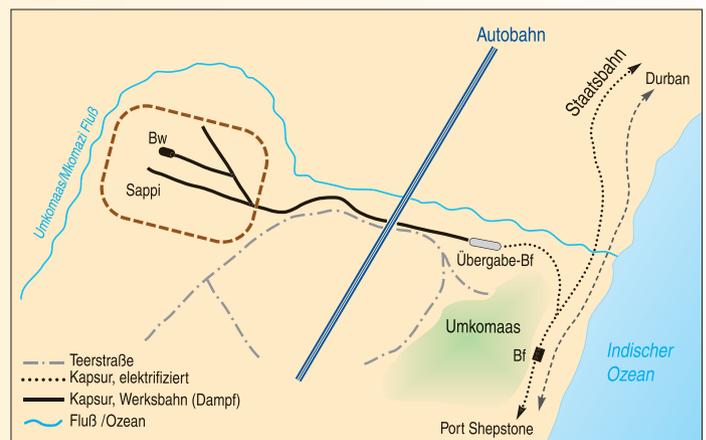
Sappi Saiccor

Sappi Saiccor betreibt in Umkomaas südlich von Durban (Natal) eine Zellulosefabrik, deren kompletter Bahnbetrieb mit gebrauchten Dampfloks der Baureihe 19 der ehemaligen südafrikanischen Staatsbahn abgewickelt wird. Die Fabrik ist mit ihrer ca. 3 km langen privaten Eisenbahnstrecke an die elektrifizierte Strecke Durban – Port Shepstone angebunden, die nördlich von Durban entlang der Küste verläuft. Die Dampfloks befördern in drei Acht-Stunden-Schichten an sieben Tagen pro Woche den gesamten Übergabeverkehr: Holz aus den Wäldern nördlich von Durban, Kohle aus den Free States-Minen, Kalkstein aus dem nahen Hafen Port

Oben:
Immer wieder beeindruckend sind die Durchfahrten der Dampflok durch das weitläufige Industrieareal von Sappi Saiccor.

Rechts:
Strecke der Zellulosefabrik Sappi Saiccor.

Karte: Sabine Ressel



An der Strecke zwischen dem Übergabebahnhof und dem Werk Sappi Saiccor finden sich einige Fotostellen um den Zug auch außerhalb des Werkes ablichten zu können.





Blick von der Autobahnbrücke auf die Übergabe zum Werk Sappi Saiccor am 15. März 2009. Im Hintergrund erkennt man die Stadt Umkomaas. Während des Besuchs im März 2009 war der gelb lackierte Bremswagen, der ansonsten immer hinter der Lok eingereiht ist, zur Revision in der Werkstatt. An seiner Stelle liefen zwei gebremste Güterwagen hinter der Lok, die ihn in dieser Zeit ersetzen.

Shepstone sowie importiertes Sulfat im Verkehr zur Fabrik und fertige Zellulose-Produkte für den Export aus der Fabrik.

Drei blau lackierte Dampfloks stehen der Fabrik zur Verfügung, wovon jedoch immer nur eine angeheizt wird, eine weitere dient als Reserve, und an der dritten werden ggf. notwendige Reparaturen durchgeführt. Nach jeweils vier Wochen wechselt die Betriebslok:

- **Nr. 1:** ex 2697 Spoornet; Borsig 1938/14748;

- **Nr. 2:** ex 2633 Spoornet): Škoda 1938/928;

- **Nr. 3:** (ex 2767 Spoornet): Robert Stephenson 1947/7280.

Gefahren wird nach bedarfsweise, wobei die Dampfloks mit der Rauchkammer voraus zur Fabrik steht. Aufgrund der unterschiedlichen Bremssysteme zwischen der Staatsbahn und der Dampfloks (Druckluft vs. Saugluft) läuft in den Zügen generell ein gelb lackierter Bremswagen mit.

Bamangwato Concessions Ltd.

In Selibe Phikwe im Osten Botswanas werden ebenfalls noch drei ex-südafrikanische 19/19D bei der dortigen Bamangwato Concessions Ltd (BCL) eingesetzt, die Dampfloks laufen hier im schweren Erzverkehr von den Untergrundschnächten zur Erzhütte.

Während der Schacht 3 mit einer kleinen Industriediesellok bedient wird, fahren die Dampfloks zu den beiden weit außerhalb der Hütte liegenden Schächte 2 und 4. Auch die

Schacht 1 der Erzmine Bamangwato Concessions Ltd. wird eigentlich nur mit Diesellok bedient. Am 23. Juli 2010 war diese jedoch defekt, sodass die Schleppenderlok LO 805 für sie einspringen musste.





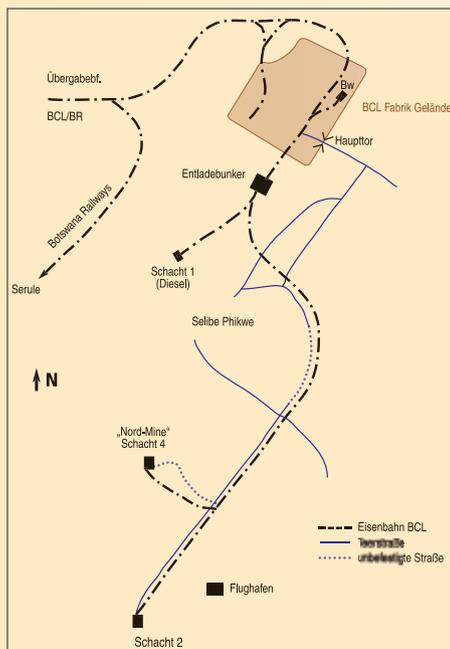
Übergabestrecke zur Staatsbahn wird mit Dampf bedient, leider hat die Lkw-Konkurrenz hier viele der Export-Leistungen bereits übernommen, und somit beschränkt sich ein Großteil der Fahrten zum Übergabebahnhof auf Lz-Leistungen.

In der Regel sind alle drei Loks angeheizt, zwei werden für den täglichen Dienst benötigt, die dritte Lok dient als Einsatzreserve



Oben: „Tender voran“ kommt der Torpedotender von LO 805 besonders gut zur Geltung. Außerhalb des Werksgebietes überquert die Lok gleich einen Bahnübergang auf dem Weg zu Schacht 2.

Unten: Nächtlich Ruhe für LO 805 in der Einsatzstelle der Bamangwato Concessions Ltd. in Selibe Phikwe am 23. Juli 2010.



Strecke der Erzbahn Bamangwato Concessions Ltd.
Karte: Sabine Ressel

oder wird für kleinere, spontane Rangieraufgaben herangezogen. Die meisten Aktivitäten finden kurz nach den jeweiligen Schichtwechseln um 7, 15 und 23 Uhr statt.

Der Fortbestand der Dampftraktion scheint bis zum Ende des Förderbetriebs in einigen Jahren aufgrund schwindender Erzvorkommen sicher zu sein, da die Mine ihre Dampfloks nachwievor preiswert betreiben kann und dank Ersatzteillieferungen aus Südafrika auch keinerlei betriebliche Probleme hat. Eine im Sommer 2010 gemietete Staatsbahn-Diesellok lief zwar zur allgemeinen Zufriedenheit, wurde aber wegen der hohen Mietkosten nicht weiter verpflichtet. Die von der

zimbabwischen Staatsbahn NRZ gekauften Garratt-Dampflokomotiven sind hingegen alle in mehr oder minder schrottreifem Zustand abgestellt, das Management der BCL-Mine sucht noch nach Käufern für die Loks. Im Sommer 2010 waren neben den Garratts noch folgende Schlepptenderloks zu sehen:

- **LO 804:** Henschel 1952/27392; ex SAR Baureihe 19 (gebraucht von NRZ);
- **LO 805:** Robert Stephenson 1947/7278; ex SAR Baureihe 19D;
- **LO 806:** North British 1948/26070; ex SAR Baureihe 19D;
- **LO 807:** North British 1948/26061; ex SAR Baureihe 19D.



Hwange Colliery

Der dritte industrielle Dampflokeinsatz in Afrika findet auf der Hwange (Wankie) Kohlemine bei Thomson Junction statt. Aufgrund der wirtschaftlichen Schwierigkeiten Zimbabwes, verbunden mit finanziellen Problemen der Mine, reicht momentan eine Garratt der ehemaligen Baureihe 15A der Staatsbahn aus, um den geringen Verkehr zwischen Mine und Staatsbahn-Übergabebahnhof abzuwickeln. Die Rangieraktivitäten innerhalb der Mine sind begrenzt, und für die stark zurückgegangene tägliche Produktionsleistung der Kohlemine reichen wenige Übergabezüge aus. Die einst spektakulären Einsätze mit Zug- und Schublok wurden mit der Stilllegung von Schächten, bzw. dem Betrieb von Förderbändern endgültig Geschichte. Lediglich der sogenannte „Loop“ wird nach vielen Jahren der Nichtnutzung jetzt wieder regelmäßig von Zügen befahren.

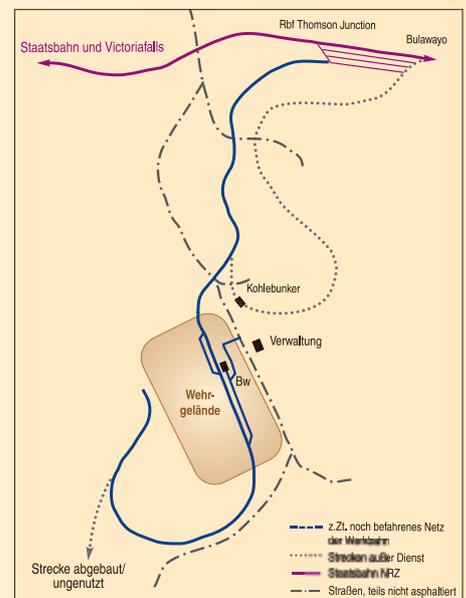
Wer das Glück hat, einen der selten verkehrenden Übergabezüge von der Staatsbahn auf der steilen Anschlussbahn zur Mine zu erleben, auf der die Garratt mit nur maximal acht Wagen unter Vollast arbeiten muss, weiß, dass es sich nachwievor lohnt, auf den Felsen vor der Mine auf den Zug zu warten. Leider haben chinesische Firmen unmittelbar in der Einfahrt zum Minenbahnhof zwei Kokereien erbaut, die nach chinesischen Umweltstandards betrieben werden und somit häufig einen Schleier aus Dunst und Dreck über das Tal legen. An- und Abtransport zu den Kokereien findet nur mit Lkw statt.

Wegen der mangelnden Reparaturmöglichkeiten der zimbabwischen Staatsbahn in Bulawayo versucht die Mine zur Zeit, die Garratts in eigener Regie wieder aufzuarbeiten. Die Loks #10 und #12 waren im Sommer 2010 in mehr oder minder entkerntem Zustand zu bewundern, der Lokleiter beton-

Oben: Blick von einem der Fördertürme auf die Garratt 11 der Hwange Colliery, hinter der sich die ehemalige 15A 423 der National Railways of Zimbabwe (NRZ) verbirgt.

Links: Mit mächtiger Qualmwolke bahnt sich die im Jahr 1952 bei Beyer Peacock gebaute Garratt den Weg durchs Werksgelände der Hwange Colliery.

Rechte Seite: Für eine Reisegruppe wurde im Jahr 2010 der ansonsten nicht genutzte Loop außerhalb des Werksgeländes befahren.



Strecke der Kohlemine Hwange Colliery.

Karte: Sabine Ressel



te immer wieder, dass mindestens eine dieser Loks im Jahr 2011 wieder betriebsfähig sein und die gegenwärtig einzige Einsatzlok (#11) unterstützen soll.

Alle Schleppenderlokomotiven (ex Südafrika, nachfolgend gebraucht von der NRZ

gekauft) stehen abgestellt und schrottreif außerhalb des Lokschuppens. Folgende Garratts waren im Juli 2010 hingegen im Einsatz zu sehen:

- **#9:** Beyer Peacock 1950/7338; ex NRZ 15A 396;

- **#10:** Beyer Peacock 1950/7334; ex NRZ 15A 392;
- **#11:** Beyer Peacock 1952/7564; ex NRZ 15A 423 (v. Franco Belge 1952/2972);
- **#12:** Beyer Peacock 1948/7266; ex NRZ 15A 370.

Allgemeine Reisetipps

Botswana ist ein absolut sicheres und einfaches Reiseland. Die Einreise ins Land erfolgt visafrei, die Buchung eines Mietwagens empfiehlt sich aufgrund des praktisch nicht vorhandenen öffentlichen Nahverkehrs in Selibe Phikwe. Die staatliche Eisenbahngesellschaft hat im Jahr 2010 überraschend beschlossen, keinen Schienenpersonenverkehr mehr anzubieten und sämtliche Personenbahnhöfe (mit der Ausnahme Francistowns) stillgelegt. Für die Anreise steht entweder die 800 km lange, gut ausgebaute Straßenfernverbindung zwischen Südafrika und Selibe Phikwe mit Grenzübertritt in Martinsdrift zur Verfügung (Achtung: der Grenzübergang wird zwischen 18 und 6 Uhr geschlossen), oder die Anreise per Flugzeug nach Francistown, etwa 140 km nördlich Selibes gelegen. Unterkünfte gibt es in Hotels und in Gästehäusern in reichlicher Auswahl. Kreditkarten werden nur von Visa und Mastercard akzeptiert, ein ausreichender Bargeldbetrag ist sehr hilfreich, weil nicht jede Karten-Transaktion aufgrund immer wieder zusammenbrechender Telefonleitungen verifiziert werden kann. Die BCL-Mine erlaubt das Betreten der Werksanlagen und das Fotografieren im Werk nach vorheriger Anmeldung und steht Besuchern sehr positiv gegenüber, solange die Sicherheitsregeln im Werk (Helmpflicht, Beachtung der Straßenverkehrsordnung) nicht verletzt werden.

Südafrika und Zimbabwe sind – im Gegensatz zu den gelegentlich reißerischen Berichten in unseren Medien – prinzipiell ebenfalls einfache und sichere Reiseländer. Das Visum für Südafrika wird kostenlos bei der Einreise erteilt, jeder kann sich frei und ungehindert im Land bewegen. Die häufig erwähnten „Probleme“ gibt es überwiegend in den Innenstädten von Johannesburg oder Kapstadt – meist auch nur dann, wenn entgegen aller Vernunft „Reichtum“ offen zur Schau getragen wird. In der Provinz, und speziell in Umkomaas, werden Besucher herzlich und positiv empfangen. Die vielen kleinen Orte an der Küste des Indischen Ozeans bieten eine Vielzahl von Übernachtungsmöglichkeiten jeder Preiskategorie. Ähnlich der BCL-Mine, empfängt auch die Sappi Pulp Mill Besucher mit offenen Armen, sofern man sich offiziell angemeldet hat. Sicherheit wird ebenfalls groß geschrieben, und schon der längere, unangemeldete Aufenthalt in der Nähe des Übergabebahnhofs zur Staatsbahn kann eine Meldung zur Betriebszentrale auslösen.

Zimbabwe ist nach dem Ende der Alleinherrschaft Mugabes wesentlich einfacher zu bereisen: Die Hyperinflation ist durch die Quasi-Abschaffung der einheimischen Währung verschwunden, Einschränkungen im Warenangebot gibt es kaum, sofern in Devisen, meist südafrikanischen Rand oder botswanischen Pula bezahlt wird. Die einheimische Bevölkerung hat jedoch wenig davon, da sie in der Regel über keine Devisen verfügt.

Die Einreise nach Zimbabwe kann per Flugzeug, Auto oder mit dem einzigen, planmäßigen, grenzüberschreitenden Personenzug südlich der Sahara (Francistown-Bulawayo) erfolgen, das notwendige Visum muss bei Einreise nach Zimbabwe bar bezahlt werden. Die staatliche Bahngesellschaft NRZ (National Railways of Zimbabwe) hat aufgrund von eklatantem Wagen- und Lokmangel einen Großteil ihres Güter- und Reisezugverkehrs eingestellt, bzw. ausgedünnt. Viele Pendlerzüge wurden gestrichen, selbst die einstige Paradeleistung der NRZ, der Nachtzug Bulawayo – Victoria Falls, verkehrt nicht mehr täglich – und dazu nur noch als GmP. Mehrstündige Verspätungen, teils sogar komplette Zugausfälle sind die Regel (aber das kennt der geneigte Leser vielleicht auch von näherliegenden Bahnen). Nutzern von Mietwagen sei die Warnung mitgegeben, dass es eine Reihe von neuen Vorschriften zur technischen Ausrüstung von Pkw gibt, die nach übereinstimmenden Berichten sehr streng kontrolliert werden.

Alle drei afrikanischen Betriebe stehen der Dampftraktion positiv gegenüber, und sollten nicht unvorhergesehene Angebote gebrauchter Dieselloks auf den Tisch des Managements fallen, werden wir auch in Zukunft noch Industriebahndampf in Afrika genießen können! Ob als Alleinreisender oder in einer Gruppe, für beste Dampflokeneinsätze ist im südlichen Afrika gesorgt!

Michael Bleckmann – www.tanago.de