

# Der Niedergang der Eisenbahn in Zimbabwe



▲ Die Garratt 14A 525 verlässt Mpopoma mit beeindruckender Qualmwolke am 29.5.2011.

Gelegentlich schafft es Zimbabwe dank der instabilen politischen Lage oder den wirtschaftlichen Schwierigkeiten sogar bis in unsere Nachrichtensendungen. Denken Eisenbahnfans an Zimbabwe, fallen einem vielleicht noch die mächtigen Garratt-Lokomotiven ein, die so typisch für Zimbabwe waren. Außerhalb der Katastrophen findet Zimbabwe in unseren

Nachrichten nicht statt, und das Hintergrundwissen über die National Railways of Zimbabwe (NRZ) ist faktisch kaum vorhanden. Dieser Artikel möchte einen kleinen Überblick über die gegenwärtige Situation der Eisenbahn in Zimbabwe geben – angefangen mit einem kleinen geschichtlichen Rückblick ins Jahr 1980:

Nachdem Zimbabwe im Sommer 1980 unabhängig wurde, blühte die Wirtschaft trotz des Weggangs zahlreicher weißer Fachkräfte auf, die nach dem Ende des Apartheidregimes des letzten Ministerpräsidenten Ian Smith das Land freiwillig oder gezwungenermaßen verlassen hatten. Viele zuvor im Exil lebende Intellektuelle kehrten ins Land zurück und brachten neue Ideen und neues Kapital ins Land. Die Eisenbahn wurde in den Führungspositionen mit neuen Personen besetzt, auch Positionen wie Lokführer und Dispatcher waren der Bevölkerungsmehrheit nicht mehr verschlossen.

Bereits ein Jahrzehnt später gab es dann den ersten Einschnitt: Kanada vergab einen Kredit zur Modernisierung des alternden (Dampf-)Lokomotivparks- und machte zur Bedingung, daß nicht nur kanadische Diesellokomotiven gekauft, sondern auch alle Garratt-Lokomotiven der Baureihe 20, die damals das Rückgrat

des schweren Durchgangsgüterverkehrs zwischen Victoria Falls, Thomson Junction und Bulawayo bildeten, verschrottet wurden. In der Euphorie der Beschaffung

der Diesellokomotiven gingen warnende Stimmen unter, die bereits damals eine Abhängigkeit von den neuen Maschinen ohne Rückfallebene befürchteten. Die

▶ Schnell noch über die Gleise, obwohl 15A 395 ihren Güterzug in der Ausfahrt von Thomson Junction schon beschleunigt.



Warnungen wurden in den Wind geschlagen, und EMD/GMD lieferten insgesamt 61 Turbolader-Diesellokomotiven des Typs GT22LC-2. Die Baureihe 20 wurde verschrottet und ist heute nur noch mit zwei heruntergekommenen Maschinen im Bestand des Eisenbahnmuseums vertreten. Dennoch waren die restlichen Dampflokomotiven noch lange nicht unverzichtbar, und somit blieb auch die Infrastruktur für Betrieb und Erhaltung in Bulawayo intakt, denn im regionalen Güterzugdienst, im Rangierdienst, sowie auf der anspruchsvollen Zweigstrecke nach West Nicholson, wurden die Maschinen der Baureihen 14A, 15A und 16A noch benötigt.

Bereits zum damaligen Zeitpunkt begann eine Entwicklung, die sich schleichend über die Jahre fortsetzte und bis heute zu großen Problemen führt: der Standard der Lokunterhaltung und die Qualifizierung der Loks Schlosser ging permanent zurück. In Zeiten ausreichend vorhandener Lokomotiven, sowohl der Diesel-, als auch der Dampftraktion, fiel es nicht weiter auf, wenn eine Lokomotive nicht ordnungsgemäß unterhalten werden konnte, denn die NRZ beschaffte sich jederzeit Ersatz aus dem Bestand noch zahlreich vorhandenen Betriebslokomotiven.

Die erste große Krise entstand, als die ersten der neu beschafften Diesellokomotiven mangels Ersatzteilen abgestellt wurden mussten. Zimbabwe ersuchte die Lokhersteller um die Gewährung eines weiteren Kredits, da bereits zum damaligen Zeitpunkt weder die Regierung, noch die Staatsbahn über ausreichende Finanzmittel verfügten, um die Ersatzteile zu beschaffen. Dieser Kredit wurde abgelehnt und somit mussten in der Folgezeit immer mehr relativ neue Diesellokomotiven aus Ersatzteilmangel abgestellt werden. Die dadurch beginnende Kannibalisierung der noch existierenden Einheiten entspannte die Lage kurzfristig, war jedoch für die langfristige Zukunft des Fahrzeugeinsatzes absolut kontraproduktiv.

Parallel dazu ging auch das Niveau der Fahrzeug- und Wagenunterhaltung permanent zurück, auch hier war Ersatzteilmangel und der Exodus ausgebildeter Fachkräfte der Grund. Die NRZ hatte zwar immer weniger Güter zu transportieren, und auch der Personenverkehr begann, langsam aber sicher zu schrumpfen, noch aber hielten sich im Personenzugbereich fast alle Züge, lediglich der Güterverkehr brach dramatisch ein:

1980 beförderte die NRZ 17,5 Millionen Tonnen Fracht, 2003 waren es nur noch 3,7 Millionen Tonnen; von den ursprünglich 313 Kilometern elektrifizierter Strecke von Gweru nach Harare ist heute nichts mehr übrig geblieben: selbst im Hauptbahnhof von Harare wurde die Oberleitung gestohlen.

Mitte der Neunziger Jahre verschärfen sich die wirtschaftlichen Probleme des

▶  
**DE 1050 (EMD 1982) bespannte am 25.5.2011 den verspäteten Nachtzug Bulawajo - Victoria Falls.**



▶  
**Garratt 14A 525 mit einem Fotogüter auf dem Weg nach Cement.**



▶  
**Garratt 16A 611 verlässt am 26.5.2011 den Bahnhof Plum Tree.**





▲ 15A 395 und 16A 611 umrunden einen einzeln stehenden Baobab-Baum auf dem »Loop«, der alten Hausstrecke zwischen Lukosi und Thomson Junction. Zu dieser außergewöhnlichen Bespannung kam es, da 15A 395 undicht wurde, und man vermeiden wollte, im Streckenabschnitt liegen zu bleiben.

Landes, der Staat und seine Staatsfirmen waren bankrott. Die NRZ war kaum noch in der Lage, selbst die wichtigsten Kohlezüge zwischen der Mine in Hwange und den Kraftwerken in Bulawayo und Harare zu bespannen: es gab kaum noch betriebsfähige Diesellokomotiven, die Dampflokomotiven waren zwar noch betriebsfähig, aber nicht mehr wirklich streckentauglich. Auch wenn mancher bereits wieder davon träumte, daß aufgrund des Diesellokmangels und der Finanzknappheit des Staates, der es sich teilweise noch nicht einmal leisten konnte, Dieseltreibstoff aus Südafrika zu importieren, wieder Garratt-Maschinen in den Streckendienst kommen würden, geschah nichts dergleichen.

Die Anrainerstaaten Zimbabwes wurden in der Zwischenzeit aufgrund der Probleme der NRZ langsam nervös, denn Zimbabwe war eines der wichtigsten Transitländer für den Export der zentralafrikanischen Rohstoffe zu den Häfen Südafrikas. Konnte die NRZ ihre Transportverpflichtungen nicht nachkommen, erlitten auch die Anrainerstaaten Verluste.

Daher wurde die NRZ auf einigen Strecken defacto enteignet, auf anderen verlor sie die Betriebsführung. Im Jahr 1999 ging die Bulawayo-Beitbridge-Railway BBR in Betrieb: zwischen Bulawayo und Beitbridge übernahm sie den Güterverkehr komplett und stellte somit den Export vom südlichen Zentralafrika nach Südafrika auf der nun schnellsten und direktesten Route sicher. Die BBR wird heute von einem Konsortium über-

wiegend südafrikanischer Investoren kontrolliert. Kollateralschaden dieser Entwicklung war die Botswana Railways, deren Güterverkehr Zimbabwe - Botswana - Südafrika von 90 000 Tonnen im Jahr 1995 auf 10 000 Tonnen im Jahr 2001 zurückging, da jetzt alle Verkehre via BBR abgewickelt wurden.

Die große Wirtschaftskrise Zimbabwes im Jahr 2003 und den Folgejahren brachten den vollständigen Kollaps der staatlichen Verwaltung und des Eisenbahnsystems: eine unglaubliche Hyperinflation von 230 000 000% im Jahr (2008), über 80% Arbeitslosigkeit, Milliarden Zimbabwe-Dollar Staatsschulden und ein total defizitärer Bahnbetrieb konnten nicht länger kaschiert werden. Die Wirtschaft Zimbabwes brach zusammen, somit waren auch für die NRZ keinerlei inländischen Güter mehr zu transportieren, es gab kein Geld für Dieseltreibstoff, kein Geld für Gehälter, Schlußpunkt des Niedergangs war der Aufruf der NRZ, die Mitarbeiter mögen sich doch selbst in Naturalien (Büro- und Werkstattausrüstung) bezahlen. Viele der offiziell noch in den Statistiken geführten Eisenbahner sind mittlerweile nach Südafrika geflüchtet, oder kommen schon gar nicht mehr zur Arbeit, denn es gibt weder etwas zu tun, noch werden sie bezahlt. Auf den Hauptabfuhrstrecken haben sich inzwischen private EVUs und die Nachbarbahnen einen Großteil des Verkehrs gesichert: auch auf der Transitstrecke Sambia - Victoria Falls - Bulawayo verlor die NRZ per Dekret den Güterverkehr, dort fahren jetzt

Transnet und andere südafrikanische Bahnen, auch die Diesellokomotiven der Botswana Railways und der sambischen Staatsbahn fahren jetzt anstelle der NRZ. Die gesamte Infrastruktur wurde geplündert: Kabel, Signalanlagen, selbst Glühlampen und Ziegel wurden gestohlen. Ein Großteil des Zugverkehrs wird heute mit Vorsichtsbefehlen abgewickelt: Die Signale zeigen, falls es noch Strom und Glühlampen gibt, alle rot - und der Zug darf trotzdem weiterfahren. Nichts für schwache Nerven ...

Auch der Niedergang des Personenverkehrs nimmt immer dramatischere Züge an: von ursprünglich über 130 täglichen Zügen auf dem Gesamtnetz der NRZ (ohne Nahverkehrsleistungen) blieben mit Stand März 2011 nur noch knapp 50 Personenzüge übrig - und selbst diese Zahl ist nur auf dem Papier existent, denn viele Züge fallen mangels Lokomotiv- oder Wagenverfügbarkeit einfach aus.

Dennoch wurde die Presseabteilung des Verkehrsministeriums nicht müde, immer wieder die Re-Vitalisierung des Dampflokomotivverkehrs zu verkünden. Im Jahr 2011 sollten ganze 15 Garratts wieder aufgearbeitet werden und für Touristenzüge und den Rangierdienst in Bulawayo zur Verfügung stehen. Aktueller Stand: es gibt nicht mehr, sondern weniger betriebsfähige Dampflokomotiven: statt 15 unter Dampf sind es mit viel Glück noch ganze zwei, die werktags pro forma für den Rangierdienst in Bulawayo angeheizt werden. Viel zu tun ist nicht mehr: wenn es Güterwagen zum Verschieben gibt,

wird eher eine Diesellok eingesetzt, und die wenigen verbliebenen Leerfahrten der Personenzuggarnituren aus dem Bahnhof Bulawayo heraus teilen sich die Dampflokomotiven mit der Diesellokkonkurrenz.

Anfang 2012 waren die Lokomotiven 14A 519 (zusammengebaut aus dem Kessel der 14A 519 und dem Fahrwerk der 14A 525), 15A 395, 16A 611 und 16A 613 mehr oder minder betriebsfähig in Bulawayo vorhanden.

Streckeneinsätze der Garratts gibt es nur noch mit Sonderzügen, die NRZ organisiert anlässlich offizieller Feiertage etwa zwei bis drei Sonderzüge im Jahr für einheimische Fahrgäste nach Plumtree oder Sawmills. Dazu kommt eine jährliche Sonderfahrt deutscher und englischer Eisenbahnfreunde, die alle betriebsfähigen Dampflokbauereihen rund um Bulawayo und nach Victoria Falls einsetzt. Ansonsten ist die NRZ von 2012 nur noch ein Schatten ihrer selbst. Das Personal ist nachwievor sehr bemüht, eine bestmögliche Leistung zu erbringen, aber die äußeren Umstände sind natürlich nicht dazu angetan, einen großen Aufschwung zu erwarten. Wir können den engagierten Eisenbahnern der NRZ nur eine positive Zukunft wünschen und hoffen, daß sich die Zeiten bessern.

Michael Bleckmann



▲ Unweit der berühmten Hufeisenkurven erklimmt 15A 395 mit einem GmP und entsprechender Kraftanstrengung die Steigung in Richtung Zanguja.  
Fotos: Michael Bleckmann

# TANAGO

## Eisenbahnreisen 2012

<b>China:</b> Volldampf im Westen	21. Febr.–4. März 2012	EUR 3.320
<b>Eritrea:</b> Dampf in den Bergen	9. März–17. März 2012	ab EUR 1.950
<b>China:</b> Volldampf im Nordosten	21. März–31. März 2012	EUR 2.350
<b>China:</b> Schmalspurparadies	29. März–8. April 2012	ab EUR 1.180
<b>Chile:</b> Spektakuläre Züge zwischen Pazifik und Anden	20. April–6. Mai 2012	ab EUR 2.695
<b>Großbritannien:</b> Dampfspektakel in Wales	21. April–29. April 2012	ab EUR 1.430
<b>Südafrika &amp; Botswana:</b> Dampf 2012	20. Mai–2. Juni 2012	ab EUR 2.970
<b>Zimbabwe &amp; Sambia:</b> Dampf 2012	1. Juni–12. Juni 2012	ab EUR 3.100
<b>Südafrika:</b> Ellok-Klassiker & Diesel-Veteranen	9. Juni–17. Juni 2012	ab EUR 1.850
<b>Indonesien:</b> Diesel im Paradies	22. Juni–8. Juli 2012	ab EUR 2.375
<b>Großbritannien:</b> Große Loks unter Volldampf	23. Juni–2. Juli 2012	
<b>Eritrea:</b> Dampf am Roten Meer	15. Sept.–30. Sept. 2012	
<b>Zimbabwe + Botswana:</b> Streckenbereisung Nordost	28. Okt.–17. Nov. 2012	

Mehr Informationen zu den Reiseangeboten finden Sie auf unserer Homepage. [www.tanago.de](http://www.tanago.de)

Tanago GmbH • Sedanstr. 9 • D-12167 Berlin • Telefon: +49 (0)30 79 74 83 81 • Telefax: +49 (0)30 79 74 84 17 • Email: [info@tanago.de](mailto:info@tanago.de)

**TANAGO**