

Botswana: Bericht unserer Reise im August 2016



Unsere Tour nach Botswana erbrachte wieder schöne Fotomöglichkeiten, wenngleich auch die gegenwärtige wirtschaftliche Lage der BCL Kupfer Mine nicht zu unseren Gunsten war.

Zunächst der aktuelle Betriebsbestand aller Loks:

LO804: wartet auf Überhitzerelemente
LO805: Schrott
LO806: Denkmal
LO807: im Einsatz
LO809: verkauft nach Victoria Falls
LO810: dito
LO812: betriebsfähig, Reserve
LO813: im Einsatz

LO901: im Einsatz

Die Einsatzloks machen einen sehr heruntergekommenen Eindruck, obwohl sie gerade erst im letzten Jahr eine HU erhielten. Vor allem der unglaubliche Dreck an den Loks erstaunte uns. Es geht halt dem Ende entgegen – und obwohl die BCL-Mine auf die Dampftraktion angewiesen ist, werden nur sehr wenige Finanzmittel für den Betrieb zur Verfügung gestellt. Das hat sicherlich auch damit zu tun, daß die Mine in großen finanziellen Schwierigkeiten steckt.

Auch in der örtlichen Presse ist BCL jeden Tag ein Thema – und leider kein positives: die Mine hat in der Hoffnung auf steigende Kupferpreise vor 2-3 Jahren massiv investiert, die komplette Schmelzanlage wurde modernisiert, man kaufte andere Kupferminen und Lagerstätten auf. Jetzt ist der Kupferpreis im Keller, und die Not ist groß: das Geld ist weg, und es besteht wenig Hoffnung, daß die Weltmarktpreise anziehen werden.

Zeitweise waren die Probleme so drängend, daß noch nicht einmal Gehälter und Lieferantenrechnungen bezahlt werden konnten. Die Arbeiter haben keine Wahl, aber die Lieferanten reagierten sofort und haben die BCL-Mine auf Vorkasse umgestellt. Da BCL aber keine Vorkasse leisten kann, erhält sie auch keine Rohstoffe und Ersatzteile mehr: keine Kohle, kein Dynamit, kein Diesel.

Nun hoffen alle auf die Unterstützung der Regierung, da BCL ja ein komplett staatliches Unternehmen ist...

Diese Jahr feiert Botswana seinen Gründungstag zum 50. Mal, und auch BCL feiert mit: LO806 erhielt eine komplette Neulackierung und wird als Denkmalslok am Stadtrand von Selibe aufgestellt. Dazu teilte man die Lok in 4 Teile auf: Kessel, Tender, und den Rahmen, welchen man in 2 Teile schnitt. Alles wurde dann mit einem Kran auf einen Tieflader gehoben und an den neuen Standort gefahren. Mangels eigener Pressearbeit wurden die anwesenden Tanago-Fotografen zu offiziellen Pressefotografen umgewidmet.

Die Mine machte es sehr stolz, einen Beitrag zum Jubiläum leisten zu können – zumal es auch kaum etwas kostete... dem Betriebsleiter blutete aber das Herz, eines seiner „Kinder“ gehen zu sehen.

Der prinzipielle Betriebsablauf hat sich nicht geändert: die beiden Schächte „Selibe“ und „Selibe Nord“ werden nach wie vor etwa 1x pro Schicht angefahren, dazu kommt noch die Übergabe zur Staatsbahn. Für jeden dieser Dienste steht 1 Dampflok zur Verfügung (Schachtbedienung und Übergabe). Leider hat sich die Qualität der Voraussagen, wann welcher Zug wohin fährt, eher verschlechtert. Bereits im letzten Jahr waren die Angaben zu den Fahrten mit Vorsicht zu genießen, denn Aussagen wie „wir müssen sofort zum Schacht Selibe fahren, der Bunker ist voll“ entpuppten sich dann als Abfahrt in 3 Stunden.

In diesem Jahr wurde es noch ungenauer: Höhepunkt war eine Aussage am Vormittag, „es müßten unbedingt und schnellstmöglich 900 Tonnen vom Schacht Selibe abgeholt werden“ - und bis Sonnenuntergang bewegte sich kein Zug auf der Strecke...

Allerdings sind die Dampfbahner auch nur ausführende Organe und komplett von den Schächten und dem Verkehrskoordinator abhängig. Wenn von dort nichts kommt, bleiben die Loks halt auf dem Hof.

Eine willkommene Abwechslung waren die Einsätze der Dampfloks an der Wiegebrücke, die umfangreiche Rangiermanöver in bestem Licht boten, und die Bedienung des Übergabebahnhofs zur Staatsbahn.

Die beiden ex-NRZ-Garratt der Baureihe 14A, welche jahrelang auf dem Todesgleis vor sich hin rosteten, kehren bald in ihre Heimat zurück: Mitte August war bereits ein Team von Spezialisten vor Ort, die die Loks schleppfähig vorbereiteten, Stangen abbauten, und lose Teile fixierten. Ende September sollen sie dann via Plumtree und Bulawayo nach Victoria Falls kommen, um dort die Flotte touristischer Dampfloks zu ergänzen.

Rein aus Neugier besuchten wir auch den Flughafen von Selibe, auf dem sogar 5-6x die Woche Flugverkehr stattfindet! Am gleichen Tag kehrten wir gegen 22:00 von den Nachtaufnahmen am Selibe-Schacht zurück – und sahen an der Einmündung der Flughafenstraße jemanden wild mit den Armen fuchtelnd um Mitfahrt bitten. Was macht man abends um 10 als einziges Auto in der Gegend? Man hält an und läßt sich die Lebensgeschichte des Flughafentechnikers erzählen...

Ob wir nochmals nach Selibe fahren werden? Momentan schaut es nicht danach aus: die Anreise ist kompliziert und lang, die Zukunft der Mine ungewiß, das Verkehrsniveau niedrig, aber die Hotelpreise hoch.

