

Die Tanganjika-Bahn

Idee zum Modell und Text Dipl. Ing. Erik Regel†



Empfangsgebäude Bahnhof Daressalam Foto: Holzmann

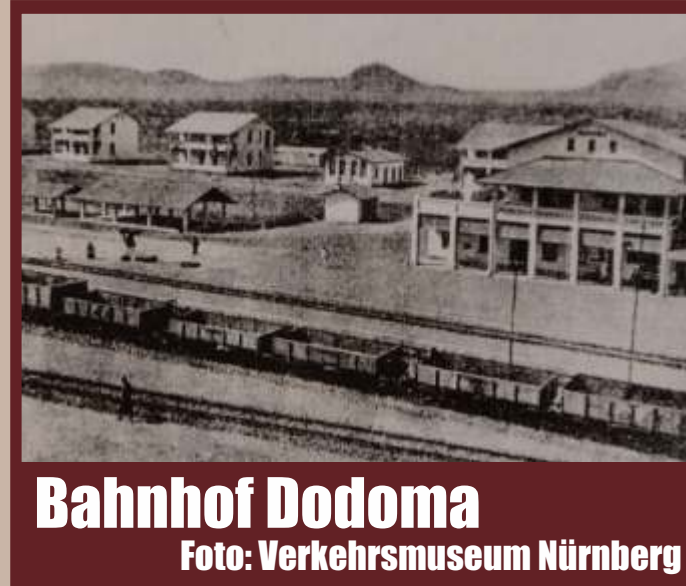
Dem Hobbyisten sind Modellbahnanlagen wohl vertraut. Die meisten Anlagen zeigen deutsche oder europäische Themen. Selten findet man Themen aus der Frühzeit der Eisenbahnen. Umso reizvoller war der Gedanke, ein Thema aus der Zeit der ehemaligen Deutschen Kolonien, also um 1890 - 1915, nachzugestalten.

Zur Geschichte der Tanganjika-Bahn, auch Mittellandbahn (OAE) genannt.

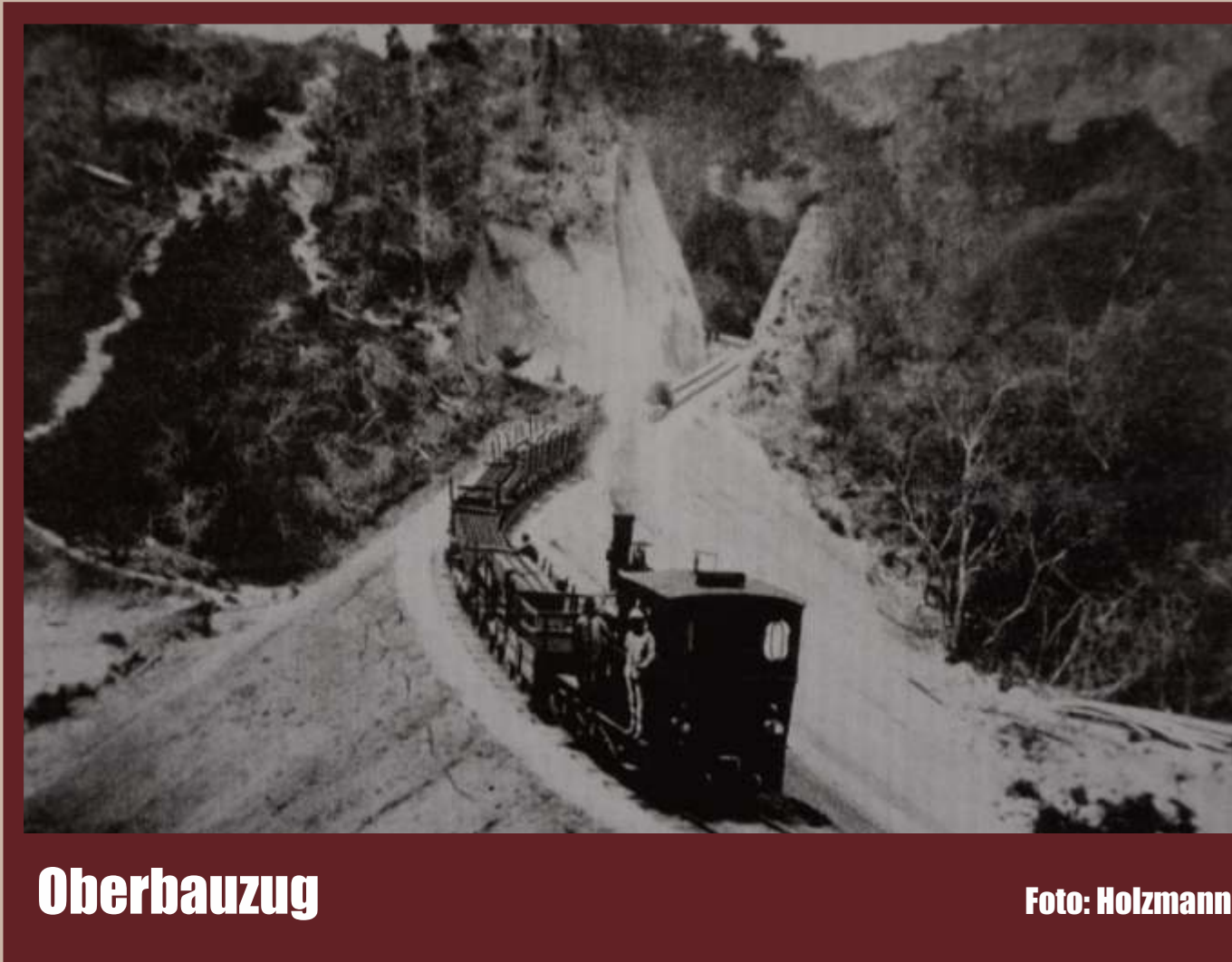
1895 bildete die Kolonial-Abteilung des Außenamtes und die „Deutsch-Ostafrikanische Gesellschaft“ zusammen mit der „Deutschen Bank“ ein Komitee zur Planung und Finanzierung einer Bahnverbindung von Daressalam ins Landesinnere. Der Reichstag bewilligte dann der neugegründeten „Ostafrikanischen Eisenbahngesellschaft“ eine meterspurige Stichbahn bis Morogoro, Baubeginn 1. Februar 1905.

Die Baufirma „Philipp Holzmann & Co.“ verwendete leichte Schienen auf Stahlschwellen, die Baulokomotiven ähnelten der preußischen T2. Steigungen über 25 % wurden vermieden, aber Krümmungen bis 100 Meter mußten in Kauf genommen werden. Die erste Station „Morogoro“ (km 209) wurde nach 30 Monaten erreicht. Schon nach fünf Jahren erzwang die Verkehrssteigerung die Beseitigung der zu engen Kurven, die Auswechslung von Brücken und der leichten Schienen gegen schwerere (27,8 kg für 10 t Achsdruck). Die Firma Holzmann trieb den Bau energisch vorwärts und so konnte schon am 1. Juli 1912 der Betrieb bis Tabora, der alten Araberstadt und Kreuzpunkt von Karawanen (auf 1200 m gelegen), aufgenommen werden.

Man fand sich mit Belgien im Wettlauf den Tanganjikasee (60 x größer als der Bodensee) als Erster zu erreichen. Auf deutscher Seite fehlten noch 405 Kilometer. Jetzt setzte Holzmann den Weiterbau mit noch größerer Energie



Bahnhof Dodoma Foto: Verkehrsmuseum Nürnberg



Oberbauzug

Foto: Holzmann

fort und erreichte 1913 den Malagarassi-Fluß, der mit dem Bau einer 160 Meter langen Brücke überwunden wurde. Die Reststrecke führt abwärts zum 780 Meter hoch liegenden Tanganjika-See. Die Gleisspitze erreichte am 1. Februar 1914 die Kigomabucht (ein günstiges Hafengebiet) und am 15. März 1914 wurde die Gesamtstrecke eröffnet.

In Kigoma erhielten die Bahnhofsanlagen einen Lokschuppen mit Drehscheibe und 5 Ständen, eine kleine Werkstatt und ein Hotel.

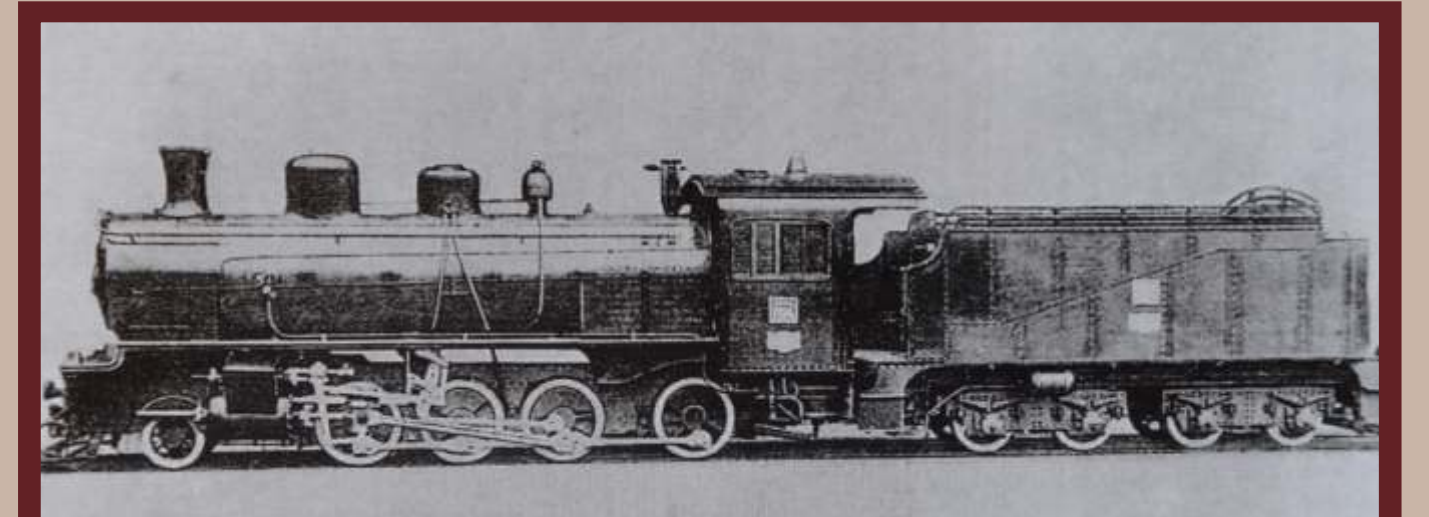
Für den Dienst auf dem großen See und die Überfahrt nach Alberville am kongolesischen Ufer wurden Helliganlagen, Hafen-, Krananlagen und ein Zollschuppen gebaut. Zum Einsatz kamen die „Hedwig von Wissmann“, die „Götzen“ und die „Rechenberg“.

stationen waren auf der gesamten Strecke in ausreichender Zahl angelegt.

Die OAE besaß nach dem Stand der Technik modernstes rollendes Material mit automatischer Kupplung und Sonderkonstruktionen, wie Gelenklokomotiven Typ Mallet und Loks mit dampfgetriebener Wasserpumpe zur Speisewasser-Aufnahme aus Regenwassertümpeln an der Strecke. Insgesamt 64 Lokomotiven, davon 44 Tenderlokomotiven mit 30 Wasserwagen (die ersten angeschafften Tenderlokomotiven konnten wahlweise mit Öl oder Kohle befeuert werden, später wurden einheitlich alle Lokomotiven mit Holzfeuerung versehen), sowie 26 zweiachsige und 15 vierachsige Personen- und Gepäckwagen, 135 gedeckte und 250 offene Güterwagen (45 vierachsige) und 56 Bahndienstwagen. Auch Motordraisinen kamen zum Einsatz.

An Personal wurden 137 Europäer, sowie 3276 Afrikaner und Inder beschäftigt.

Dieser Bahn wurden nur wenige Friedensmonate vergönnt: Am 5. August 1914 empfing die Funkstation Daressalam vom Sender Windhuk die von Nauen übermit-



OAE-Dampflokomotive Nr. 104 (Hanomag, 1911), hier ohne Lampen und Bremsschläuche. An sich besaß dieser Loktyp Dreilicht-Spitzensignal und einen leicht konischen Schornstein.

Foto: Verkehrsmuseum

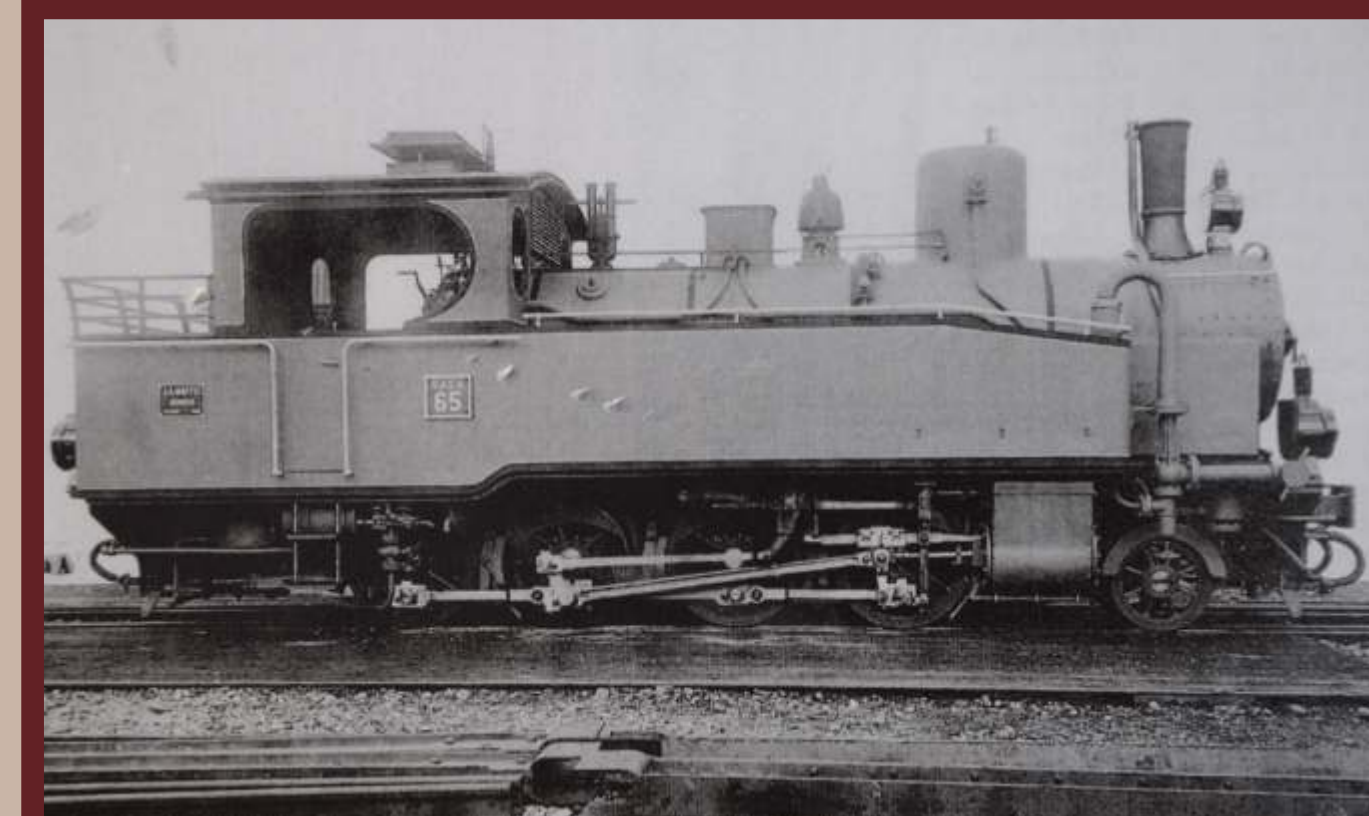
Daressalam über sechs Wochen.

Zum Modellbau

Die erste Schwierigkeit war der Zugang zu Fahrliteratur und geeignetem Bildmaterial für den Nachbau von Gebäuden und rollendem Material.

Die Streckenwahl fiel auf die Mittellandbahn der Kolonie „Deutsch-Ostafrika“, heute Tansania. Sie besaß die längste Bahnstrecke in Deutschlands Kolonien: Daressalam - Kigoma 1252 Kilometer (im europäischen Vergleich: etwa Königsberg - Mailand) und verfügt über den modernsten Lok- und Wagenpark. Da im Handel kein modellgerechtes rollendes Material erhältlich war, wurden geeignete europäische, wie auch amerikanische Lok- und Waggonmodelle umgebaut. Naturgemäß können alle Modelle nur begrenzt den Anspruch auf Übereinstimmung mit den Originalen erfüllen. Konstruktionspläne waren nicht mehr zugänglich und die wenigen noch vorhandenen Abbildungen - auch von Gebäuden - erlauben keinen Blick auf die Objektrealität!

Dipl.-Ing. Erik Regel



OAE-Dampflokomotive Nr. 65 (Maffei, 1910). Beachtenswert der Holz-Vorratsbehälter

Foto: Krauss-Maffei

telte Kriegserklärung Englands. Im Verlauf der folgenden Kämpfe wurde die Bahn durch Feindeinwirkung oder auch durch die Deutsche Schutztruppe zerstört. Im Sandstrand von Daressalam wurden 1957 vergrabene Waggons und Lokomotiven entdeckt und ausgegraben.

Fahrplan

Der Fahrplan vom 15. März 1914 zeigt den Nachtverkehr, der die Befahrung der Gesamtstrecke

in rund 48 Stunden ermöglichte (= 23,7 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit). Durchgehende Schnellzüge sollten mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h die Reisedauer auf 1 1/2 Tage reduzieren. Zum Vergleich: Zehn Jahre vor der Eröffnung der Mittellandbahn gingen von dem alten Karawanenplatz Udjiji bei Kigoma aus noch 1719 Karawanen mit 13630 Lastenträgern ab. Sie brauchten für ihren Marsch über Tabora an die Küste nach

Deutsch-Ostafrika auf einer Landkarte von 1899



Modelleisenbahn-Club Traunstein e.V.

Im Sommer 2002 bekam der Modelleisenbahn-Club Traunstein e.V. von der Familie Regel, Rosenheim/Bad Reichenhall das Diorama „OAE“ von Herrn Dipl. Ing Erik Regel zur Verfügung gestellt.

In vielstündiger Arbeit wurde die Anlage restauriert, zum Teil erneuert, technisch, elektrisch und gestalterisch den heutigen Verhältnissen angepasst, jedoch immer mit dem Gedanken, das Werk von Herrn Erik Regel in seinen Grundzügen zu erhalten.

Daten und Fakten

1885	Gebiete von Ostafrika kamen unter die Reichshoheit und wurden Schutzgebiete genannt
Mitte 1891	Erste Pläne für eine Stichbahn Daressalam - Morogoro
Ende 1904	Konzessionserteilung an die Ostafrikanischen Eisenbahngesellschaft (OAE)
Februar 1905	Beginn der Bauarbeiten in Daressalam (km 09)
15. Oktober 1906	Eröffnung der Strecke bis Pugu (km 21)
9. Oktober 1907	Eröffnung der Strecke bis Morogoro (km 209)
Mitte 1908	Placet des Reichstags zur Streckenverlängerung nach Westen
1908 - 1911	Fortsetzung der Bauarbeiten mit Eröffnung der Strecken Kilossa (km 290), Dodoma (km 463) und Bahi (km 525)
1. Juli 1912	Eröffnung der Strecke bis Tabora (km 847)
21. Februar 1913	Eröffnung der Strecke bis Malagarassi (ehem. Ugaga, km 1082)
15. März 1914	Eröffnung der Reststrecke bis Kigoma am Tanganjika-See (km 1252)
5. August 1914	Eingang der Meldung vom Kriegsausbruch in Europa, danach erste Militärtransporte per Bahn
31. Juli 1916	Eroberung von Dodoma durch englische Truppen, anschließend gehen außer Kilossa und Klimatinde auch Daressalam und Tabora verloren; damit ist die Mittellandbahn fest in britischer Hand
14. November 1918	Feuereinstellung an allen Fronten; bald darauf wird Deutsch-Ostafrika und sein Eisenbahnnetz endgültig britischer Mandatsverwaltung unterstellt.

Große Städte an der Bahnlinie Daressalam - Kigoma

Daressalam	(Dar es-Salam [arab. „Haus des Friedens“]) 950.000 Einwohner, größte und wichtigste Hafenstadt Tansanias, km 1885 unter deutsche Kolonialherrschaft und wurde 1896 Hauptstadt von Deutsch-Ostafrika, 1919 von Tanganjika und 1964 von Tansania; Ausgangspunkt mehrerer Bahnlinien
Morogoro	Verwaltungssitz der gleichnamigen Region, 62.000 Einwohner, Holzverarbeitung, Bahnstation
Tabora	Verwaltungssitz der gleichnamigen Region, 87.000 Einwohner; Handels- und Kulturzentrum, Bahnknotenpunkt und Eisenbahnreparaturwerkstätten
Kigoma	Hafenstadt am nördlichen Ostufer des Tanganjikasees, 50.000 Einwohner, ehemals bedeutendes Zentrum für Sklaven- und Elfenbeinhandel, Endpunkt der Bahnlinie von Daressalam (Umschlag Bahn/Schiff)

Aktuelles aus der Datenbank von



WIKIPEDIA Die freie Enzyklopädie

Die **Tanganjikabahn** (ehemaliger deutscher Name *Ostafrikanische Zentralbahn*), ist heute neben der TAZARA die wichtigste Eisenbahnstrecke des ostafrikanischen Staates Tansania. Tanganjika ist der Name für das tansanische Festland. Die Stadt Kigoma am Tanganjikasee und die tansanische Metropole Daressalam sind die Endpunkte der Strecke.

Die Tanganjikabahn war nach der Usambarabahn das zweite Bahnprojekt der Kolonie Deutsch-Ostafrika. Dazu wurde die Ostafrikanische Eisenbahngesellschaft (OAE) gegründet, der Bahnbau ab 1904 vom Deutschen Reich mit 21 Millionen Mark finanziert und 1905 in der Hafen- und damaligen Hauptstadt Daressalam begonnen. Von Beginn an hatte Reichskommissar Geheimer Baurat Franz Allmaras (1875 + 1953) mit großen Schwierigkeiten, bedingt durch das tropische Klima, periodische Regenzeiten und fehlendes Baumaterial zu kämpfen. Andererseits konnten sie auf die Erfahrungen beim Bau der Usambarabahn zurückgreifen. Ebenso wie dort wurde die Meterspur gewählt. Die Tanganjikabahn ist die größte technische Hinterlassenschaft der deutschen Kolonialzeit in Tansania. Die Trasse folgte alten Karawanenrouten bis nach Tabora, was für die deutschen Siedler große logistische Vorteile bei der Anlage von Plantagen und für den kleinen Ort einen Ausbau zu einem großen, landwirtschaftlichen Zentrum bedeutete. 1907 erreichte die Bahn die 200 Kilometer von der Küste entfernte Stadt Mogoro, 1909 Kilosa. Kigoma am Tanganjikasee wurde am 1. Februar 1914, bei Kilometer 1252 erreicht. Anfang 1914 wurden auf der *Stammstrecke Daressalam–Morogoro* diverse, 1912 begonnene Streckenumbauten fertiggestellt, die bei einem Ausmaß von 33 neu gelegten Gleiskilometern eine Verkürzung der Linie um acht Kilometer bewirkten und die Fahrzeit um eine Stunde reduzierten. Am 15. März 1914 konnte die Gesamtstrecke *Daressalam – Kigoma* dem beschränkten öffentlichen Verkehr übergeben werden, zwei Wochen früher als im Bauvertrag bedungen. Die Eröffnungsfeierlichei-

ten waren im Rahmen der *II. Allgemeinen Deutsch-Ostafrikanischen Landesausstellung 1914 zu Daressalam* für die Zeit um den 23. August 1914 vorgesehen.

Die fahrplanmäßige Reisezeit über die Gesamtstrecke betrug knapp 58 Stunden. 1916 wurde für den *durchgehenden Zug* eine Fahrzeit von *eineinhalb bis zwei Tagen* in Aussicht genommen. Ausbaupläne sahen vor, Iringa und den Malawisee zu erreichen sowie mit der „Ruandabahn“ nach Nordwesten vorzustoßen. Dazu kam es jedoch aufgrund des Krieges nicht mehr.

Die britische Mandatsverwaltung ergänzte die Zentralbahn um die Stichstrecken Tabora - Mwanza (379 km) zum Südufer des Viktoriasees, Kilosa - Mikumi und Manjoni - Kinjagiriri (erbaut 1931, Betrieb nach 1948 wieder eingestellt). Nach der Unabhängigkeit Tansanias wurden die Tanganjikabahn und die Usambarabahn mit einer Strecke von Ruvu nach Mruazi verbunden.

Verlauf
Die Tanganjikabahn verbindet die tansanische Metropole Daressalam am Indischen Ozean über die heutige Hauptstadt Dodoma im Zentrum des Landes mit Tansanias wichtigsten Binnenhafen am Tanganjikasee, Kigoma. Dabei durchquert sie auf rund 1.250 Kilometer ganz Zentraltansania und überwindet die Höhe des Ostrandes des Ostafrikanischen Grabenbruchs. Eine Fahrt von Daressalam nach Kigoma dauert laut Fahrplan heute rund 40 Stunden. Dies ist unter anderem auf die überalterte Infrastruktur zurückzuführen, die größtenteils noch aus der deutschen Kolonialzeit stammt.

Heutiger Betrieb
Der Betrieb befand sich Anfang 2011 in einem schlechten Zustand. Statt, wie eigentlich vorgesehen, dreimal wöchentlich boten die Tanzania Railways nur einmal wöchentlich einen Reisezug von Daressalam nach Kigoma und Mwanza an. Der Güterverkehr ist größtenteils auf die Straße verlagert worden.