



Eine Idylle bietet sich dem Besucher in der Waggonwerkstatt der Zentralbahn in Dar Es Salaam. Es ist kaum zu glauben, dass sich die 2927 der North British Locomotive Company seit 2010 keinen Zentimeter bewegt hat. (Foto: Wolf-Dietrich Geitz, Juni 2013)

Am 5. September 2013 war 6407 aus Kassel mit der Bedienung der Gleisanschlüsse im Stadtgebiet von Dar Es Salaam betraut. 1978 erblickte sie unter der Fabriknummer 32 320 bei Henschel das Licht der Welt. (Foto: Wolf-Dietrich Geitz)



Wolf-Dietrich Geitz

Eisenbahnen in Dar Es Salaam



Die Eisenbahngeschichte der Region ist eng mit der Kolonialgeschichte verbunden

STRECKENNETZ TAZARA UND TRL

Beide tansanischen Eisenbahnnetze, die meter-spurige Zentralbahn (derzeit TRL) und die kap-spurige TAZARA haben ihren Ausgangspunkt in Dar es Salaam. Am 29. Juni 1904 hatte die Ostafrikanische Eisenbahngesellschaft (OAEF) die Konzession zum Betrieb einer Eisenbahnstrecke zwischen Dar Es Salaam und dem etwa 200 km westlich gelegenen Morogoro erhalten. 1907 wurde die Konzession dann um eine weitere Strecke durch die Zentralregion zum Tanganyika-See erweitert. Die ersten Abschnitte im Raum Dar Es Salaam – Station nach Pugu (20,8 km) und die Anbindung des Hafens – wurden am 15. Oktober 1906 eröffnet, die Weiterführung nach Morogoro dann am 16. Dezember 1907 und die gesamte Strecke bis Kigoma am 1. Februar 1914. Formal beginnt die Zentralbahn am Personenbahnhof „Station“ in Dar Es Salaam. Die 2,5 km lange Anbindung des Hafenbahnhofs „Quay“ an die Zentralbahn am Abzweig Ilala (2,3 km von Dar Es Salaam Station) gilt als Zweigstrecke. Weitere 2 km weiter westlich zweigt ein Industriegleis in den Stadtteil Ubungo ab, das früher der Anbindung verschiedener Fabriken und eines Zementwerkes diente und heute die „Commuter Trains“ nach Ubungo und zwei Anschließer mit Verlademöglichkeiten für Container beherbergt.

Im Hafen treffen die Gleise der Zentralbahn auf die der TAZARA. Dreischienengleise gibt es wohl nicht, aber eine Reihe von Kreuzungen beider Systeme, da einige Ladestraßen im Hafengelände von beiden Netzen erschlossen werden. Die Zentralbahn erreicht den Hafen von Norden, die TAZARA von Süden. Der Hafenbahnhof der TAZARA, Kurasini Dock, trifft nach elf Kilometern auf die Hauptstrecke der TAZARA nach Zambia. Die regionalen Abschnitte der TAZARA wurden zusammen mit dem 651 km langen Abschnitt bis Makambako im Juli 1973 fertig gestellt, das Gesamtnetz bis Sambia am 1. Juli 1976. Der Personenbahnhof der TAZARA befindet sich in unmittelbarer Nähe des Zentralbahnabzweigs nach Ubungo, eine physische Verbindung existiert jedoch nicht. Neben dem Bahnhof befinden sich noch ein Containerkran und Verlademöglichkeiten für Güter.

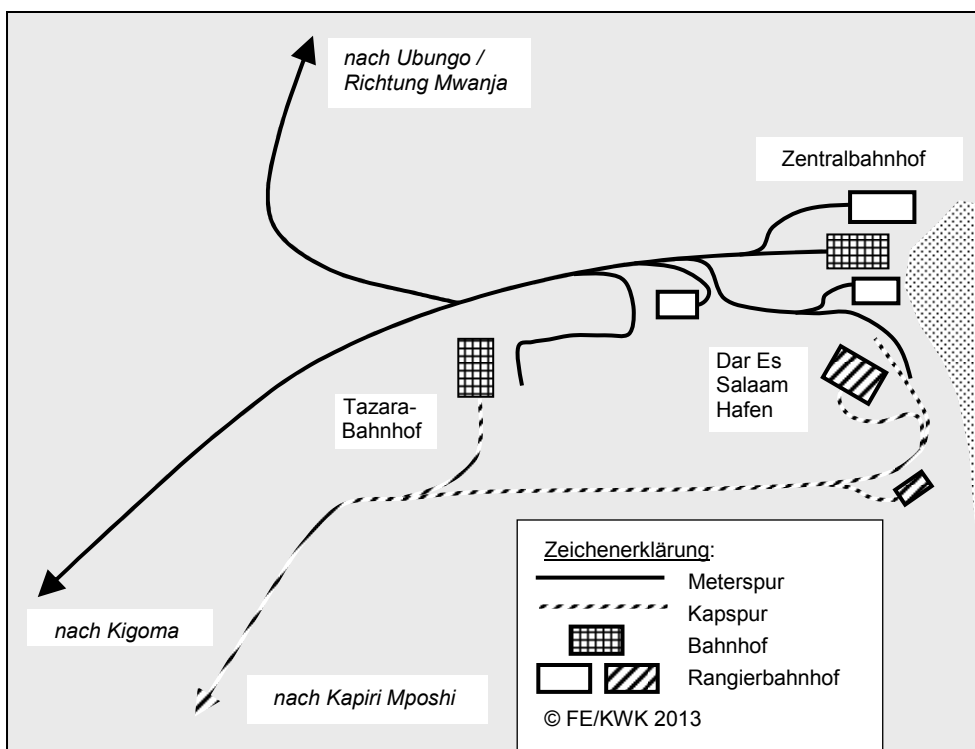
Die zentrale großzügige Waggonwerkstatt der TRL entstand zusammen mit dem ersten Abschnitt der Zentralbahn um 1906 am Bahnhof „Station“. Die Anlagen sind weitgehend im Ursprungszustand und bilden mit den unmittelbaren Bahnanlagen und einem Bahnbe-

Am 11. Juni 2013 warten der Schnellzug nach Kigoma und das „Kituo Cha Viburudisho – Refreshment Centre“ auf Fahrgäste.
(Dar Es Salaam, Foto: Wolf-Dietrich Geitz)

DIE STADT

Fast jede Eisenbahnreise in Tansania hat ihren Ausgangs- oder Zielpunkt in Dar Es Salaam, dem wirtschaftlichen Zentrum des Landes und dem wichtigsten Hafen Tansanias. Die formale Hauptstadt ist seit 1974 zwar Dodoma in der gleichnamigen Bundesprovinz, doch befinden sich der Regierungssitz, viele Ministerien und der Sitz des Präsidenten weiterhin in Dar Es Salaam.

Die Stadt mit etwa vier Millionen Einwohnern wächst ungehemmt, so wie viele andere Städte der Welt, schneller, als die Infrastruktur mitwachsen kann. Taxis, Geländewagen, Minibusse und unzählige Lkws auf dem Weg zum Hafen führen zu einem permanenten Verkehrschaos, das jede Fahrt zu einem unkalkulierbaren Abenteuer werden lässt.



triebswerk mit Drehscheibe und Ringlokschuppen ein fast vollständiges Bild der Eisenbahn von vor einhundert Jahren. Die geringen Modernisierungen fanden in den sechziger und siebziger Jahren in der Werkstatt und an den Signalanlagen statt. Die Lichtsignale sind jedoch heute wieder außer Betrieb. Das wilhelminische Bahnhofsgebäude ist ebenfalls noch weitgehend im Ursprungszustand und erhielt zu britischer Zeit noch viktorianische Accessoires in Form von Entwertern für Bahnsteigkarten, Gepäckwaagen und anderen praktischen Dingen. Auch der ursprüngliche Schalterraum – heute Informationszentrum für die Commuter Trains – wäre der Stolz jeder Museums-eisenbahn. An beiden Personenbahnhöfen werden die abgehenden und ankommenden Fernzüge der nächsten 48 Stunden auf Kreidetafeln angekündigt. Für die Commuter Trains werden gedruckte Aushänge verwendet.

Dem Autoren ist eine überlebende Dampflokomotive in Dar Es Salaam bekannt. In der Waggonwerkstatt der Zentralbahn steht die 2-8-2 No. 2927 (Class 29) der ehemaligen East African Railways (EAR) mit dem Namen „Suk“. Die Lokomotive war 1955 von der North British Locomotive Company (NBL) als Teil einer 31 Lokomotiven umfassenden Bestellung an die EAR geliefert worden.

Von 1998 bis etwa 2010 war sie aktive Museumslokomotive und vor allem vor Ausflugszügen in die nahen Nationalparks eingesetzt. Geld für eine Wiederinbetriebnahme oder ausländische Sponsoren sind nicht vorhanden, so dass sie nun für den Einsatz als Heizlok in der Waggonwerkstatt vorbereitet wird.

COMMUTER TRAINS UND NAHVERKEHR

Nahverkehr auf der Schiene spielte lange keine Rolle in Dar Es Salaam. Zu Kolonialzeiten war die Stadt nicht mehr als eine europäische Kleinstadt mit einem Hafen und lediglich fußläufig erschlossen. Anders als z.B. in Tanga oder Mwanza gab es nicht einmal eine Straßenbahn. Erst mit der Bevölkerungsexplosion der letzten Jahre und einem Straßenverkehr am Kollaps besann man sich der Möglichkeiten der vorhandenen Eisenbahnstrecken.

Im Dezember 2012 begann ein Versuchsbetrieb mit „Commuter Trains“ zwischen Station und dem Stadtteil Ubungo. In Ubungo befinden sich unter anderem der Zentrale Busbahnhof für Überlandbusse und eine große Universität. Die etwa 15 km lange Verbindung wird im Sommer 2013 mit sechs Zugpaaren bedient, die je Fahrt lt. Fahrplan 40 bis 45 Minuten, in der Praxis etwa 35 Minuten benötigen. Aus anfangs drei Fahrten je Richtung mit einer Vierwagengarnitur wurden die sechs Zugpaare mit einer Neunwagengarnitur, die in Lastrichtung trotzdem bis zum letzten Quadratzentimeter mit Fahrgästen gefüllt sind. Die neuen barrierefreien Bahnsteige wurden zwar nur für die Vierwagenzüge gebaut, es findet dennoch jeder Reisewillige seinen Weg in den Zug.

Die Commuter Trains verkehren ausgesprochen zuverlässig und pünktlich, die parallelen Minibusse benötigen mindestens zwei Stunden für die gleiche Strecke. An den Endbahnhöfen und an einigen der Zwischenhalte besteht Anschluss an verschiedene Linienbündel des Minibussystems der Stadt.

Die Zuggarnitur besteht aus neun modernisierten Reisezugwagen und wird vorne und hinten mit je einer Lokomotive bespannt, meist einer Streckenlokomotive Richtung Ubungo und einer Rangierlokomotive in Richtung Stadt. Der Fahrpreis beträgt 400 Shilling, etwa 20 Cent, es gibt Ermäßigungen für Studenten und Schüler. Während der Fahrt laufen örtliche (Musik-) Radiosender, die nur für eine Ankündigung des nächsten Haltes unterbrochen werden. Es herrscht friedliche Partystimmung, jeder Wagen ist mit einem Schaffner besetzt, der den Aussteigenden die kunstvoll gestalteten Fahrkarten wieder abnimmt.

Die Bevölkerung liebt ihren Zug so sehr, dass jede Art von Vandalismus für den Delinquenten an der nächsten Polizeistation zwischen wütenden Anwohnern endet. Entsprechend gefahrlos ist die Fahrt auch für den europäischen Besucher, obwohl der Zug auch einige kritische Stadtteile durchfährt. Eine zweite Wagengarnitur befindet sich in Aufarbeitung, eine Verdichtung des Verkehrs ist geplant.

Ebenfalls zwischen der Innenstadt von Dar Es Salaam und Ubungo entsteht entlang einer großen Ausfallstraße der erste Abschnitt eines „Bus Rapid Transit“ (BRT) Systems mit abgegrenzten Busspuren und überdachten Halteinseln. Die Weiterentwicklung des BRT zu einem Stadtbahnssystem kann dann nur der nächste Schritt sein.



6408 der TRL rangiert mit ihren 35 Jahren unermüdlich im Meterspurnetz von Dar Es Salaam.
(Foto, im Juni 2013: Wolf-Dietrich Geitz)

Die künftige Heizlok der Zentralbahnwerkstatt in Dar Es Salaam wirkt wesentlich lebendiger als viele der anderen Fahrzeuge im Werk.
(Foto: Wolf-Dietrich Geitz, Juni 2013)

