

Die Eisenbahnen in den ehemaligen deutschen Schutzgebieten in Afrika

von Hannes Schneider, Museum deutsche Eisenbahn - Balingen

Diese Arbeit soll sich mit den geschichtlichen Daten der Kolonien und ihrer Eisenbahnen bis zu ihrer Fertigstellung beschäftigen. Die Fahrzeuge dieser Bahnen werden nur am Rand erwähnt, ohne sie genau zu beschreiben.

Die Anfänge: 1)

Den ersten deutschen Versuch machte Brandenburg - Preußen unter dem großen Kurfürst Friedrich Wilhelm. Dieser verbrachte einen Teil seiner Kindheit in Holland und sah dort welche Bedeutung die Kolonialpolitik hatte. 1683 versuchte man in Westafrika eine Kolonie einzurichten. Es wurde an der Goldküste (seit 1957 Ghana) die Festung Groß - Friedrichsburg 2) errichtet, welche die Besitzungen schützen sollte. 1717 wurde das Unternehmen beendet, da der Erfolg ausblieb. Die Festung ging an die Niederlande, die sie verrotten ließen.

Im 18. Jahrhundert blühte vorübergehend der Welthandel auf, dies führte aber nicht zu Landerwerbungen.

Unter dem Eindruck der Reichseinigung in den 70iger Jahren des 19. Jahrhunderts entstand eine Bewegung zum Kolonialerwerb. Bismarck lehnte dies erst alles ab, machte es sich aber 1844 doch zu eigen.



(Karte Zeichnung Martin Guan)

Deutsch Ostafrika: 3)

Im Jahre 1882 gründete man in Frankfurt / M den deutschen Kolonial - Verein, er weckte den Wunsch für Deutschland Kolonien zu gewinnen. Der Verein schaffte es aber nicht sein Ziel in die Tat umzusetzen, während die anderen europäischen Kolonialmächte hier mehr taten. Durch den Wunsch nach mehr Schnelligkeit in Deutschland wurde, am 28. März 1884, die Gesellschaft für deutsche Kolonisation gegründet. Ihr führender Kopf war Dr. Karl Peters, der durch längeren Aufenthalt in England sah wie nützlich die Kolonien waren. Es wurde nun beschlossen an der Ostküste Afrikas, gegenüber Sansibar, Land zu erwerben. Am 01. Oktober 1884 reiste man nach Ostafrika und landete am 04. November in Sansibar. 4)

Der Sultan von Sansibar Seyyid Said Busaidi beanspruchte die Oberhoheit über die ostafrikanische Küste (Merima). Er war seit 1843 vom englischen Konsul abhängig, der den Sklavenhandel verbot. Dies nutzte Peters aus um mit den Häuptlingen im Hinterland, die wegen ihrer Sklavenjagden gegen den Sultan waren, Landverträge abzuschließen. Nach seiner Rückkehr 1884 legte Peters seine Verträge der Gesellschaft vor. Es wurde nun beschlossen sie der deutschen Reichsregierung vorzulegen und deren Schutz zu erbitten. Um mehr Kapital zur Verfügung zu haben wurde die deutsche - ostafrikanische - Gesellschaft gegründet.

Der Kanzler des deutschen Reichs, Fürst Bismarck, erklärte sich bereit die durch die Verträge gewonnenen Rechte zu vertreten. Auf seinen Antrag hin wurde, am 27. Februar 1885, von Kaiser Wilhelm I der Gesellschaft ein kaiserlicher Schutzbrief erteilt.

Der weitere Weg:

Der Sultan von Sansibar wollte die deutsche Schutzherrschaft nicht anerkennen. Durch die Hilfe eines deutschen Geschwaders wurde er, im August 1885, überzeugt. Durch ein Abkommen mit Großbritannien, am 01. November 1886, beschränkte sich seine Herrschaft nur noch über die Merima. Nachdem die Gesellschaft 1888 die Verwaltung über die Küste übernommen hatte brach ein Araberaufstand aus, den die deutsche Truppe, unter Herrmann von Wissmann, niederschlug.

Im Helgoland - Sansibar - Vertrag 6), am 01. Juli 1890, wurden die Grenzen mit Großbritannien neu festgelegt. Am 01. Januar 1891 übernahm das Reich die Verwaltung, bis 1906 kam es noch zu Kämpfen mit Eingeborenen. Die wirtschaftliche Entwicklung erreichte eine beachtliche Höhe, bis zum Ausbruch des Weltkrieg I wurden 1645 km Eisenbahnen gebaut.

Die Entwicklung bis 1918:

Zuerst wurde von den deutschen Truppen erheblicher Widerstand geleistet, aber als 1916 die Briten, Belgier und auch Portugiesen zum Hauptangriff ansetzten, wurden die deutschen Truppen immer mehr in den Süden gedrängt. Am 14. November 1918 legten sie, auf Befehl der Reichsregierung, die Waffen nieder.



(Streckenkarte Zeichnung von Martin Guan)

Usambarabahn: 1000 mm ¹⁹⁾
(Deutsch ostafrikanische Nordbahn)

Im Jahr 1891 wurde die Eisenbahn - Gesellschaft für Deutsch Ostafrika gegründet, man wollte die Hafenstadt Tanga über das Usambaragebirge mit dem Victoriasee verbinden. Der Bahnbau wurde, im Juni 1893, begonnen, es standen nur 2 Mio. Mark Gesellschaftskapital zur Verfügung.

Am 16. Oktober 1894, konnte der Betrieb bis Pongwe aufgenommen werden. Es folgten, am 01. April 1896, die Strecke bis Muhesa, der vorgesehene Endpunkt Korogwe wurde im Oktober 1902 erreicht.

Jedoch war im Jahr 1899 bereits die Finanzkraft der Gesellschaft erschöpft und so erwarb die Regierung diese Bahn, am 07. April 1899, für 1,4 Mio. Mark. Die Baugesellschaft Lenz & Co baute die Strecke bis Mombo weiter, diese wurde, am 24. Februar 1905, eröffnet. Bei der Feier war auch Prinz Adalbert von Preußen anwesend.

Am 31. Dezember 1904 wurde die Deutsche Kolonial - Eisenbahn - Bau und Betriebsgesellschaft (DKEBBG) gegründet und wurde Betriebspächterin.

Da sich der Verkehr und die Betriebsüberschüsse einigermaßen gut entwickelten, konnte nun bis Buiko weitergebaut werden. Der Betrieb wurde, am 27. Juli 1909, eröffnet. Die Strecke wurde nun noch über Same bis nach Neu Moschi, Eröffnung 07. Februar 1912, verlängert.

Der Verkehr entwickelte sich gut, die Länge der gesamten Strecke betrug 352 km. Da die Züge immer schwerer wurden, mußte die gesamte Strecke mit schwerem Oberbau ausgerüstet werden, auch mußten die Werkstätten dem größeren Fahrzeugpark angepaßt werden.

Man konnte nun in 14 Std. und 40 Min. von Tanga bis Neu Moschi fahren. In Tanga war der Hafen angeschlossen, so daß man die angelieferten Güter auf die Bahn umladen konnte.

Eröffnungsdaten: 20)

16. 10. 1894	Tanga - Pongwe
01. 04. 1896	Pongwe - Muhesa
10. 1902	Muhesa - Tengen - Korogwe
24. 02. 1905	Korogwe - Mombo
27. 07. 1909	Mombo - Buiko
1910	Buiko - Same
07. 02. 1912	Same - Neu Moschi

Die Lokomotiven:

In den ersten Betriebsjahren fuhr man mit den drei holzgefeuerten Tenderlokomotiven von Vulcan. Da die Räder sehr klein waren und man deswegen Angst vor Spurkranzverschleiß hatte bestellte man, die damals sehr beliebten, Mallet Lokomotiven. Man verband damit einen guten Kurvenlauf und nahm dafür die nicht ganz einfache Unterhaltung in Kauf.

Entsprechend der Verkehrszunahme wuchs der Lokomotivpark immer mehr. Um das Jahr 1913 hatte man 18 Lokomotiven.

Lieferliste der Usambarabahn 1000 mm

Bauart	Hersteller	Fabrik Nr.	Baujahr	Nr.
B1 n2T	Vulcan	1343-45	1893	1-3
B'B n4VT	Jung	414-18	1900	1-5 später 6-10
1'D n2T	O&K	2701-02	1908	11-12
1'D n2T	O&K	3339-40	1908	13-14
1'D n2+2'2'	O&K	4166-67	1910	15-16
1'D n2+2'2'	O&K	5401-02	1912	17-18
C n2T	O&K	4046-47	1910	35-36

Die Wagen:

Es wurde mit einfach eingerichteten Zweiachsern gefahren, im Jahr 1904 kamen zwei Vierachser 2. Klasse, zwei Vierachser 3. Klasse sowie ein Revisionswagen dazu. Um 1908 bis 1910 erhielt man neun Zweiachser 3. Klasse sowie vier zweiachsige Gepäckwagen. Zum Abschluß kamen dann noch Zwei - und Vierachser 1. Klasse und vierachsige Gepäck - / Postwagen dazu.

Bei den Güterwagen nahm die Achszahl und das Ladegewicht mit zunehmender Zeit zu. Besonders zu erwähnen ist, daß bei Viehwagen ein Drahtgeflechschutz an den Lüftungsöffnungen angebracht war, um das Vieh von der Tsetsefliege und der Malaria mücke zu schützen.

Spätere vierachsige Güterwagen hatten ein Ladegewicht von 12,5 to, 20 to sowie 26 to.

Die Usambara - Eisenbahn verfügte um 1913 an 31 Reisezugwagen, 91 Gedeckten - und 108 offenen Güterwagen.

Sigibahn: 750 mm ²¹⁾

Die Sigibahn war eine 23,3 km lange Kleinbahn. Ihr Anschluß erfolgte in Tengeni, von Sigi aus konnte man das Botanisch - Landwirtschaftliche - Institut in Amani erreichen.

Eröffnungsdaten: ²²⁾

1907 Tengeni - Sigi

Den Betrieb hatte die Usambarabahn übernommen.

Fahrzeuge:

Die Bahn besaß zwei C Tenderlokomotiven sowie primitive zweiachsige Personen - und offene - bzw. gedeckte Güterwagen.

Lieferliste der Sigibahn 750 mm

Bauart	Hersteller	Fabrik Nr.	Baujahr	Nr.
C n2T	?	?	1904?	1-2?

Tanganjikabahn: 1000 mm ²³⁾
(Ostafrikanische Mittellandbahn)

Schon 1891 wurde eine afrikanische Zentralbahn geplant, doch wurde aus diesem Plan nichts. Einige Jahre später wurde erneut geplant und die Deutsche Bank sowie die deutsche - ostafrikanische - Gesellschaft sprachen über die Finanzierung. Im Jahr 1904 genehmigte der Reichstag eine Meterspurbahn von Daressalam nach Morogoro. Am 01. Februar 1905 wurde, durch die Firma Philip Holzmann & Co, mit dem Bau begonnen.

Besondere Schwierigkeiten brachten die Sumpfgebiete nach Daressalam, man hatte mit Malaria und dem Tropenklima zu kämpfen. Die meiste Zeit herrschten Temperaturen um 30° C und mehr. ²⁴⁾

Am 09. Oktober 1907 konnte die Strecke Daressalam - Morogoro eröffnet werden. Bereits vier Jahre später mußten, auf Grund der Verkehrssteigerung, die zu engen Kurven begradigt werden sowie der Oberbau und einige Brücken verstärkt werden.

Im Jahr 1908 bewilligte der Reichstag die Gelder für den Weiterbau bis Tabora, durch die Firma Holzmann & Co. Am 01. Juli 1912 wurde der Verkehr eröffnet.

Es begann nun der Wettlauf mit Belgien, wer zuerst den Tanganjikasee erreicht.

Mit dem gewohnten Eifer ging die Firma Holzmann & Co wieder ans Werk. Im Januar 1913 wurde der Malagarassifluß erreicht, es mußte eine 130 m lange Brücke erstellt werden. Am 21. Februar 1913 wurde die Strecke Tabora - Malagarassi eröffnet. Der weitere Bau bereitete keine größeren Schwierigkeiten und so konnte, am 01 Februar 1914, die Kigomabucht erreicht werden. Am 15. März 1914 wurde die 1252 km lange Tanganjikabahn eröffnet. Man konnte nun in 57 3/4 Stunden von Daressalam nach Kigoma reisen.

Eröffnungsdaten: 25)

15. 10. 1906 Daressalam - Pugu
09. 10. 1907 Pugu - Morogoro
01. 08. 1911 Morogoro - Kilossa - Mangoni
01. 07. 1912 Mangoni - Tabora
21. 02. 1913 Tabora - Malagarassi
01. 02. 1914 Malagarassi - Kigoma

In Kigoma wurden die Bahnhofsanlagen um einen fünfständigen Lokschuppen, eine Drehscheibe, eine kleine Werkstatt und ein Hotel erweitert.

Belgien erreichte, im Jahr 1915, in seiner Kongokolonie Albertville am Tanganjikasee. Es wurde ein Seediens eingerichtet, so daß eine Fahrt von Kigoma nach Albertville möglich war (ca. 150 km). In Kigoma wurden die Hafenanlagen durch einen Zollschuppen, einen Kran und Hellinganlagen ergänzt.

Die Lokomotiven:

Am Anfang standen die zweiachsigen Baulokomotiven von Henschel, es wurden nun weitere davon in Dienst gestellt. Da man auch hier Angst vor Spurkranzverschleiß hatte, kaufte die Bahn 1905 und 1907 einige Malletlokomotiven bei Henschel. Die Züge wurden immer schwerer und es kamen noch 24 1'D Lokomotiven von verschiedenen Herstellern dazu.

Bis 1910 besaß die Bahn somit 44 Tenderlokomotiven. Diesen Lokomotiven standen 20 zweiachsige Hilfstender, mit jeweils 9,3 m³ Wasserinhalt, zur Verfügung.

Ebenfalls um 1910 ging die Bahn auf Holzfeuerung über, Kohle wurde nur noch für Sonderzwecke gelagert.

Es wurden noch 20 1'D Schlepptenderlokomotiven bei Henschel gekauft, bei der Lieferung 111 - 115 mußte Borsig mit Tendem einspringen. Mit einem Dienstgewicht von 46,2 t sind sie die schwersten Lokomotiven in Deutsch - Afrika.

Lieferliste der Tanganjikabahn 1000 mm

Bauart	Hersteller	Fabrik Nr.	Baujahr	Nr.	
B n2T	Henschel	7063-64	1905	1-2	zus. Ölfeuerung
B n2T	Henschel	7485-86	1905	3-4	zus.Ölfeuerung
B n2T	Märkische Maschinenfabrik	26	1893	5	später O&K
B n2T	Henschel	9528-31	1909	6-9	zus. Ölfeuerung
B'B n4vT	Henschel	7259-62	1905	20-23	zus. Ölfeuerung
B'B n4vT	Henschel	8130	1907	24	zus. Ölfeuerung
(1'B)Bn4vT	Henschel	9074-77	1908	25-28	
1'D n2T	O&K	3223-26	1909	41-44	
1'D n2T	Borsig	7143-44	1909	45-46	
D1' n2T	Henschel	9301-02	1909	47-48	
1'D n2T	Borsig	7153-55	1909	49-51	
1'D n2T	O&K	3312-14	1909	52-54	
1'D n2T	Borsig	7552-55	1910	55-58	
1'D n2T	Hanomag	5845-48	1910	59-62	
1'D n2T	Maffei	3628-31	1910	63-66	

1'D n2+2'2'	Hanomag	6080-89	1911	101-110	
1'D n2+2'2'	Hanomag	6597-6601	1912	111-115	Tender Borsig
1'D n2+2'2'	Hanomag	6662-66	1913	116-120	

Die Wagen:

Die Bahn besaß insgesamt 65 Reisezugwagen, wobei alle von den Firmen MAN und Beuchelt stammen. 24 waren Drehgestellwagen, der Rest zweiachsige Wagen. Es gab die 1. bis 3. Klasse.

Desweiteren hatte man 513 Güterwagen, diese waren je nach Einsatzart verschieden. Auch gab es einige Spezialgüterwagen, so z.B. Drehschemelwagen für Langholz und Kesselwagen zum Wassertransport.

Ebenfalls hatte die Bahn vier dreiachsige Kranwagen, drei Hilfszug- und Arztwagen sowie 45 Flachwagen, 40 Loren und Hand- bzw. Motordraisinen für den Gleisbau und Unterhaltung.

Deutsch Süd - Westafrika: 7)

Vor der deutschen Besitzergreifung war nur die Wahlfisch - Bai sowie einige vorgelagerte Inseln von Großbritannien besetzt.

Im Jahr 1882 zeigte der Bremer Kaufmann Lüderitz großes Interesse für dieses Gebiet, fragte aber erst einmal beim Auswärtigen Amt, in Berlin, nach ob etwaige Landerwerbungen den Schutz des Reichs bekommen würden. Er bekam zur Antwort, daß dies geschehe wenn er einen Hafen erwerben könnte auf den nur das Reich ein Recht hätte. Im Auftrag von Lüderitz reiste nun sein Agent Heinrich Vogelsang nach Kapstadt und dann weiter zu dem vorgesehenen Gebiet und landete, am 10. April 1883, im Hafen von Angra Pequena. Diese Bucht bekam den Namen Lüderitzbucht.⁸⁾ Dieses Gebiet wurde zur Grundlage von Deutsch Süd - West. Vogelsang zog gleich ins Landesinnere und kaufte weiteres Land. Dies gefiel den Engländern gar nicht und sie legten Protest ein. Reichskanzler Fürst Bismarck ließ die Verträge prüfen und es stellte sich heraus das England nur Besitztitel auf die Wahlfisch - Bai sowie auf einige kleinere Inseln hat. Er stellte die Besitzungen, am 24. April 1884, unter den Schutz des Reichs. 9)

Es wurde nun eine kleine Schutztruppe entsandt, die aber nicht viel ausrichten konnte. Wegen der andauernden Kämpfe zwischen Herero und Hottentotten¹⁰⁾ wurde 1889 eine Verstärkung nötig. 1904 erhoben sich die Herero gegen die Deutschen und wurden von einer Truppe unter General L. von Trotha vernichtend geschlagen.

Deutsch Süd-Westafrika entwickelte sich dank seiner Landwirtschaft und dem Erzabbau wirtschaftlich sehr gut. Als man dann noch Diamanten fand kam es 1908 zu einem Diamantenfieber. Als Diamantenhauptstadt wurde Kohlmannskuppe errichtet. ¹¹⁾

Sowohl beim Diamantentransport, wie auch beim Erztransport wurde die Eisenbahn benutzt.

Die Entwicklung bis 1918:

Am 07. August 1914 wurde die Mobilmachung befohlen. Südafrikanische Truppen, unter General L. Botha und Portugiesen landeten in Lüderitz. Die deutschen Truppen mußten sich zurückziehen und sprengten zum Teil auch die Eisenbahnlinien. Am 09. Juli 1915 kapitulierten sie.



(Streckenkarte Zeichnung von Martin Guan)

Swakopmund - Windhuk: 600 mm 26)

Zuerst hatte das Deutsche Reich am Bau einer Eisenbahn in dem kargen Land kein Interesse, aber ohne Eisenbahn war eine Erschließung Südwestafrikas nicht möglich. Man mußte sich weiter auf den Ochsenkarren verlassen. 27) Im Jahr 1897 brach eine Rinderseuche aus, die den gesamten Ochsenwagenverkehr lahmlegte.

Nun griff das Reich ein. Swakopmund wurde als Ausgangspunkt der Bahn gewählt. Da der Bau eilte, wurde die Eisenbahnbrigade beauftragt. Man benutzte für den Bau 5 m lange Gleisjoche für 600 mm Spur, ferner bekam man 8 Brigade Lokomotiven sowie offene Güterwagen (Brigadewagen) aus dem Reich. Im September 1897 wurde, unter der Führung von Major Pophal und drei weiteren Offizieren, mit dem Bau begonnen.

Am 20. November kam man in Nondias an, einen Monat später in Richthofen und nach einem weiteren Monat in Khan.

Die Eisenbahn folgte oft dem Bett ausgetrockneter Flüsse, hier nahm man in Kauf das die Eisenbahn später oft weggeschwemmt

wurde. 28)

In Khan folgte ein weiteres Hindernis, eine 4 km lange und 45 Promille starke Steigung. Es wurde nun diese 200 m hohe Steilwand erklommen und Wellwitsch erreicht.

Hier mußte man später die Züge trennen, es konnte immer nur ein Wagen hochgebracht werden, erst dann konnte man den nächsten holen. 29)

Von hier aus erreichte man Ende 1898 Pforte und im Jahr 1899 Karibib. In Karibib entstand die Hauptwerkstatt der Bahn.

Am 01. Juli 1900 wurde der erste Fahrplan in Kraft gesetzt. Man kam nun in 16 Stunden von Swakopmund nach Karibib, einschließlich einer einstündigen Mittagspause in Jakalswater.

Es wurde nun noch weiter bis Windhuk gebaut, wobei hier wesentlich günstiger trassiert werden konnte. Am 16. September 1902 wurde der gesamte Betrieb, auf der 382 km langen Strecke, von Swakopmund nach Windhuk eröffnet.

Die Gesamtkosten betragen knapp 40000 Mark.

Trotz des einfachen Baus leistete die Bahn während des Herero - Aufstandes von 1904 bis 1907, unter dem Schutztruppenkommando, sehr viel. Der gesamte Militärverkehr wurde darüber abgewickelt.

Am 01. April 1907 wurde die Bahn in zivile Verwaltung übergeben.

Eröffnungsdaten: 30)

16. 09. 1902 Swakobmund - Karibib - Okahadja - Windhuk

(In 3 Stufen von 1897 bis 1902 gebaut)

Die Bahn wird 1910 mit der Otavibahn vereinigt, ebenfalls im Jahr 1910 wird der Abschnitt Karibib - Windhuk auf Kapspur, 1067 mm, umgebaut. Bis zum Ausbruch des ersten Weltkrieges wird die Strecke Swakopmund - Karibib aufgegeben. 31)

Die Lokomotiven: 32)

Die Eisenbahnpioniere brachten acht C + C Lokomotiven mit. Diese Lokomotiven fuhrn einzeln oder paarweise, hierfür wurden sie an der Rückseite kurzgekuppelt und erhielten die Betriebsnummer mit der Unterscheidung A oder B. Das Führerhausdach der Lok A überragte das der Lok B. Wenn die Lok einzeln fuhr bekam sie an der Rückseite des Führerstandes entweder ein Gitter oder eine halbhohe Wand.

Weitere C + C Maschinen bestellte das Auswärtige Amt im Jahr

1900 bei der Firma Krauss. Ebenfalls bei Krauss bestellte man 1901 12 D - Lokomotiven, weitere D - Loks wurden bei Jung und O & K bestellt. Es wurden nun noch weitere C + C Loks bestellt. Die Lokomotiven erhielten ab 1901 eine Verkleidung des Triebwerks gegen den Flugsand. Bei der Betriebseinstellung 1910 waren 30 C + C Lokomotiven sowie 20 D - Lokomotiven vorhanden.

Lieferliste der Bahn Swakopmund - Windhoek

600 mm

Achsfolge	Firma	Fabrik Nr.	Baujahr	Nr.
C n2T + C n2T	Krauss	4553 - 58	1901	1 - 6 A/B
C n2T + C n2T	Krauss	4679 - 82	1901	7 - 10 A/B
D n2T	Krauss	4575 - 76	1901	101 - 102
D n2T	Krauss	4683 - 84	1901	103 - 104
D n2T	Krauss	5149 - 52	1904	105 - 108
D n2T	Krauss	5180 - 83	1904	109 - 112
D n2T	Jung	752 - 53	1904	113 - 114
D n2T	Jung	813 - 814	1905	115 - 116
D n2T	O & K	1504 - 07	1905	117 - 120
C n2T + C n2T	Krauss	?	?	141 - 154 A/B
C n2T + C n2T	Krauss	4244 - 51	1900	155 - 162 A/B
C n2T + C n2T	Linke Hofmann	- 81/82, 99/100	1902	163 - 172 A+B
C n2T + C n2T	Krauss	4817 - 22	1903	A/B
C n2T + C n2T	Krauss	4875 - 78	1903	A/B

Die Wagen: 33)

Zur Grundausrüstung gehörten neun Glaswagen der Brigadeform (Wagen mit verglasten Fenstern). Dazu erhielt man noch zahlreiche Brigadewagen, davon waren sieben als Personenwagen I Klasse und zwei als Wagen II Klasse ausgestattet.

Reisende III Klasse wurden in offenen Brigadewagen befördert. Ab dem 01. April 1899 erhielten einige davon Seitenwände aus

Zeltplanen und ein Holzdach.

Bis 1914 hatte die Bahn 5 Packwagen, 18 gedeckte und 290 offene Güterwagen, 50 Arbeitswagen und Bahnmeisterkarren sowie 83 Tender und einen Salonwagen von Busch in Bautzen.

Otavibahn: 600 mm ³⁴⁾

Es war schon länger geplant eine Eisenbahn nach Otavi zu bauen um das Gebiet für den Kupfer - und Bleiabbau zu erschließen. 1900 wurde in Berlin die Otavi Mienen - und Eisenbahn - Gesellschaft gegründet. Sie entschloß sich Swakopmund als Ausgangspunkt für diese Eisenbahn zu wählen. Der behelfsmäßige Zustand der Staatsbahn lud nicht ein, diese mitzubenutzen.

Im Jahr 1903 wurde, von der Firma Artur Koppel, der Bau der Bahn in Swakopmund begonnen.

Durch den bereits erwähnten Herero - Aufstand im Jahr 1904 mußte man als Ersatz für einheimische Arbeiter Italiener holen, aber deren Arbeitsleistung war nicht gerade befriedigend. Am 18. Mai 1905 Onguati erreicht und am 16. Dezember 1906 konnte auch der Anschluß bis Karibib eröffnet werden.

Durch diese Parallelbahn gab es jetzt eine Alternative um nach Karibib zu fahren.

Es mußte nun auch noch die total versandete Landungsbrücke in Swakopmund ersetzt werden. Die Eisenbahntruppe baute ab 1904 eine 275 m lange Landungsbrücke. Sie wurde mit Dampfkran und einem fahrbaren 20 t Portalkran ausgerüstet und war 1905 fertig.

Die Otavibahn war im Vorteil gegenüber der Staatsbahn. Sie hatte zwar die gleiche Spurweite, aber einen besseren Oberbau, die 9 m Schienen waren auf Stahlschwellen verlegt und erlaubten eine Achslast von 6,5 t. Sie hatte einen Kurvenradius von 150 m und einen Anstieg von 15 Promille.

In Osakus ist die Betriebsdirektion sowie die Hauptwerkstatt der Bahn. Bis hier ist die Strecke wasserlos, man mußte mit Kesselwagen aus Swakopmund versorgt werden.

Von hier aus geht es weiter über Erongo und Kanona zu dem großen Handelsplatz Omaruru. Nach weiterem Bau wurde, am 02. Juli 1906, Otavi erreicht. Es wurde nun noch bis Tsumeb weitergebaut, am 12. November 1906 konnte die Gesamtstrecke von 567 km eröffnet werden.

Ab Otavi baute die South West Afrika Co. eine 91 km lange Zweigbahn nach Grootfontein.

Der Bau der Strecke dauerte bis 13. März 1908, sie wurde von der Otavibahn mitbetrieben.

Eröffnungsdaten: 35)

18.05. 1905 Swakopmund - Onguati
177 km
28.08. 1905 Onguati - Omaruru
59 km
12.11. 1906 Omaruru - Tsumeb
331 km
16.12. 1906 Onguati - Karibib
14 km
13. 03. 1908 Otavi - Grootfontein 91,3 km

Der Übergabeverkehr der Otavi - und der Staatsbahn war sehr behindert. Einmal durch die verschiedenen Achslasten und dann durch die unterschiedliche Pufferhöhe. Dieses Problem wurde von der Otavibahn durch Einstellung von 10 Kuppelwagen gelöst, sie hatten beide Kupplungen übereinander.

Die Otavibahn fuhr jährlich 6000 Erzzüge, als auch der Personenverkehr immer mehr stieg kaufte der Staat 1910 die Bahn.

³⁶⁾

Die Otavibahn betrieb, unter dem Doppelnamen Deutsch - Süd - westafrikanische Eisenbahn - Otavi Eisenbahn, beide Bahnen ab dem 01. April 1910.

(Die Otavibahn wurde 1960 auf Kapspur, 1067 mm, umgebaut.³⁷⁾)

Die Lokomotiven:

Die ersten 30 Lokomotiven lieferten Jung und Henschel, sie unterschieden sich in ihren Hauptabmessungen kaum. Die Jung Lokomotiven hatten Heusinger – und die Henschel Lokomotiven Allan Steuerung. Die weiteren C1‘ Lokomotiven wurden von Henschel geliefert, sie hatten einen stärkeren Kessel. Im Jahr 1912 wurden von Henschel Heißdampf – Tenderlokomotiven geliefert, die sich sehr gut bewährten. Im Jahr 1914 wurden nochmal zwei Heißdampflokotiven bestellt, aber ihre Lieferung per Dampfer kam nicht mehr an.

Im Jahr 1914 wollte der Kronprinz die Otavibahn besuchen. In der Hauptwerkstatt Usakos wurde extra ein Gleiskraftwagen dafür gebaut. Er erhielt einen Vierzylinder Daimler – Benz Motor und hatte zehn Plätze.

Allerdings mußte die Reise ausfallen, der Reichstag debattierte noch über den Reisekostenzuschuss als der I Weltkrieg ausbrach.

Auch hatte die Bahn mindestens einen Dampftriebwagen, es ist aber nicht sicher ob es sich um einen oder zwei Wagen handelt. Nach zweijährigem Einsatz wurde er in einen Personenwagen umgebaut.

Lieferliste der Otavibahn 600 mm

Achsfolge	Firma	Fabrik Nr	Baujahr	Nr.
C1' n2T	Jung	707 - 716	1904	1 - 10
C1' n2T	Jung	804 - 808	1904	11 - 15
C1' n2T	Henschel	6695 - 6704	1904	21 - 30
C1' n2T	Henschel	7298 - 7300	1905	51 - 53
C1' n2T	Henschel	7623 - 7626	1906	54 - 57
C1' n2T	Henschel	7740 - 7745	1906	58 - 63
C1' n2T	Henschel	8610 - 8611	1908	64 - 65
1D'1' h2	Henschel	10720 - 722	1912	40 - 42
2'C1' h2	Henschel	12829 - 12830	1914	31 - 32
DTB'2'	Maffei / MAN	2523 / 2742 ?	1907	1 - ?
C n2T	Henschel	8334 - 8336	1907	81 - 83
C n2T	Henschel	10415	1910	104

Die Wagen:

Man hatte vierachsige Personenwagen mit Drehgestell. Die Wagen hatten je ein Großabteil 1. und 2. Klasse mit 12 und 10 Plätzen. Es gab auch einen Salonwagen, der von O & K gebaut wurde. Er hatte nur einen Einstiegsraum, daß andere Wagenende diente der Küche. Auf seiner Einstiegsplattform waren zwei Liegestühle und ein Tisch. Im Schlafraum lagen zwei Längsbetten übereinander.

Die Güterwagen waren alle vierachsige und hatten Holzaufbau. Die Gedeckten – und Viehwagen hatten 8 Tonnen und der Hoch – und Niederbordwagen 10 t Ladegewicht. Desweiteren hatte man 57 zweiachsige Schemelwagen und die schon erwähnten 10 zweiachsigen Kuppelwagen.

Lüderitzbucht - Eisenbahn: 1067 mm ³⁸⁾
(Südbahn)

Das Gelände der Lüderitzbucht war vegetationslos und es gab weit und breit kein Trinkwasser. Dieses wurde mit Dampfern aus Kapstadt gebracht. Um nicht von den Dampfertransporten abhängig zu sein wurde in Lüderitzbucht ein Seewasserkondensator gebaut. Das Wasser wurde mit Ochsenkarren ins Landesinnere gebracht. Als nun wegen der bereits erwähnten Rinderseuche 1897 viele Ochsen erschossen wurde und ihr Preis um das zehnfache stieg, sah der Reichstag ein, daß es billiger gewesen wäre gleich eine Eisenbahn zu bauen.

Im Jahr 1905 wurde der Bau dieser Bahn bis Aus, vom Reichstag genehmigt.

Im gleichen Jahr wurde noch mit dem Bau begonnen, besondere Schwierigkeiten machte der Bau durch die Dünen. Durch Wanderdünen wurden die Gleise immer wieder verschüttet. Schließlich legte man steinbeschwerte Jutematten auf die Dünenhänge um sie festzuhalten. Trotzdem mußten die Bediensteten die Strecke immer wieder vom Sand befreien. Selbst die Grube der Drehscheibe in Lüderitzbuch mußte abgedeckt werden, da sie sonst zugeweht worden wäre.

Am 01. November 1906 fand der Landrat von Uslar, in der Mitte der Strecke, Wasser. In 65 m Tiefe gab es eine ergiebige Trinkwasserquelle.

Es wurde nun destilliertes Wasser, für die Lokomotiven, in Kesselwagen nach Aus gebracht. Auf dem Rückweg zur Küste füllte man die Wage, in Garub, mit Trinkwasser.

Am 13. März 1907, genehmigte der Reichstag den Weiterbau bis Keetmanshoop. Der Bau ging so rasch voran, daß die Reststrecke fünf Monate vor vertraglichem Termin fertig wurde.

Der Bau der Strecke hatte 75400 M je Kilometer gekostet.

Es wurde noch eine Zweigbahn, von Seeheim nach Kalkfontain gebaut.

Die Baukosten dieser Strecke betragen je Kilometer ca. 67000 M.

Eröffnungsdaten der Bahn: 39)

01. 11. 1906 Lüderitzbucht - Aus

130 km

01. 10. 1909 Aus - Seeheim - Keetmanshoop

226 km

01. 02. 1910 Seeheim - Kalkfontain

180 km

Den Betrieb führte, ab 1909, als Pächter die Deutsche - Kolonial - Eisenbahn - Bau - und Betriebsgesellschaft.

Die Lokomotiven:

Den Dienst übernahmen Einheits - Tenderlokomotiven, die von O & K gebaut wurden. Man entschied sich für die Zwillinganordnung und Verbundwirkung. Das Triebwerk erhielt als Schutz gegen Sand Seitenklappen.

Für die Steilrampe zwischen Aus und Garub wurden sechs Fünfkuppler mit Schlepptender in Dienst gestellt, sie wurden alle von Henschel gebaut.

Lieferliste der Lüderitzbucht - Eisenbahn
1067 mm

Achsfolge	Firma	Fabrik Nr	Baujahr	Nr.
1' Dn2vT	O & K	1870 - 75	1906	1 - 6 mit vierachsigen Hilfstender
1' Dn2vT	O & K	2069 - 70	1906	7 - 8 mit vierachsigen Hilfstender
1' Dn2T	O & K	2356 - 61	1907	9 - 14 mit zweiachsigen Hilfstender
1' Dn2T	O & K	2731 - 34	1908	15 - 18 mit zweiachsigen Hilfstender
1' Dn2T	O & K	3181 - 84	1908/09	19 - 22
En2+2'2'	Henschel	10159 - 64	1911	101 - 106

Die Wagen:

Die Bahn besaß 19 Personenwagen, sie wurden alle von der Firma Beuchelt & Co (Grünberg / Schlesien) gebaut. Es gab fünf Wagen 1. und 2. Klasse, einen Wagen 2. und 3. Klasse, drei 3. Klasse sowie neun Gepäck - Postwagen. Ebenfalls hatte man einen vierachsigen 1. und 2. Klasse Wagen.

Die Bahn hatte 58 Gedeckte - und 339 Offene Wagen. Desweiteren zwei Kesselwagen für die Wasserbeförderung und 72 Bahndienstwagen.

Windhuk - Keetmanshoop: 1067 mm 40)

Ende 1910 begann das Konsortium Bachstein - Koppel von Keetmanshoop aus und die Deutsche - Kolonial - Bau - und Betriebsgesellschaft von Windhuk aus eine Verbindung beider Bahnen zu bauen.

Ihre Trassierung war recht schwierig, da daß Auasgebirge bei Windhuk überwunden werden mußte. Der 1923 m hohe Paß wurde auf acht Kilometer durch eine 29 Promille Rampe erklommen. Danach fällt die Strecke wieder und nach einer Fahrt von einem Tag wird Mariental erreicht. Hier ist die Betriebswerkstatt der Bahn sowie einige Übernachtungsgebäude. Kurz vor Keetmanshoop ist noch eine neun Kilometer lange, 16,7 Promille Steigung. Dann geht es hinunter nach Keetmanshoop.

Eröffnungsdaten: 41)

03. 03. 1912 Windhuk - Keetmanshoop
506 km

Den Betrieb führten das Konsortium und die Staatsbahn Karibib - Windhuk zusammen. Ab 1913 bekam die Firma den Namen Deutsch - Südwestafrikanische Eisenbahn.

Die Lokomotiven:

Zu Anfang 1913 besaß die Deutsch - Südwestafrikanische Eisenbahn 12 Dampflokomotiven, sie wurden alle von O & K gebaut.

Lieferliste der Bahn Windhuk - Keetmanshoop
1067 mm

Achsfolge	Firma	Fabrik Nr.	Jahr	Nr.
1'D n2T	O&K	4198- 99	1910	51-52
1'D n2 + 2'2'	O&K	4614- 21	1911	151- 158
C n2T	O&K	4256- 57	1911	201- 202

Die Wagen:

Die Bahn hatte bis 1913 insgesamt 19 Personenwagen, davon waren sieben Wagen Vierachser. Desweiteren hatte die Bahn noch einen Revisionswagen.

Sie hatte 45 Gedeckte - und 95 Offene Güterwagen. Auch hatte sie 14 Viehwagen sowie einige vierachsige Wasserwagen.

Deutsch Kamerun: 12)

Bereits Mitte des 19. Jahrhunderts hatte die Firma Woermann an der Westküste Afrikas Fuß gefasst. Sie dehnte sich immer mehr aus und ihr folgten weitere hanseatische Handelshäuser. Diese Konkurrenz war den hier vorhandenen englischen Kaufleuten gar nicht recht und es gab immer mehr Streit. Die Firma Woermann sandte deshalb 1874 ein Gesuch an die Regierung und bat um die Einsetzung eines Konsuls, diesem Antrag wurde seitens der Regierung nicht stattgegeben. Diese Streitereien gingen immer weiter und 1882 wandten sich diesmal die englischen Kaufleute an ihre Regierung, aber auch ihr Gesuch wurde abgelehnt. Die Lage verschlimmerte sich immer mehr und auch mit dem Inlandshandel gab es immer größere Schwierigkeiten. Um dem ein Ende zu machen wandten sich die deutschen Kaufleute nochmals an die Regierung. Diesmal hatten sie Glück, es kam, am 12. July 1884, der mit allen Vollmachten ausgestattete Reichskommissar Dr. Gustav Nachtigal. Es ging die Oberhoheit auf das deutsche Reich über. 13)

Der weitere Weg:

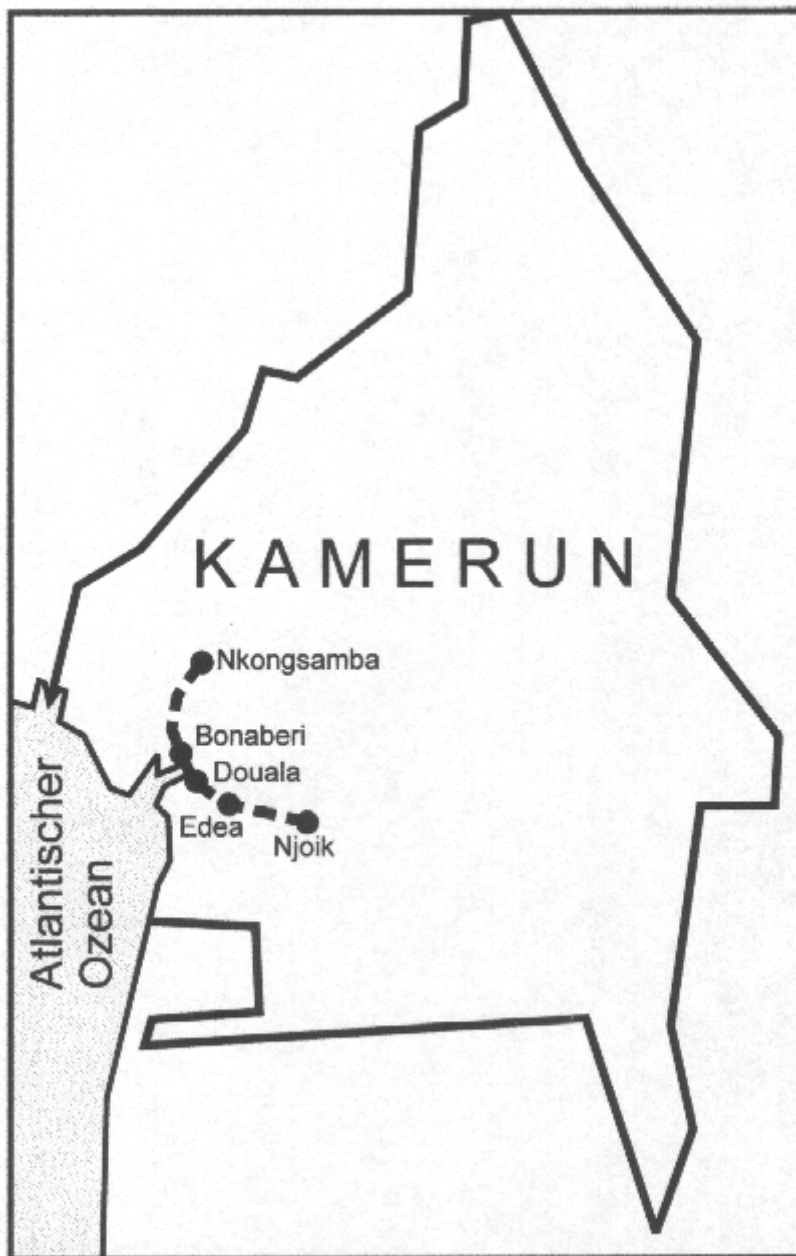
Die Engländer wollten nicht akzeptieren das dieses Gebiet unter deutscher Hoheit stand und stachelten die Bevölkerung auf. So kam es kurze Zeit nach der Besitzergreifung Kameruns zu einem Aufstand. Die Reichsregierung sendete ein Geschwader unter dem Befehl von Admiral Knorr. Es erschien, am 18. Dezember 1884, vor Kamerun. Ein Landungscorps ging an Land und es wurde der Aufstand niedergeschlagen. Die führenden Köpfe wurden gefangengenommen.

Mit diesen Kämpfen erreicht die unruhige Zeit in Kamerun ihr Ende. 14)

Es kam nun noch zu einigen Verträgen, mit Großbritannien und Frankreich, über die Festsetzung der Grenzen.

Die Entwicklung bis 1918:

Die Deutschen kämpften ab 1914 gegen Britische und Französische Truppen. Ihre Reste traten, am 09. Februar 1916, nach Spanisch - Guinea über.



(Streckenkarte Zeichnung von Martin Guan)

Kamerun - Eisenbahn: 1000 mm 42)
(Nordbahn)

Lange Zeit war dieses Gebiet ohne Eisenbahnverbindung, staatliche Initiative rührte sich nicht. So blieb es privaten Unternehmern vorbehalten dieses fruchtbare Gebirgsland zu erschließen.

Im Jahr 1905 wurde die Kamerun - Eisenbahn - Gesellschaft gegründet, Sie übertrug ihre Konzession für den Bau und Betrieb der Deutschen - Kolonial - Bau - und Betriebsgesellschaft. Diese wählte als Ausgangspunkt der Bahn Bonaberi und im September 1906 wurde dann mit dem Bau begonnen.

Man kam nur schwer vorwärts, da der Bau durch den Urwald große Schwierigkeiten machte. Es mußten viele über 60 m hohe Baumriesen gesprengt werden. Am 01. August 1909, konnte das erste Teilstück bis Njombe eröffnet werden. Es wurde weiter bis nach Lum gebaut, hier errichtete man eine Wasserstation. Nach Lum führt die Strecke mit 20 Promille Steigung über Serpentinaen mit 120 m Radius nach Nkongsamba, daß am 01. April 1911 erreicht wurde.

Die Baukosten betragen je Kilometer 100 000 M.

Es sollte eigentlich noch bis zum Tschadsee gebaut werden, was aber an den Geländeschwierigkeiten scheiterte.

Eröffnungsdaten: 43)

01. 08. 1909 Bonaberi - Njombe

89 km

24. 04. 1911 Njombe - Nkongsamba

71 km

Der Güterverkehr mit Bananen und Kaffee von und zu den Plantagen entwickelte sich sehr gut und auch der Personenverkehr steigerte sich so, daß bald mehr Züge gefahren wurden.

Der Fahrzeugpark:

Die Bahn besaß sieben Tenderlokomotiven, die erste wurde von Borsig gebaut, alle weiteren von O & K.

Der Bestand an Wagen betrug 11 Reisezugwagen sowie 80 Güterwagen.

Lieferliste der Kamerun - Eisenbahn

1000 mm

Achsfolge	Firma	Fabrik Nr.	Jahr	Nr.
1'D n2T	Borsig	6479	1907	1
1'D n2TO	O&K	2703 - 05	1908	2-4
1'Dn2 T	O&K	3067 - 68	1908	5-6
C n2T	Borsig	3338	1909	Baulo k

Manenguba - Eisenbahn: 1000 mm 44)
(Mittellandbahn)

Die Kameruner Eisenbahnen erhielten von der Kolonial Verwaltung, am 18. Mai 1908, den Auftrag eine Bahn von Duala bis Mbalmayo zu bauen, um dort Anschluß an den Dampferverkehr auf dem Fluß Njong zu erhalten.

Die Bauarbeiten führte die Deutsche - Kolonial - Eisenbahn - Bau - und Betriebsgesellschaft durch, die später auch den Betrieb als Pächter übernehmen sollte.

Im Juni 1908 fing man mit den Arbeiten in Duala an. Da es keine Bahnverbindung zwischen Kamerun - Eisenbahn und Manenguba Eisenbahn gab, mußte man auch getrennte Betriebs und Hauptwerkstätten bauen.

Der Bau gestaltete sich recht langwierig, da zwei Flüsse zu überqueren waren. Es mußten hier größere Brückenbauwerke angelegt werden.

Am 11. April 1912 konnte der Betrieb bis Edea eröffnet werden.

Es wurde nun weiter durch den Urwald gebaut, bis Bidjoka erreicht war. Am 25. August 1913 konnte der Verkehr von Duala nach Bidjoka eröffnet werden.

Nun ging es mit dem Bau durch den Urwald weiter. Es mußte eine 40 km lange Steilrampe angelegt - und zahlreiche Talüberquerungen gebaut werden. Schließlich wurde Mbalmayo erreicht. Der Bau dieses Abschnitts verschlang allein 194000 M pro Kilometer.

Bis zum Ausbruch des I Weltkriegs war die Strecke bis Njock fertig.

Eröffnungsdaten: 45)

11.04. 1912 Duala - Edea
84 km

01. 12. 1913 Edea - Bidjoka
67 km

17.06. 1914 Bidjoka - Eseka
23 km

01. 08. 1914 Eseka - Njock
7 km

Die Lokomotiven:

Die Bahn besaß 12 1'D Tenderlokomotiven. Sie wurden alle von Borsig gebaut.

Lieferliste der Manenguba - Eisenbahn
1000 mm

Achsfolge	Firma	Fabrik Nr.	Jahr	Nr.
D n2 + 2'2'	Borsig	7681 - 92	1911/ 12	101-112

Die Wagen:

Die Bahn verfügte über 26 Personenwagen, die alle von Beuchelt & Co (Grünberg / Schlesien) gebaut wurden.

Es waren Zweiachser 1. - und 2. Klasse, 2. - und 3. Klasse sowie Gepäck - Postwagen.

Für afrikanische Fahrgäste hatte man offene Güterwagen, die ein Dach auf sechs Stützen besaßen (Afrikanerwagen).

Zwischen 1907 und 1913 kamen einige Wagen dazu. Es handelt sich um vierachsige Personenwagen, zwei AABi, drei BCCi, vier PPosti sowie einen vierachsigen Inspektionswagen.

Auch Zweiachser wurden geliefert. Es waren dies, vier ABi, zwei BCi, drei Ci, zwei PPosti sowie fünf Afrikanerwagen.

Die Bahn besaß 233 Güterwagen, auch sie wurden alle von Beuchelt & Co gebaut. Darunter befanden sich auch einige dreiachsige gedeckte Wagen und Rungenwagen.

Deutsch Togo: 15)

Neben französischen und britischen Firmen ließen sich vor allem Hamburger und Bremer Firmen hier nieder. Nach 1870 folgten immer weitere Deutsche. Sie siedelten sich im Niemandsland an um britische und französische Interessen nicht zu verletzen. Trotzdem kam es immer wieder zu Streitigkeiten, was dazu führte das man, im Jahr 1874, um den Schutz des Deutschen Reiches bat. Dieser Antrag wurde abgelehnt.

Nachdem es nun im Jahr 1884, durch die Aufstachelung der Franzosen und Engländer, zu einem Negeraufstand kam, entsandte das Reich das Schiff SMS. Sophie. Es wurde ein Landungskorps von 100 Mann ausgeschifft, daß für Ruhe und Ordnung sorgte. Als sich die Verhältnisse nicht änderten sandte das Reich den Reichskommissar Dr. Gustav Nachtigal, der uns ja schon aus Kamerun bekannt ist. Dieser erklärte, am 05. Juli 1885, daß nicht

von den Franzosen und Briten beanspruchte Hinterland zum deutschen Schutzgebiet. 16)

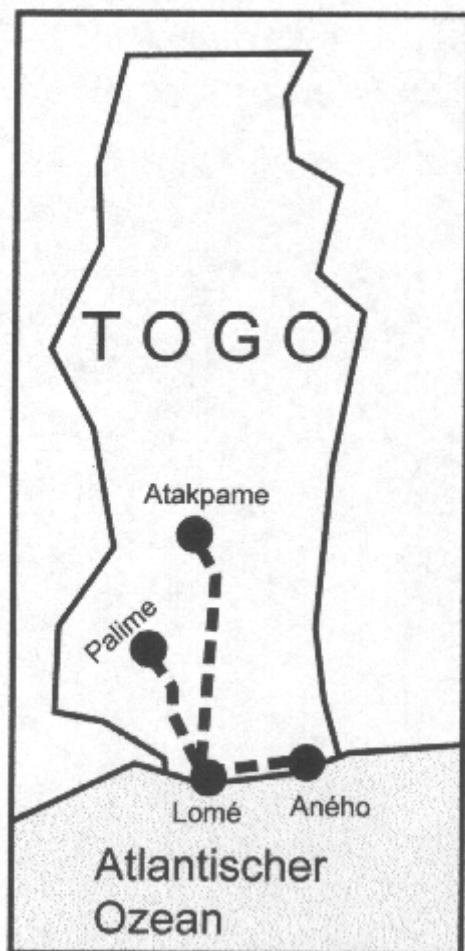
Der weitere Weg:

Durch Verträge mit Großbritannien, in den Jahren 1890 und 1899, sowie mit Frankreich, im Jahr 1897, wurde das Hinterland abgegrenzt.

Deutsch Togo entwickelte sich wirtschaftlich sehr gut und galt als deutsche Musterkolonie.

Die Entwicklung bis 1918:

Die kleine deutsche Schutztruppe mußte bereits, am 25. August 1914, vor der Übermacht der Französischen und Britischen Truppen kapitulieren.



(Streckenkarte Zeichnung von Martin Guan)

Küstenbahn: 1000 mm 46)

Nachdem in Lome eine neue Landungsbrücke gebaut war, begann die Firma MAN - Gustavsburg, die diese auch erbaut hatte, mit dem Bau der 44 Kilometer langen Küstenbahn nach Aneco.

Es wurde zuerst in der Spurweite 750 mm gebaut, aber aus Rücksicht auf einen späteren Übergang zu den anderen Bahnen wurde der Bau dann in Meterspur ausgeführt.

Der Bau im flachen Küstengebiet bot keinerlei Schwierigkeiten und so konnte die Bahn, am 18. Juli 1905, eröffnet werden.

Die Baukosten, mit 23000 M je Kilometer, waren sehr günstig.

Eröffnungsdaten: 47)

18.07. 1905 Lome - Aneco
44 km

Die Firma Lenz & Co übernahm die Betriebsführung, diese ging dann, am 01. Juli 1908, an die Deutsche - Eisenbahn - Bau – und Betriebsgesellschaft über.

Der Güterverkehr, mit vorwiegend landwirtschaftlichen Produkten sowie der Personenverkehr entwickelten sich gut.

Inlandsbahn: 1000 mm 48)
(Kakaobahn)

Im Juli 1904 erhielt die Firma Lenz & Co den Auftrag für den Bau der Bahn Lome - Agome - Palime.

Bereits im September des gleichen Jahres begann man mit diesem. Man baute mit 16,7 Promille Neigung und 200 m Radius. Im August 1905 erreichte man Noepe, nach weiterem Bau wurde im Jahr 1907 Palime erreicht.

Eröffnungsdaten: 49)

27. 08. 1905 Lome - Noepe
22 km

27.01. 1907 Noepe - Palime
97 km

Ab dem 01. Juli 1908 war die Bahn an die Deutsche - Kolonial - Eisenbahn - Bau - und Betriebsgesellschaft verpachtet.

Es dominierte in diesem Gebiet der Kakaoanbau, der nun eine wirtschaftliche Abfuhrstrecke zur Küste hatte.

Mittellandbahn: 1000 mm ⁵⁰⁾
(Baumwollbahn)

Es war eine Bahn zur Erschließung des Hinterlandes, mit seinem Baumwollanbau, vorgesehen. Sie sollte von Lome nach Atakpame führen.

Im September 1908 begann man mit dem Bau. Am 01. April 1911 wurde Agbonu erreicht. Es mußten auf dieser Strecke viele Steigungen und Brücken errichtet werden, die Baukosten für die gesamte Strecke betragen 63000 M je Kilometer.

Eröffnungsdaten: ⁵¹⁾

01. 04. 1911 Lome - Agbonu
141 km

02. 05. 1913 Agbonu - Atakpame
26 km

Auch diese Bahn wurde wieder an die Deutsche - Kolonial - Eisenbahn - Bau - und Betriebsgesellschaft verpachtet.

Die Betriebsmittel der Togo - Eisenbahn: ⁵²⁾

Da sich alle Bahnen in Lome trafen war ein einfacher Übergang möglich, so daß die Fahrzeuge auf allen drei Bahnen eingesetzt werden konnten. Auch die Betriebs und Hauptwerkstätte konnte in Lome angelegt werden.

Die Lokomotiven:

Besonders für die Küstenbahn, mit ihren einfachen Bedingungen, reichten die zwei B Lokomotiven, die Henschel 1904 lieferte.

Nicht sehr bewährt bei der Togo - Eisenbahn haben sich die Malletlokomotiven von 1905. Sie wurden durch 1'D Lokomotiven abgelöst.

Lieferliste der Eisenbahnen in Togo 1000 mm

B n2T	Henschel	6885-86	1904	1-2
B'B n4vT	O&K	1466-70	1905	3-7
B'B n4vT	O&K	1540	1905	8
C n2T	O&K	3127	1908	9
C n2T	O&K	3336-37	1909	10 / 11
B n2T	Borsig	7114	1909	13
1'D n2T	O&K	3304-06	1909	21 -23
1'D n2vT	O&K	3307-09	1909	24 - 26

Die Wagen:

Es waren 20 Reisezugwagen vorhanden. Die Hälfte davon wurde von Beuchelt & Co geliefert, es handelt sich um zweiachsige 3. Klasse Wagen und Gepäck - Postwagen sowie vierachsige 3. Klasse Wagen. Weitere zweiachsige Wagen, 1. - und 2. Klasse, lieferten die Waggonfabrik Uerdingen und die MAN.

Man besaß 202 Güterwagen, diese verteilten sich auf 70 gedeckte - und 132 offene Wagen. Die Wagen waren Zweiachser, 145 davon baute die Firma Beuchelt & Co. Sie wurden ergänzt durch Kran - und Bahmeisterwagen.

Das Jahr 1919: 17)

Im Vertrag von Versailles mußte das Deutsche Reich auf alle Kolonien verzichten. Als Völkerbundmandat kamen:

- Deutsch Süd – Westafrika

An die Südafrikanische Union (Südafrika).

- Deutsch Ostafrika

Zum größten Teil an Tanganjika (Tansania) und Großbritannien, ein kleiner Teil fiel als Ruanda – Urundi (Burundi) an Belgien.

- Deutsch Kamerun

Zum größten Teil an Frankreich als Französisch Äquatorialafrika (Kamerun) und ein kleiner Teil an Großbritannien (Nigeria).

- Deutsch Togo

An Großbritannien und Frankreich.

Das Deutsche Reich hinterließ fast 5000 km Eisenbahn. 18)

Der Völkerbund: 53)

Es soll hier noch eine kleine Ergänzung zum Völkerbund gemacht werden, da dieser öfter erwähnt wird.

Der Völkerbund wurde während der Friedensverhandlungen 1919, in Versailles, gegründet. Seine Aufgabe war die Überwachung der Friedensverträge und der neuen Grenzen, z.B. Saarland, freie Stadt Danzig, die ehemaligen deutschen Kolonien, usw..

Bei der Konferenz von Locarno 1925, daß Deutsche Reich war vertreten durch seinen Außenminister Stresemann, erkannte Deutschland alle neuen Grenzen an.

Das Deutsche Reich wurde daraufhin, im Jahr 1926, in den Völkerbund aufgenommen. Allerdings kurz nach Antritt der Hitler - Regierung 1933 trat es wieder aus.

Der Völkerbund war sehr schwach und erreichte nicht viel, so daß er sich 1946 selbst auflöste. Sein Nachfolger war die UN, die 1945 während der Konferenz von Jalta gegründet wurde.

Quellen:

- Die Anfänge:

- 1) Rochus Schmidt Deutschlands Kolonien / Band 1
Verlag des Vereins der Bücherfreunde Schall & Grund, Berlin ca. 1898

Nachdruck Weltbildverlag GmbH Augsburg 1998

- 2) Brockhaus Enzyklopädie Groß - Friedrichsburg
Band 7 / Seite 707 Wiesbaden 1969

- Deutsch Ostafrika:

- 3) Brockhaus Enzyklopädie Schutzgebiete
Band 17 / Seite 83, Wiesbaden 1973

4) siehe 1

5) siehe 3

- 6) Brockhaus Enzyklopädie Helgoland - Sansibar - Vertrag
Band 8 / Seite 351, Wiesbaden 1969

- Deutsch Süd - Westafrika:

7) siehe 3

- 8) Brockhaus Enzyklopädie Lüderitz
Band 11 / Seite 636, Wiesbaden 1970

- 9) Rocus Schmid Deutschlands Kolonien / Band 2
Verlag des Vereins der Bücherfreunde Schall & Grund, Berlin ca. 1898

Nachdruck Weltbildverlag GmbH Augsburg 1998

- 10) Brockhaus Enzyklopädie Herero Band 8 / Seite 395
Hottentotten Band 8 / Seite 697 Wiesbaden 1969

11) Diamanten Erinnerungen / Kolonialgeschichte Bayern 3 1998

- Deutsch Kamerun

12) siehe 3

13) siehe 9

14) siehe 9

- Deutsch Togo

15) siehe 3

16) siehe 9

- Das Jahr 1919

17) siehe 3

- 18) Die Eisenbahnen in den ehemals deutschen Kolonien
EK - Eisenbahn - Videothek
EK - Verlag, Freiburg

- Usambarabahn

19) Schroeter / Ramaer Die Eisenbahnen in den einst deutschen
Schutzgebieten / Damals und Heute Röhr Verlag, Krefeld 1993

20) Hans Kobschätzky, Streckenatlas der deutschen Eisenbahnen
1893 - 1935 Alba Verlag Düsseldorf 1975

- Sigibahn

21) siehe 19

22) siehe 20

- Tanganjikabahn

23) siehe 19

24) siehe 18

25) siehe 20

- Swakopmund - Windhuk

26) siehe 19

27) siehe 18

28) siehe 18

29) siehe 18

30) siehe 20

31) siehe 18

32) Alfred B. Gottwaldt Heeresfeldbahnen, Motorbuchverlag Stuttgart 1986

33) siehe 32

- Otavibahn

34) siehe 19

35) siehe 20

36) siehe 18

37) siehe 18

- Lüderitzbucht - Eisenbahn

38) siehe 19

39) siehe 20

- Windhuk - Keetmanshop

40) siehe 19

41) siehe 20

- Kamerun - Eisenbahn

42) siehe 19

43) siehe 20

- Manenguba - Eisenbahn

44) siehe 19

45) siehe 20

- Küstenbahn

46) siehe 19

47) siehe 20

- Inlandsbahn

48) Siehe 19

49 siehe 20

- Hinterlandbahn

50) siehe 19

51) siehe 20

- Die Betriebsmittel der Togo - Eisenbahn

52) siehe 20

- Völkerbund

53) Großer Atlas zur Deutschen Geschichte, Isis Verlag AG
Chur / Schweiz 1994

- Weitere Literatur:

D. Kutschik, H. J. Wenzel B“orsig - Lokomotiven für die Welt“
Transpress Verlag / EK Verlag, Berlin 1985

Prof. Dr. Ing. K. R. Repetzki
Bau -, Feldbahn -, Kleinbahn – und Industrielokomotiven
Nachdruck des Sonderkataloges 1936, Steiger Verlag, Moers 1982

W. Messerschmidt, S. Kademann
Henschel Lokomotiven von 1848 bis Heute
Steiger Verlag Moers 1985

Orenstein & Koppel Deutsche Ausgabe ca. 1902
Reprint 1998, Verlag Railroadiana EMH GmbH
Swistal - Buschhoven

- Karten

Alle Zeichnungen von Martin Guan