

Bahn-Privatisierung in Afrika:**Mali: Privatbahn bringt Hunger****Fahrgastinitiative erreicht Besserung**

> Zusammen mit der Eisenbahn des Senegal ist die Eisenbahn von Mali an das französisch-kanadische Konsortium Transrail übergegangen. Zwar bekommt nun der malische Staat ein wenig Geld für die Konzession und spart dabei die Subventionen für den vormaligen Staatsbetrieb, doch die Auswirkungen auf die Bevölkerung sind katastrophal.

Die Malische Regierung bekommt von den beiden Unternehmen Canac (Kanada) und Getma (Frankreich) zusammen sieben Mrd. CFA Francs (gut zehn Mio. Euro) für eine Konzession über 25 Jahre.

Transrail betreibt weiterhin den durchgehenden Güterverkehr zwischen Bamako und dem senegalesischen Hafen Dakar sowie den einmal in der Woche verkehrenden internationalen Zug Dakar-Bamako, welcher jedoch nur an wenigen wichtigen Bahnhöfen der Strecke hält und durch seinen „Expresszug“-Zuschlag auch wesentlich teurer ist, als dies die inzwischen stillgelegten Lokalzüge waren. Während in Senegal Straßen entlang der Bahn noch eine Grundversorgung im lokalen Personen- und Güterverkehr ermöglichen, ist dies in Mali nicht der Fall. Nicht umsonst führt der internationale Zug sogar Auto-transportwagen mit.

Senegalesische Zeitungen berichten von katastrophalen Zuständen in den Gemeinden und kleinen Dörfern zwischen Kayes und Bamako, einer Strecke von 493 km: „Als die Lokalzüge noch verkehrten (sogar täglich; die Red.) hatte die Bevölkerung ein gutes Leben an dieser Strecke. Man verkaufte lokale Produkte an die Durchreisenden oder man fuhr selber mit den Waren zu den Märkten in Kita, Mahina und Bamako.“ Maïmouna, eine allein erziehende Frau aus Kati bei Bamako beschreibt die Situation: „Seitdem die den Zug an die Weißen verkauft haben, geht gar nichts mehr. Ich verkaufte Früchte, Gemüse, Gewürze und Holzkohle in Bamako und verdiente manchmal 400.000 Francs (CFA Francs, die Red.; fast 600 Euro) und konnte im Jahr sogar 100.000 Francs sparen, für

die Kinder. Jetzt geht nichts mehr. Im Bus kann nichts mitgenommen werden und der Bus kostet dreimal so viel wie vorher der Zug. Hier im Ort kann ich nicht einmal für 50.000 Francs im Monat Waren verkaufen.“

Bürger werden aktiv

Es hat sich auch schon eine Art Fahrgastverband gebildet, der versucht, die Regierung dazu zu bewegen den lokalen Personenverkehr wieder aufzunehmen. Der Verband unter dem Kürzel Cigidirail (Collectif citoyen pour la restitution et le developpement intégré du rail malien) hat in der Person von Tiécora Traoré auch einen vehementen Kämpfer gefunden. Herr Traoré hat in Mai 2004 die Gemeinden bis Kayes besucht und Dinge gefunden, die es vor der Einstellung des Personenverkehrs nicht gab. Aus seinen Aufzeichnungen: „Es spielen sich Dramen entlang der Bahnlinie ab, wie sie Mali schon sehr lange nicht mehr erlebt hatte. Es gibt Orte, da können sich Frauen nicht einmal 100 Francs in zwei Monaten zusammensparen, um ein Stück Seife zu kaufen. Ja, es gibt gar schon Personen, die an Hunger gestorben sind, da sie keine Arbeit finden können. Viele von ihnen verkauften Waren an den Zügen, oder sie kauften welche von den Passagieren, um sie im Ort zu verkaufen. Andere trugen Lasten zu den Bahnhöfen oder halfen beim Beladen der Güterwaggons, wieder andere verkauften Trinkwasser an die Passagiere. Andere beförderten mit ihren *pousse-pousses* (eine Art Fahrrad-Rikschas afrikanischer Bauart) Passagiere zu den Bahnhöfen oder wieder zurück. Die Bahn selber beschäftigte in vielen Orten eine oder zwei Personen, die heute auch nichts verdienen. Durch die Isolation der Dörfer sind diejenigen, welche die Mittel dafür hatten, nach Bamako gezogen, auch die Lehrer sind teilweise weggezogen, wodurch nun auch die jüngste Generation wieder zu Analphabeten wird, nachdem das Schulsystem soeben erst richtig zu funktionieren begann. Einige kleinere Orte an der Strecke, deren Bewohner nur durch den Handel an den Zügen lebten, sind inzwi-

schon schon aufgegeben worden. Man schätzt, dass die Armenviertel um die Hauptstadt in einem halben Jahr um etwa 50.000 Personen angewachsen sind. Dies erhöht nur wieder den Druck in der Hauptstadt, noch mehr Leute ohne Arbeit, ohne Einkommen und die später in die Kriminalität abrutschen. Entlang der Strecke gibt es nur wenige Krankenhäuser und Ärzte, die waren jedoch mit dem Zug immer in wenigen Stunden zu erreichen. Inzwischen sind schon mehrere Frauen gestorben, da sie keine medizinische Hilfe bei der Geburt bekamen, andere verstarben an einfachen Verletzungen, welche nicht von einem Arzt behandelt werden konnten.“ Herr Traoré begann dann im Juni 2004 mit einer Unterschriftensammlung, in der die Regierung aufgefordert wird, „den Verkauf der öffentlichen Einrichtungen, wie Bahn, Telefon, Stromversorgung, Wasserversorgung usw. einzustellen und der Bevölkerung weiterhin den Zugang zu diesen Mitteln zu gewähren“. Ein schwieriges Unterfangen bei einem Analphabetenanteil von über 75 % auf dem Lande. Doch schon in Kita kamen über 350 Unterschriften an einem Tag zusammen.

Cigidirail hatte Erfolg! Die malische Regierung hat Transrail verpflichtet, wenigstens dreimal in der Woche den Lokalzug Bamako-Kayes verkehren zu lassen. Die Regierung bezahlt auch eventuelle Defizite.

Senegal: Bahn mit Zukunft

Mit der Bahn in Mali wurde auch jene im Senegal dem Unternehmen Transrail SA übergeben. Während in Mali die Franzosen mehr zu bestimmen haben, sind in Senegal die Kanadier in der Führungsposition des Konsortiums. Dies wurde durch die finanziellen Anteile, die an die beiden Regierungen ausbezahlt werden, bestimmt. In Senegal ist Canac mit 51 %, in Mali Getma mit 51 % beteiligt.

Anders als in Mali konnte die senegalesische Regierung auf ihrem Gebiet die alte Staatsbahn SNCS (*Société Nationale de Chemin de fer du Sénégal*; offizielle Schreibweise, die Red.) beibehalten und sie dient heute als Verwalterin der Grund-

stücke und Gebäude. Als hundertprozentige Tochter der SNCS wurde das Unternehmen PTB SA (Petit Train de Banlieue SA) gegründet, dem die Vorortsbahn von Dakar und der Personenverkehr zwischen Dakar und Thiès unterstellt wurde. Am Unternehmen PTB SA sind die Städte Dakar, Rufisque und Thiès, die Republik Senegal sowie mit einem Prozent die Angestellten beteiligt. Nach Angaben von PTB konnte der Verkehr zwischen Thiès und Dakar verdoppelt werden, es verkehren nun zwei Zugpaare am Tag.

Transrail betreibt weiterhin einmal in der Woche den internationalen Zug zwischen Dakar und Bamako sowie den Güterverkehr auf verschiedenen Strecken. Der Güterverkehr konnte in nur zwei Monaten von 20.000 auf 35.000 Tonnen monatlich gesteigert werden. Transrail hat auch ein umfassendes Rollmaterialerneuerungsprogramm begonnen, wobei die relativ guten Einrichtungen der SNCS-Werkstätten dies vereinfachen. Die Regierung des Senegal, des Iran und Transrail wollen im Bereich der Investitionen zusammenarbei-

ten. Iran hat bereits 12 Mrd. CFA Francs bereitgestellt, um die Planungen für die 600 km lange Bahnlinie von Dakar nach Ziguinchor im Süden des Landes, an der Grenze zu Guinea-Bissau, auszuführen. Im Weiteren wird der Wiederaufbau der vor 1970 stillgelegten 130 km langen Strecke Louga-Linguéré und deren Verlängerung bis zu den

Phosphatlagerstätten von Matam, weitere 217 km östlich, mit diesem Geld geprüft – denn der Iran möchte Hauptabnehmer des Phosphats aus Matam werden. Weitere Güter aus Senegal, die zukünftig in den Iran exportiert werden sollen, sind Schwefel, Mais und Mangos. Für letztere bekommt Transrail Kühlcontainer aus dem Iran.

Infos

Aus: Fahrplancenter News Nr. 38 mit freundlicher Genehmigung des Herausgebers Samuel Rachdi.

Die Zeitschrift „Fahrplancenter News“ befasst sich ausschließlich mit den Eisenbahnen außerhalb von Europa, sowie mit den Bahnen „am Rande“ Europas, etwa jenen von Griechenland, Portugal, Moldawien, Lettland usw. Ein wichtiger Bestandteil sind vor allem Meldungen zur Entwicklung des Personenverkehrs auf der Schiene im Berichtsgebiet, wobei besonders die Länder Lateinamerikas, Afrikas und Asiens immer wieder genau unter die Lupe genommen werden.

Das Abonnement kostet für 4 Hefte 25 Euro. Bestellung (auch älterer Hefte) unter



**www.fahrplancenter.com oder bei Fahrplancenter, Bahnhof
CH-6422 Steinen SZ, Schweiz.**