



Demokratisieren statt Privatisieren –

gesellschaftliche
Transformation
in Mali
am Beispiel
des Dakar-Niger-
Express



88

CARAVANE CITOYENNE SOLIDAIRE
Le long du chemin de fer
DU 3 AU 25 NOVEMBRE 2007
Kassaro, Badinko, Kita, Boulouli, Toukoto, Fangala,
Oualiya, Mahina, Diamou, Kayes et Bamako

Levons-nous pour notre développement !

POISSON CEREALES
RAIL MALIEN
ESPOIR

THÉÂTRE, DÉBATS, CINÉMA ET MUSIQUE
ORGANISÉ PAR COCIDIRAIL ET ICILABAS

Inhalt

Einleitung Willi Hajek
Transformation en marche, aber wohin?
 Mali 2008 – Dakar-Niger-Express – Cocidrail
 Demokratisieren statt privatisieren 3

Willi Hajek
Widerstand in Westafrika gegen Privatisierung und Verelendung 4

Peter Bach
Keine Privatisierung der Bürger-Eisenbahn in Mali 6

Interview mit Dr. Tiècoura Traore
Abhängigkeit ist kein Schicksal
 sul serio Sonderausgabe #05 Soziale Bewegungen in Afrika 8

Peter Bach
„Caravane Citoyenne“ 10

Le Monde Diplomatique Nr. 8197 vom 9.2.2007
Mord am Dakar-Niger-Express 12

Bahnprivatisierung in Deutschland:
Wer ist verantwortlich für das Desaster bei der Berliner S-Bahn? 15

Post aus England
Brief des britischen Eisenbahngewerkschafters Alex Gordon. 18



Transformation en marche, aber wohin?

Mali 2008 – Dakar-Niger-Express – Cocardrail – Demokratisieren statt privatisieren

Der Privatisierungsprozess öffentlicher Güter wie Bahn, Post, Wasser- und Stromversorgung etc. läuft weltweit, das Kapital sucht nach Anlagensphären für die maximale Rendite ohne Rücksicht auf die lokalen Bedürfnisse großer Teile der Bevölkerungen und der sozialen Entwicklung der Regionen und Länder. Diese Rücksichtslosigkeit und soziale Gewalt wird deutlich sichtbar gerade auf dem afrikanischen Kontinent und hier zum Beispiel in Westafrika bei der Privatisierung des Dakar-Niger-Express, der von Dakar im Senegal bis nach Bamako in Mali führt. Er ist die Lebens- und Verbindungsader der Bevölkerungen entlang der Bahnstrecke. Ein Teil der Eisenbahner verlor in diesem Privatisierungsprozess seinen Arbeitsplatz, die Anwohner an der Bahnstrecke und speziell die Händlerinnen verloren ihre Haltepunkte und Bahnhöfe, die Bevölkerungen wurden in ihren Dörfern und Kleinstädten isoliert. Von 36 Bahnhöfen wurden 26 Bahnhöfe für den Personenverkehr geschlossen, um freie Fahrt für den rentablen Güterverkehr zu schaffen. Allein der Transport der Waren interessiert die Kapitaleigner aus Europa und aus Amerika.

Aber dieser Prozess und seine aggressive Kapital-Dynamik trifft auf Widerstand und für die Regierungen unerwartete soziale Herausforderungen. Ausgehend von den Eisenbahnern und anderen sozialen Akteuren (Händlerinnen, Jugendliche, Bauern, städtisches Volk) formiert sich die soziale Gegenwehr. Eisenbahner aus Mali und Senegal setzen sich zusammen und verständigen sich, führen gemeinsame Streikaktionen durch, verjagen korrupte Gewerkschaftsvorstände, die den Privatisierungsvertrag unterschrieben haben aus ihren Reihen. Gleichzeitig formiert sich in Mali das **Cocardrail**, eine Bürgerallianz, ein Komitee von Eisenbahnern und Anwohnern der Bahn-Strecke für die Rücknahme der Privatisierung und die Wiedereröffnung der geschlossenen Bahnhöfe. Einer ihrer Sprecher und Akteure, der Eisenbahningenieur Tiècoura Traore, wird von der privaten Bahngesellschaft Transrail aus dem Bahndienst entlassen wegen Diffamierung und fehlender Loyalität zu dem Unternehmen.

Unterstützung kam von den Eisenbahngewerkschaften aus Europa, besonders der Sud-Rail, in der viele Migranten aus Mali und Senegal engagiert sind, der CGT und der CFTD aus Frankreich, den spanischen, italienischen und englischen Bahngewerkschaften, der Transparenz für die Basis, einer kritischen Eisenbahnergruppe bei der S-Bahn in Berlin. Filmemacher engagierten sich und im Dezember 2006 fand eine große Eisenbahnerkonferenz im Senegal statt initiiert von tie – international www.tie-germay.org, um diesen Kampf zu unterstützen (siehe monde diplomatique februar 2007).

Das Cocardrail ist seitdem zu einer widerständigen Kraft in der Gesellschaft in Mali und entlang der 1.200 km langen Bahnstrecke geworden, es hat durch vielfältige Aktionen, Versammlungen und vor allem durch die Karawane 2007 entlang der Bahnstrecke eine solidarische Dynamik unter den Bevölkerungen freigesetzt und die Regierung mehr

und mehr unter Druck gesetzt, die Privatisierung zurückzunehmen.

Aktive des Cocardrail kamen nach Europa, um von diesem Kampf zu berichten. Tiècoura Traore kam nach Köln und Berlin, um Unterstützung und Solidarität für das Cocardrail zu organisieren, besuchte die S-Bahner in Berlin an ihren Arbeitsplätzen, wurde begeistert auf Eisenbahnerversammlungen in Marseille und Paris empfangen. Inzwischen gibt es zwei Dokumentarfilme über diesen Transformationsprozess der Bevölkerungen von passiven Opfern der Privatisierung zu sozialen Widerstandsakteuren. „Die Fatalität wird nicht mehr hingenommen“, berichtete Tiècoura Traore auf der Veranstaltung in Köln. Die Bahn-Gewerkschaften in Frankreich haben dreihundert Kopien der Filme bestellt, um sie in ihrer alltäglichen Arbeit einzusetzen, das Cocardrail hat mehr als 800 Mitglieder, darunter etwa dreihundert aus Europa und Kanada.

Inzwischen hat die Regierung in Mali im Frühjahr 2008 erklärt, dass die Privatisierung des Personenverkehrs auf der Schiene gescheitert ist und nach neuen Lösungen gesucht werden muss. Neue Lokomotiven und Fahrgastwaggons wurden in Argentinien und Indien bestellt, geschlossene Bahnhöfe sollen wiedereröffnet werden.

Die Herausforderung, die jetzt ansteht, ist die Bildung der neuen Eisenbahngesellschaft, die den Bahnverkehr auf der Strecke organisieren und leiten soll. Das Cocardrail fordert die Wiederverstaatlichung der Bahn, gleichzeitig aber die Einrichtung von Organen der öffentlichen Kontrolle durch die Eisenbahnbeschäftigten und die Bevölkerungen an der Strecke. Als erste Vorleistung aber die sofortige Wiedereinstellung des entlassenen Eisenbahningenieurs Tiècoura Traore, der mit seinen Kenntnissen und Erfahrungen – er war ehemaliger Leiter der panafrikanischen Eisenbahner-Ausbildungsschule in Brazzaville – eine wichtige Verstärkung für dieses neu zu schaffende gesellschaftliche Organ sein könnte. Die Eisenbahngewerkschaften im Senegal haben im Juni gestreikt für die vollkommene Transparenz der Verhandlungen für die Neuorganisation der Bahn.

Die Broschüre möchte den Verlauf der Auseinandersetzung in Westafrika um die Privatisierung der Bahn und den aktuellen Stand öffentlich machen und gleichzeitig auch als Vorbereitung dienen für Veranstaltungen, die Anfang 2009 zusammen mit dem Cocardrail in Köln und Berlin vorbereitet werden.

Sie begreift sich als ein Werkstattbericht über unsere Aktivitäten als solidarische Unterstützer dieser mutigen gesellschaftlichen Widerstandsbewegung. Deshalb haben wir auch an der Karawane 2007 entlang der Bahnstrecke in Mali teilgenommen, um selbst einen Eindruck von diesen Ereignissen und diesem Transformationsprozess zu bekommen.

Köln/Berlin:
Peter Bach - Willi Hajek - Nico Roth

Widerstand in Westafrika gegen Privatisierung und Verelendung

Die Bürgerkarawane in Mali für die Rücknahme der Privatisierung der Bahn

1. Westafrika mit seinem frankophonen kolonialen Hintergrund wird in den letzten Jahrzehnten genauso von dem anlagensuchenden Kapital heimgesucht wie andere Regionen Afrikas. Im Oktober 2003 wurde die historische Bahnstrecke von Dakar nach Bamako, die von einheimischen Sklaven unter französischer Kolonialverwaltung gebaut wurde, privatisiert. Einzelne Gewerkschaftsführer in den beiden Anrainerstaaten Mali und Senegal setzten sogar ihre Unterschrift unter den Verkauf. Später stellte sich heraus, dass die Gewerkschaftsführer dafür fürstlich belohnt wurden. Inzwischen haben sich unabhängige und kämpferische Gewerkschaften gebildet. Die inzwischen 103 Jahre alte und rund 1200 km lange Bahnstrecke wurde auf Druck der Weltbank an das franko-kanadische Konsortium Transrail verkauft – siehe den Film „Bamako“. Die neuen Betreiber schränkten entgegen aller Zusagen und Versprechungen den Personenverkehr drastisch ein, schlossen 26 von 36 Bahnhöfen und kündigten über 600 Eisenbahnern, vornehmlich solchen, die gewerkschaftlich organisiert waren und gegen die Privatisierung protestierten. Die Schließung der Bahnhöfe, Hauptumschlagplatz für die an der Strecke von der Landbevölkerung, – vorwiegend Frauen und Jugendliche –, produzierten Waren, führte zu einer völligen Isolation der Dorfbevölkerungen und dem Zusammenbruch der Dorfökonomien. Neben den Eisenbahngewerkschaftern, den aktiven wie den entlassenen, sind es vor allem die Händlerinnen und Bäuerinnen, die sich an dem Widerstand gegen die Folgen der Bahnprivatisierung beteiligen. Sie haben auch das Cocardirail – das Bürgerkomitee für die Rückgabe der Bahn – gegründet

2. Die Eisenbahner und das Cocardirail mit den aktiven Bäuerinnen und Händlerinnen aus den Dörfern sind ein aktives Ferment in dieser sich langsam entwickelnden Dynamik des Widerstands. Ihr Beispiel gerade in Mali hat auch Auswirkungen auf andere Teile der armen Bevölkerung, die Bauern, die Minenarbeiter und die lohnarbeitenden und handeltreibenden Frauen.

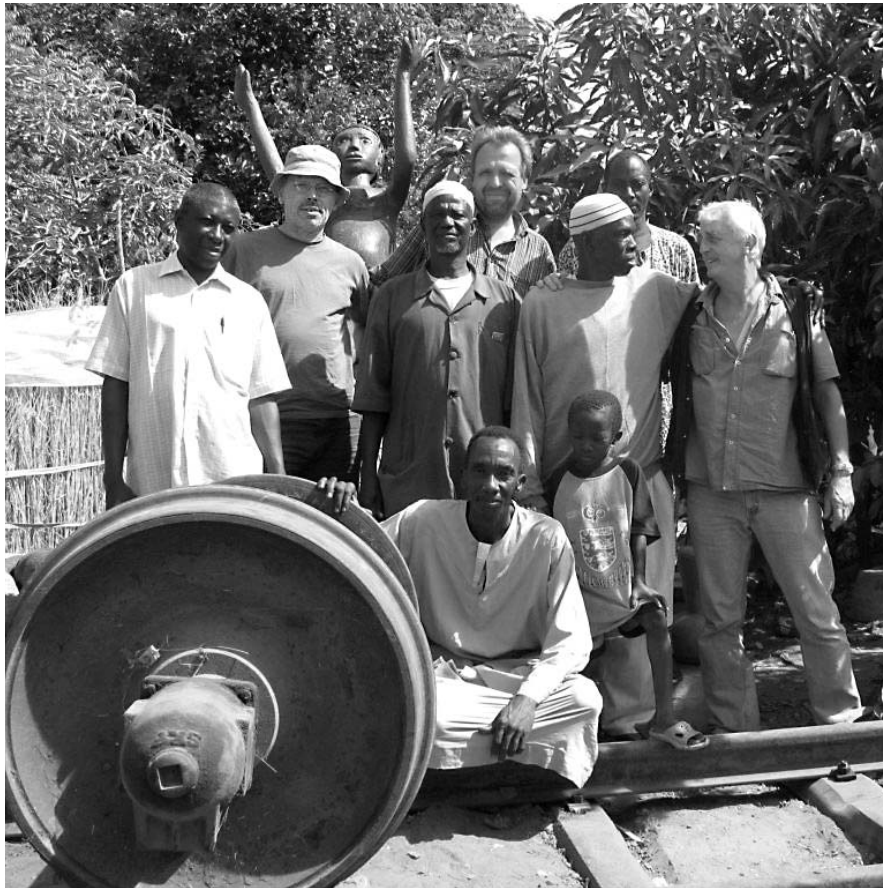
3. Dieser Widerstand erscheint mehr und mehr öffentlich, in den vielen kleinen, viel gehörten lokalen Radios, bekommt auch mehr und mehr ein Gesicht. Auf dem afrikanischen Sozialforum in Bamako im Januar 2006 sind es gerade die Eisenbahner um Tiécoura Traoré und die Dorf Frauen als Mitglieder des Cocardirail, die sichtbar werden und ihre Forderungen nach Wiederherstellung einer öffentlichen Bahngesellschaft, nach einem regelmäßigen Personenverkehr auf der Schiene, nach der Öffnung der geschlossenen Bahnhöfe, lautstark ausdrücken. Der Sprecher des Cocardirail und aktive Eisenbahngewerkschafter, Tiécoura Traoré, wird von der Transrail wegen Diffamierung des Unternehmens gekündigt.

4. Die EisenbahnerInnen aus Senegal und Mali, zusammen mit europäischen EisenbahngewerkschafterInnen wie der Sud-Rail, der CGT aus Spanien und Eisenbahnerinnen aus Nordafrika trafen sich 2005 in Dakar, um gemeinsame Strategien zu überlegen. Tie – Europe koordinierte und organisierte dieses Treffen.

5. Im Juni 2006 kommt es zum ersten Mal seit dem langen Streik von 1947/48 zu einem staatenübergreifenden transnationalen Bahn-Streik an der Strecke. EisenbahnerInnen aus Mali und Senegal forderten gleiche Bezahlung, die Absetzung des weißen neokolonialen Managements, den Ausbau des Personenverkehrs. Im Anschluss an diesen Streik werden eine Reihe von aktiven Streikern vom Dienst suspendiert oder entlassen. Im Dezember 2006 findet in Dakar das zweite große internationale Treffen der EisenbahnerInnen statt zusammen mit den Bürgerkomitees, dem Cocardirail. Weitere gemeinsame Aktionen werden beschlossen und ein Aufruf ergeht an alle aktive GewerkschafterInnen in Westafrika, überall in ihren Ländern Bürgerkomitees zur Verteidigung einer öffentlichen Bahn zu gründen, gleichzeitig wird die Wiedereinstellung der entlassenen Eisenbahner gefordert und die Wieder-Öffnung der geschlossenen Bahnhöfe

6. Zum Zeitpunkt des G8 Gipfels in Heiligendamm führten die in der Gewerkschaft Via campesina weltweit zusammengeschlossenen Bauernverbände einen Gegengipfel des Südens in Sikasso, einem regionalen Zentrum in Mali, durch. Hier ging es vor allem um die Perspektive der Armen des Südens. Eingeladen waren die landlosen Bewegungen aus Lateinamerika wie die MST aus Brasilien. Die Mehrheit der 500 Delegierten kam aus den Ländern des Südens. Das Veranstaltungsdorf wurde aus den Baumaterialien der Region aufgebaut und sollte gerade diese gewollte Eigenständigkeit symbolisieren. Die Frage des öffentlichen Transports in Zusammenhang mit dem Leben und der Ökonomie der Dorfbevölkerungen und speziell der Frauen als Träger dieser Subsistenzökonomie stand auch hier im Mittelpunkt.

7. Im September 2007 feierte das Cocardirail sein vierjähriges Bestehen und organisierte eine große Bürgerkarawane, die 23 Tage dauerte. Auf 10 Etappen entlang der Bahnstrecke von Bamako nach Kayes in Mali wurden die Orte und Lokalitäten besucht, deren Bahnhöfe alle geschlossen wurden. In Volksversammlungen mit der betroffenen Bevölkerung, zusammen mit Filmen und Theateraufführungen, wurden diese Tage zu einem Höhepunkt des Widerstandes gegen die Privatisierung der Bahn. Die private Bahngesellschaft organisierte einige Tage vor der Ankunft der Karawane in Kayes, dem Zentrum der Eisen-



Karawane-Teilnehmer am frisch eingeweihten „Mahnmal für die Opfer des Privatisierungsvertrages“ in Kayes

bahner, das erste Bahnfestival in der langen Geschichte der Bahn und der Präsident von Mali verkündete den Kauf von neuen Eisenbahnwaggon, die ab Januar 2008 zum Einsatz kommen sollen.

8. Auf den Versammlungen kam es zu bewegenden Aussprachen zwischen der Bevölkerung und den Akteuren der Karawane. Den beteiligten Aktivisten aus Mali wie auch aus Europa – aus der BRD und aus Frankreich – wurden durch die Schilderungen der Anwohner erst die Rücksichtslosigkeit des Vorgehens deutlich. Unglaublich stark war der Wille zum Handeln und zur direkten Aktion – Blockaden des Güterverkehrs sollen durchgeführt werden.

9. Ziele dieser Karawane: Wiedereinstellung aller entlassenen EisenbahnerInnen, Anerkennung der unabhängigen Gewerkschaften, Öffnung der geschlossenen Bahnhöfe, Rückübertragung der Bahn in die öffentlichen Hände, demokratische Kontrolle durch Bürgerkomitees.

10. Die Karawane wollte gerade durch die Art und Weise der Vorbereitung und Einbeziehung der betroffenen Bevölkerungen helfen, die überall vorhandene Ohnmacht und Isolation aufzubrechen und Mut machen zum gemeinsamen Agieren. Viele Hoffnungen und Erwartungen wurden durch diese bisher einmalige Aktion geweckt. Anfang des Jahres 2008 wird eine Versammlung des Cocardirail Aktionsvorschläge erarbeiten, wie dieser Kampf 2008 weitergeführt wird.

11. Diese demokratischen Bewegungen von unten in Westafrika sind Teil eines gesellschaftlichen Emanzipationsprozesses, der die Periode des Kampfes um die staatliche Unabhängigkeit abgelöst hat. Die Hoffnungen auf Hilfe von oben, auf eine diesen Prozess fördernde staatliche Macht sind nicht verschwunden, aber sie verbinden sich nicht mehr mit den aktuellen Regierungen in diesem Teil des Kontinents. Sie verbinden sich aber dennoch mit Geistern von afrikanischen Führern, von einfachen Menschen und historischen Momenten, die diese Hoffnungen symbolisieren. In diesem Teil Afrikas sind es Ereignisse wie der große sechsmonatige Bahnstreik 1947/48 gegen die französische Kolonialmacht, sind es Menschen wie der Gewerkschafter und Filmemacher Ousmane Sembene, sind es engagierte politische Führer wie Tomas Sankara in Burkina. Sie verkörpern diese Hoffnung auf ein Leben in sozialer Würde, in Freiheit von Elend und auf soziale Unabhängigkeit. Die Karawane versuchte auf ihrem einmonatigen langen Marsch diese Welten und Geister lebendig werden zu lassen.

Die Karawane war der lebendige Ausdruck einer Zusammenarbeit zwischen aktiven Eisenbahngewerkschaftern aus Mali, Westafrika und aus Europa, vor allem der Sud-Rail aus Frankreich zusammen mit sozialen Initiativen wie dem Cocardirail / www.cocardirail.se / aus Mali und dem „icilabas“ / www.icilabas.fr / aus Frankreich und Netzwerken wie tie germany und anderen Organisationen und Künstlergruppen, Filmemachern / labour b / und engagierten Individuen. Die Karawane war ein gemeinsamer Versuch, direkt mit den durch die Bahnprivatisierung betroffenen Bevölkerungen in Kontakt zu kommen, Stadt und Land, Nord und Süd in eine lebendige Beziehung miteinander zu bringen. Bei diesen Veranstaltungen, Diskussionen, Theateraufführungen und Filmen ging es nicht nur um die Bahn, sondern um die gesamte Entwicklung der Ökonomie und des kulturellen Lebens entlang der Bahnlinie. Auf den Dorfversammlungen wurde auch über die Akteure der Karawane vermittelt, dass der Kampf gegen die Privatisierung der öffentlichen Güter weltweit geführt wird. Durch die Teilnahme von GewerkschafterInnen, Journalisten, Filmemacher wurden Voraussetzungen geschaffen, um dieses Ereignis auch festzuhalten und weltweit bekanntzumachen.

*Peter Bach - Nico Roth - Willi Hajek
Teilnehmer der Karawane, 20. Januar 2008*

Keine Privatisierung der Bürger-Eisenbahn in Mali

Bürgerkarawane gegen die Privatisierung

In Deutschland war Bahnstreik und wir mussten schnell noch ein Auto zum Flughafen finden. In Frankreich war ebenfalls Streik und auf allen Bahnhöfen herrschte gähnende Leere. Irgendwann erreichten wir dann zu fünf Mali, um eine Bürgerkarawane gegen die Privatisierung des Dakar-Niger-Express zu unterstützen. In dem westafrikanischen Land traten wir für eine „Eisenbahn der Bürger“ ein, und irgendwie erinnert uns das Thema an Zuhause.

Im Jahre 2003 wurde die inzwischen 103 Jahre alte und rund 1200 km lange, bis dahin staatlich verwaltete Bahnlinie, die von der malischen Hauptstadt Bamako zu der senegalesischen Haupt- und Hafenstadt Dakar führt, auf Druck der Weltbank von den Regierungen beider Länder an das franko-kanadische Konsortium Transrail verkauft. Die neuen Betreiber schränkten entgegen aller

Zusagen und Versprechungen den Personenverkehr drastisch ein, schlossen 26 von 36 Bahnhöfen und kündigten über 600 Eisenbahnern, vornehmlich solchen, die gewerkschaftlich organisiert waren und gegen die Privatisierung protestierten.

Die Schließung der Bahnhöfe, bis dahin Hauptumschlagplatz für die von der Landbevölkerung entlang der Strecke produzierten Waren, raubte vielen Bauern und Händlerinnen die Existenzgrundlage. Auch sie beteiligen sich des-

halb am Kampf für die Rücknahme der Privatisierung gemeinsam mit Eisenbahngewerkschaften aus Westafrika sowie Verbänden pensionierter BahnarbeiterInnen. Gemeinsam haben sie das Netzwerk Cocidrail gegründet.

Während unseres zehntägigen Aufenthalts in Mali hatten wir und ein Berliner Filmteam Gelegenheit, die von Cocidrail initiierte Karawane entlang der Bahnstrecke zu begleiten. Ziel waren zehn betriebene oder stillgelegte Bahnhöfe entlang der Strecke. Die Karawane verfolgte den Zweck, mit allen Betroffenen einen Forderungskatalog aufzustellen und Maßnahmen für den Fall der Nichterfüllung zu beraten. Wir durften die protestierenden Gewerkschafter und Aktivisten auf ihrem letzten Stück der insgesamt 23-tägigen und äußerst

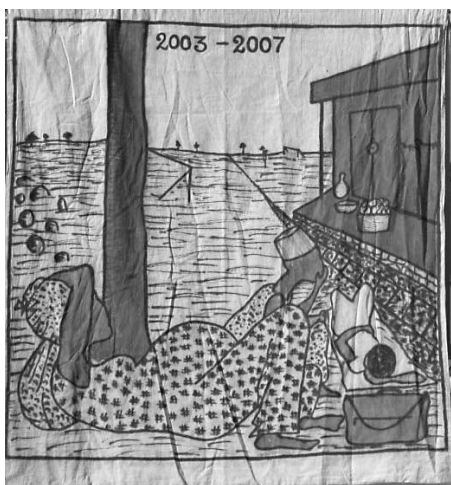
anstrengenden Reise begleiten. Die Straßen sind so schlecht, dass sowohl die Karawane mit ihrem allradbetriebenen Truck, als auch wir auf der Anfahrt mit dem Vierradantrieb eine Nacht lang auf der Strecke blieben. Was erleben da schwangere Frauen oder Alte und Kranke, die in ärztliche Behandlung müssen? Alle Teilnehmerinnen, die Ältesten waren Eisenbahnrentner und Witwen von über 80 Jahren, erlebten am eigenen Leib, welche unsägliche Strapaze die Schließung der Bahnhöfe für die Anrainer bedeutet. Als am letzten Tag in Kayes im westlichen



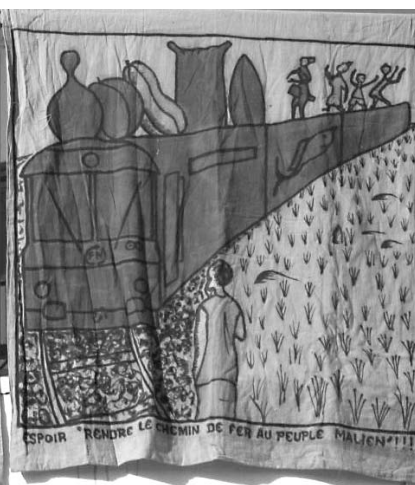
1856 - 1904
Bau der Dakar-Niger-Bahn durch Sklaven unter dem Regime der französischen Kolonialmacht



1904 - 2003
Tausend Kilometer Bahn als Rückgrat des westmalisch/senegalesischen Wirtschaftsraumes



2003 - 2007
Zerstörung des Personenverkehrs nach der Privatisierung. Kranke und Händler warten auf die Bahn



Die Zukunft: Die Bahn des Volkes

Abhängigkeit ist kein Schicksal

Der Gewerkschafter Tiécoura Traoré über die desaströse Privatisierung der Bahn in Mali, sein unverhofftes Debüt als Schauspieler und die Chancen solidarischer Ökonomie in Afrika

Herr Traoré, Sie sind als Gast des globalisierungskritischen Filmfestivals „Globale“ in Berlin(*). Welchen Film stellen Sie vor?

Tiécoura Traoré: Ich bin hier mit zwei Filmen: „Bamako“ von Regisseur Abderrahmane Sissako verhandelt anhand eines fiktiven Tribunals, welche Konsequenzen die Politik der mächtigen Institutionen des Nordens für die ArbeiterInnen des Südens hat. Ich spiele die männliche Hauptrolle, und gedreht wurde im Hof des Hauses von Sissakos Vater.

Sie sind aber kein Schauspieler.

Nein, ich bin Eisenbahningenieur und habe mit Kino oder Schauspiel nie etwas zu tun gehabt, abgesehen von den kleinen Sketchen, die wir früher im Studierendentheater aufgeführt haben. Sissako hat gesagt: Mach dir keine Sorgen, ich habe schon oft mit Laien gearbeitet. Du kannst die Rolle eines Arbeitslosen besser spielen als ein professioneller Schauspieler, weil du diese Dinge durchlebt hast. Das Vertrauen und die Atmosphäre, die dadurch entstanden ist, haben mich überzeugt.

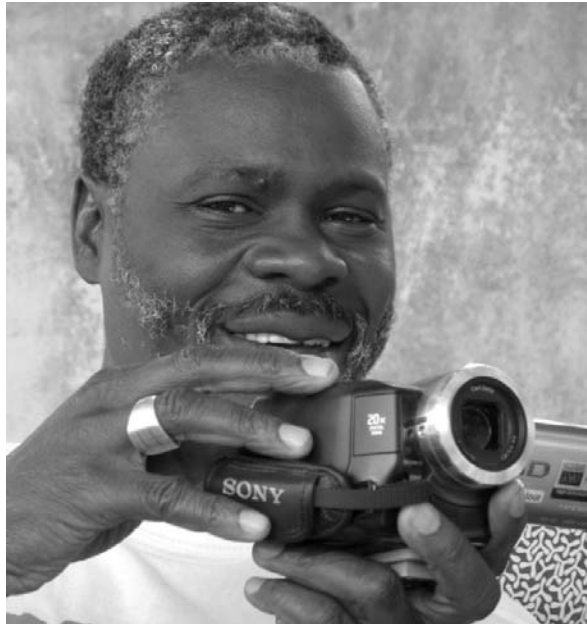
Wie kam es zur Zusammenarbeit?

Das ist eine lange Geschichte. Ich kannte Sissako nicht persönlich, hatte aber mit seinem älteren Bruder in Leninograd, dem heutigen St. Petersburg, studiert. Vor Beginn der Dreharbeiten suchte das Team noch Stoff für das fiktive Tribunal. Sie sind an Cocidirail herangetreten, ein BürgerInnenkollektiv, das ich mitgegründet habe und das sich für die Wiederverstaatlichung und Demokratisierung der Eisenbahn einsetzt. Ich habe ein Interview vor laufender Kamera gegeben, ohne zu wissen, dass es sich um ein Casting handelte. Zwei Wochen vor Drehbeginn hat mich Sissako dann gefragt.

Und der zweite Film?

Er heißt „Rendez-vous manqué“ (Verpasstes Treffen) und erzählt die katastrophale Geschichte der Privatisierung der Eisenbahn in Mali. Sie wurde am 1. Oktober 2003 beschlossen, ohne dass wir ArbeiterInnen vorher davon wussten. Eine Aktiengesellschaft namens Transrail über-

nahm, was eigentlich zum nationalen Eigentum Malis gehört, obwohl es in der Verfassung kein Gesetz gibt, das diesen Vorgang autorisiert. Die Besitzverhältnisse bei Transrail haben seitdem häufiger gewechselt. Statt wie versprochen in Strecke und Ausstattung zu investieren, hat das Unternehmen den Betrieb eingestellt, wo er nicht rentabel erschien. Mit desaströsen Folgen, denn entlang der Eisenbahn hatte sich über die hundert Jahre ihres Bestehens ein Gefüge aus wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Beziehungen entwickelt. Das ist zerschlagen worden. Leute, die früher an der Strecke Lebensmittel und andere Waren verkauft haben, stehen vor dem Nichts. Zudem sind über 600 BahnarbeiterInnen ohne Angabe von Gründen entlassen worden, auch ich, obwohl ich als Gewerkschafter eigentlich unkündbar sein sollte.



Dr. Tiécoura Traoré

Sie haben dagegen protestiert.

Ich habe gegen meine Entlassung Klage eingereicht, wir haben Aktionen organisiert und versucht, Öffentlichkeit herzustellen. Wir sind mit einer NGO in Niger in Kontakt gekommen, haben den Regisseur Saidou Arji kennen gelernt, der spontan einen Film darüber machen wollte. Es gibt Hunderte Regisseure in Mali, von denen ist keiner auf diese Idee gekommen. Schon früh haben wir uns an den Präsidenten Malis und an die Nationalversammlung gewandt. Bis heute gab es keine Antwort. Das ist ein Stil, der mich mit Verachtung erfüllt.

Vor kurzem gab es Präsidentenwahlen. Verbindet sich damit die Hoffnung auf eine Wiederverstaatlichung der Bahn?

Amtsinhaber Amadou Toumani Touré ist wiedergewählt worden. Er hat die Misere verschuldet und übrigens vor Jahren versprochen, die Bahn nicht zu privatisieren. Die Verantwortlichen bei Transrail scheren sich meist keinen Deut um das Land, in dem sie sich befinden. Das Unternehmen hält sich – wie unlängst bei einer Überprüfung in Paris festgestellt wurde – noch nicht einmal an die ohnehin problematische Konzessionsvereinbarung. Und die Regierung belohnt das miserable Management, indem sie mit Steuergeldern und Krediten Loks und Wagen kauft.

Auf welche Resonanz stößt Ihr Protest?

Viele Menschen sehen den Kapitalismus als westlichen Import, bei uns hat das kommunitäre Arbeiten und Leben eine lange Tradition. Traditionell gehört etwa Ackerland nicht einem Einzelnen, sondern der Gemeinschaft. Jeder darf einen Teil bewirtschaften, aber niemand sagt: „Das ist meins“. Wir können nicht einfach ein individualistisches Modell von außen übernehmen, sondern müssen eine solidarische Ökonomie entwickeln, die auf unseren lokalen Ressourcen basiert.

Wie kann das praktisch aussehen?

Mali liegt in der Sahelzone, wo es sehr heiß und trocken ist. Die Sonne scheint fast das ganze Jahr, und diese Ressource nutzen wir bislang nicht. Dabei wären Solarenergie und Biomasse sehr interessant für uns. Denn obwohl unsere Vegetation schon sehr ausgedünnt ist, kochen wir noch immer mit Holzkohle. Warum sollte man den Herd nicht mit Solarenergie betreiben?

Existiert diese Technik in Mali derzeit nicht?

Doch, aber es gibt wenige Anstrengungen, sie zu verbreiten. Niemand bei uns kann den Kaufpreis für eine solche Anlage, etwa 38 Euro, auf einmal aufbringen. Das ist mehr, als viele für zwei Monate zur Verfügung haben. Wenn Ratenzahlungen, über ein Jahr vielleicht, möglich wären, besäßen schon viel mehr Menschen Solarherde. Das verstehen wir unter integrierter Entwicklung: Man stützt sich auf die Ressourcen, die vorhanden sind und nutzt sie schonend, um Umweltverschmutzungen zu vermeiden.

Wieso fördert der Staat das nicht?

Der Staat dient anderen Interessen. Wer sich der Entwicklung seines Landes verpflichtet fühlt, verkauft keine Eisenbahnen, privatisiert nicht alles, was strategisch wichtig ist, um seine Souveränität zu bewahren. Die Bevölkerung kennt oft keine besseren Beispiele. Zudem greifen diese alten Reflexe der SklavInnen gegenüber ihren Herren, des unterworfenen Subjekts gegenüber dem Souverän – so werden in einer Republik feudale Verhältnisse reproduziert. Das lässt unseren Regierenden die Freiheit, alle möglichen Dummheiten zu machen.

Der Staat handelt, als wäre er nicht wirklich unabhängig.

Ja, das ist eine Tragödie. Aber sobald die Bevölkerung energisch ihre Interessen vertritt, verhalten sich die Regierenden anders. Wir dürfen nicht darauf warten, dass irgendwann ein Mensch auftaucht und als Präsident alles anders macht. Das Programm eines einzelnen Mannes oder einer einzelnen Frau kann nicht die Entwicklung eines ganzen Landes vorantreiben. Diese Vorstellung hat nichts mit Demokratie zu tun, sie ist beleidigend. Leider leben wir in einer Welt, wo man sich beschwert, aber in seiner Opferrolle verharrt.

Wie groß ist die Bereitschaft, für eigene Interessen zu kämpfen?

Bei uns wird sich die Atomisierung der Gesellschaft nicht vollständig durchsetzen können. Öffentlichkeit beginnt in der Familie – und wir reden nicht von Kernfamilien, sondern von etwas, was Sie als Clan bezeichnen würden. Man ist es gewohnt, im Dorf die Dinge gemeinsam zu diskutieren. Zudem besteht eine große Skepsis gegenüber TechnokratInnen, die dem Land bestimmte Modelle überstülpen wollen. Bei uns stehen die Chancen für eine solidarische Ökonomie viel besser als für eine private, individualistische Ökonomie.

Angesichts des hohen Analphabetismus in Mali – wie können Sie Informationen verbreiten?

Wir pflegen die direkte Kommunikation. Unter den Medien spielen Filme eine große Rolle, deshalb ist es wichtig, sie in lokale Sprachen zu synchronisieren. Damit Menschen etwas verstehen, muss man sie emotional berühren. Überdies bestehen in Mali etwa 150 kleinere Radiostationen. Wir produzieren Audio-Kassetten und geben sie den Radios, die sie für uns ausstrahlen. Für die Menschen, die lesen können, produzieren wir Zeitungen.

Inwiefern haben die Filme geholfen, die Leute zu erreichen?

Kino in Mali ist eine VIP-Veranstaltung, ein Ticket für Bamako – der in einem Kino in der Hauptstadt drei Wochen vor vollem Haus gezeigt wurde – kostet zwischen 2,50 und 4 Euro. Das ist für viele Menschen zu teuer. Außerdem sind viele Kinos, wenn sie nicht schon zu Büros oder Markthallen umgewidmet wurden, schlecht ausgestattet und können moderne Filme nicht abspielen. Wir haben deswegen einen Ciné-Club initiiert, ein ambulantes Kino, mit dem wir zu den Leuten fahren. Wir zeigen auch andere Filme, etwa Ken Loachs „The Navigators“ über die Privatisierung der britischen Bahn. Damit wollen wir deutlich machen, der Mechanismus von Markt und Kapital ist international. Im April ist „Rendez-vous manqué“ auf DVD erschienen, jetzt wird er häufiger auf kleinen Leinwänden zu sehen sein. „Bamako“ läuft besser, weil er synchronisiert und damit auch für MalierInnen verständlich ist, die kein Französisch können.

Tiécoura Traoré wurde 1954 als Sohn eines Eisenbahners in Thiès im heutigen Senegal geboren. Seit 1970 in Malis Hauptstadt Bamako arbeitete er ab 1975 als Wartungstechniker bei der Bahn. Von 1977 bis 1983 studierte Traoré Eisenbahnentwicklung in Leningrad, wo er von 1987 bis 1991 promovierte. Danach wurde er stellvertretender Direktor bei der Bahn in Kayes (Mali) und lehrte an der Eisenbahnhochschule in Brazzaville (Republik Kongo), bis der Bürgerkrieg eskalierte.

Das Interview führten Matthias Dell und Steffen Vogel.

„Caravane Citoyenne“

Veranstaltung in Köln gegen die Privatisierung des Dakar-Niger-Express

Mali, Dakar-Niger-Express – vielleicht Exotik, sicher etwas weit weg. Doch der Kampf gegen Privatisierung, in einem Bündnis von Gewerkschaftern, Anrainern und Bahnutzern erschien offensichtlich vielen ganz nah und vertraut: Über

Malis Lebensnerv: von Bamako über Kayes nach Dakar
Als gleich nach der Privatisierung 24 der 36 Bahnhöfe geschlossen und über 600 Bahnbeschäftigte entlassen wurden, bildete sich das „Collectif Citoyen pour la restitu-



„Es fährt ein Zug“: nirgendwo – Tagelang verwaister Bahnhof in Kayes

50 Interessierte kamen am 29. Januar in das Bürgerzentrum Mütze in Köln-Mülheim, um von Dr. Tiècura Traoré aus erster Hand zu erfahren, wie sich die Privatisierung der für Mali und den Senegal so wichtigen Bahn vor Ort auswirkt und wie sich der Widerstand organisiert.

Malis Lebensnerv verkauft

Zu Anfang seines multimedialen Vortrags gab Dr. Traoré einen Überblick über die Ereignisse: Die Bahn war der Lebensnerv des malischen Südostens. 582 km von Bamako bis Kayes an der Grenze zum Senegal sorgte sie für die Anbindung an den Hafen von Dakar, für die Verbindung der kommunalen Märkte untereinander und mit der Hauptstadt Bamako. Schon lange vor der Privatisierung im Jahre 2003 führten personelle und materielle Entscheidungen, die mehr der politischen Opportunität denn der sachlichen Notwendigkeit geschuldet waren, zu Fehlinvestitionen und zu einer Vernachlässigung notwendiger Reparaturen. Erst nach und nach wurde dahinter die Strategie sichtbar, die Privatisierung der Bahn als die einzige Lösung aus der Krise vorzubereiten. Die Verarmung des malischen Staates und der Druck der Weltbank, die öffentlichen Ressourcen zu veräußern, um die Schuldentrückzahlung abzusichern – all dies bewegte die malische Regierung die seit 104 Jahren lebenswichtige Bahn – verfassungswidrig – an ein französischkanadisches Konsortium zu verkaufen.

tion et le developement intégré du rail“ (Bürgerzusammenschluss für die Rückgabe und nachhaltige Entwicklung der Bahn) – Cocardrail. Hier wurden die Interessen zusammengeführt: der um ihren Job gebrachten Bahnbeschäftigten mit den „noch Beschäftigten“, deren Arbeitsbedingungen und Rechte teilweise noch schlimmer als vor der Kolonialzeit gestaltet wurden. Auch die Interessen der Rentner und Witwen von Bahnbeschäftigten, die nicht mehr an ihre Rente kamen, die vorher an den Stationen ausbezahlt wurden, sowie die der Anrainer, die notwendige Güter nicht mehr kaufen und ihre eigenen Produkte nicht mehr verkaufen konnten und die von medizinischer Versorgung praktisch abgeschnitten wurden, fanden sich in der Initiative wieder.

Eine neue Qualität des Widerstands

Cocardrail hat eine neue Qualität: Die Bewegung ist mehr als eine Gewerkschaft und mehr als ein Bürgerkomitee – die offiziellen „Arbeitnehmervertreter“ setzten dagegen noch lange nach der Privatisierung immer noch auf die Investoren als „Garanten einer besseren Zukunft“. In der malischen Initiative vereinigten sich nicht nur die gemeinsamen Erfahrungen, sondern auch die Ressourcen zu einem wichtigen Widerstandspotenzial. Als alle Versprechungen gebrochen und alle Hoffnungen auf die Investoren zerstört waren, entschloss sich Cocardrail zur „Carava-

ne Citoyenne“. Ein Truck, voll besetzt mit 36 Menschen im Alter zwischen 26 bis 84 Jahren, mit Küche und Schlafmatten, machte sich auf den mühsamen Weg entlang der Bahnstrecke. An 23 Tagen und 10 Stationen wurden mit Theater und Tanz, Film und Diskussionen die nächsten gemeinsamen Schritte beraten und abgestimmt. Örtlicher Rundfunk und Presse waren seine ständigen Begleiter.

Nach außen funktionierte die Karawane wie ein Veranstaltungs- und Kommunikationscenter, nach innen wie ein Dorf. An allen Stationen der Karawane gab es ein ständiges Kommen und Gehen von Jungen und Alten, Beschäftigten, Offiziellen und Rentnern. Vor der Unterkunft in Kayes herrschte Dorfplatzatmosphäre: Es wurde Tee gereicht und gekocht, gegessen, gebetet und geschlafen. Am 17. Januar 2008 wurde die Bilanz gezogen, und seitdem beschäftigen sich die Gremien und Ortsgruppen von Coci-dirail mit den Konsequenzen.

Der Einfluss internationalen Kapitals

Die Diskussion in Köln-Mülheim ermöglichte tiefere Einblicke in die Vorgeschichte und Hintergründe der Karawane: Wie konnte der Streik von 2006 erfolgreich in Mali und im Senegal gemeinsam geführt werden? Welche Rolle spielte die Weltbank bei der Vorbereitung der Privatisierung? Wie kommt es, dass der französische Großindustrielle Vincent Bolloré, der als Mehrheitsaktionär der Gruppe „Comazar“ auf sieben afrikanische Eisenbahnen erheblichen Einfluss ausübt und durch die Urlaubsreisen, die er Sarkozy finanzierte, einer breiteren Öffentlichkeit bekannt geworden war, nun auch den Dakar-Niger-Express dominiert? „Die Welt“ beschrieb Bollorés Aktivitäten „der am meisten gefürchtete Investor Frankreichs“, er gälte „als skrupellos, als Meister der Verunsicherung“.

Zum Abschluss bedankte sich Dr. Traoré für die wichtige und interessante Diskussion, ihm war es wichtig, den Gesprächsfaden und die Kontakte nicht abreißen zu lassen. Dafür standen auch die Mitveranstalter, die wie „FilmInitiativ Köln“ ebenfalls Mitglieder von Coci-dirail sind. Und davon zeugte auch der beachtliche Geldbetrag, der auf der Veranstaltung zur Unterstützung des Bürger-



Wie ein kleines Dorf: schon ab morgens wurde für bis zu sechzig Personen das Essen zubereitet

kollektivs gesammelt wurde. FilmInitiativ Köln veranstaltet auch dieses Jahr vom 16. bis zum 26. Oktober sein Festival afrikanischer Filme, auf dem aller Voraussicht nach auch der Film über die „Caravane Citoyenne“ gezeigt wird. In der MütZe Köln-Mülheim werden weitere Veran-



Als Güterzug fährt er noch: der Dakar-Niger-Express

staltungen zum Thema Privatisierung, koloniale und postkoloniale Beziehungen vorbereitet. (CH)

Peter Bach

Alle Fotos: Peter Bach

Kontakt: <http://www.nrhz.de>
info@nrhz.de

Mord am Dakar-Niger-Express

Folgen einer Privatisierung im Senegal

Ein Jahrhundert, nachdem die Weißen die Direktionsgebäude des berühmten Dakar-Niger-Expresses in Thiès bauen ließen, sitzen in den Räumen nun andere Weiße, diesmal Kanadier. Die Züge sind noch nie so schlecht gefahren. Die Schienen wurden seit ihrer Verlegung nicht ein einziges Mal erneuert. Die Bettung hält nicht mehr, die Schwellenschrauben haben sich gelöst, zahlreiche Schwellen sind geborsten, vor allem aber „knicken“ die Schienen. Das heißt, sie dehnen sich hitzebedingt so stark aus, dass sie sich wellen und aus ihren Bundmuttern lösen.

Infolgedessen entgleisen Züge. Kein Tag, an dem sich nicht ein Drehgestell querlegt, eine Lokomotive aus den Schienen springt, sich eine Weiche nicht stellen oder eine Zisterne nicht öffnen lässt. Die Spitzengeschwindigkeit des Zugs liegt bei 30 Stundenkilometern, aber nur auf dem kurzen Abschnitt zwischen Guinguinéo und Thiès. Für die 160 Kilometer lange Strecke von Tambacounda bis nach Kidira braucht er schon 16 Stunden.

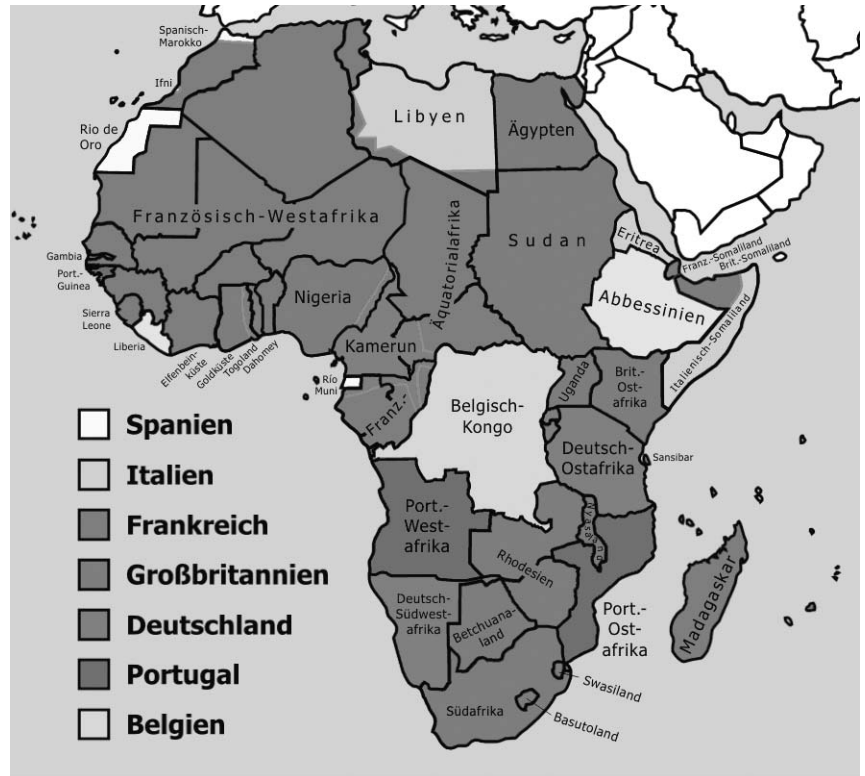
Die Sitze sind zerschlagen; es gibt keine Toiletten; die Hitze steigt auf 45 bis 48 Grad. Alle haben Durst. Zudem geschieht es gar nicht so selten, dass ein Zug entgleist. Deshalb muss man stets rund zwölf Stunden zusätzlich einzukalkulieren – die Zeit nämlich, die das Aufgleisungsteam braucht, um die Waggon wieder auf die Schienen zu setzen, mit einfachen Wagenhebern.

Dabei haben die Passagiere viel bezahlt: Ein Sitzplatz kostet 35 000 afrikanische Francs, rund 55 Euro. Während der drei Reisetage wird der Zug von der diskreten Gesellschaft der Schwarzfahrer bevölkert. An jedem Bahnhof springen sie ab, bevor der Zug hält, und springen erst nach der Abfahrt wieder auf. Der Vorteil: Es ist kostenlos. Der Nachteil: Es ist extrem gefährlich.

Dakar, im Dezember 2006. Beim „Treffen der Eisenbahnen Afrikas“ kamen afrikanische Gewerkschaften zusammen, die gegen die Privatisierungen der Bahn überall auf dem Kontinent kämpfen. Die Eisenbahner der Linie Dakar-Bamako stehen dabei in vorderster Front – seit 2003 bekämpfen sie die französisch-kanadische Bahngesellschaft Transrail, an die ihre historische Strecke verkauft wurde.

Die Politik der neuen Eigentümerin ist eine Katastrophe für Land und Leute: Der Personenverkehr wurde vernachlässigt, Lohnniveau und Sozialleistungen gesenkt, 632 Arbeitsplätze abgebaut, die Gewerkschaften unterdrückt,

zugesagte Investitionen nicht getätigt. Gegen die Streiks und Demonstrationen im März und Juli 2006 wurde mit Aussperrungen, Entlassungen, Drohungen hart durchgegriffen. 21 senegalesische und malische Eisenbahner, darunter der Gewerkschaftsführer Pierre Ndoye aus Dakar, konnten die Arbeit bisher nicht wieder aufnehmen.



Wie selbstverständlich raubten die europäischen Völker den Afrikanern Millionen Menschen und Milliarden Werte. Noch heute gibt es dazu nur Schulterzucken.

Die Geschäftsführung von Transrail versuchte vergeblich, sich die unterschiedliche Gesetzeslage in Senegal und Mali zunutze zu machen, um die Arbeiter zu spalten. Doch der Verband der senegalesischen Eisenbahner (Fetrail) und die Gewerkschaft der Eisenbahner Malis (Sytrail) schlossen sich zu einem Bündnis für die Rückgabe und Weiterentwicklung des Schienennetzes (Cocidrail) zusammen.(1)

Kurz vor der senegalesischen Präsidentschaftswahl am 25. Februar, bei der sich der 80-jährige Abdoulaye Wade um eine zweite Amtszeit bewirbt, ist „der Zug“ wieder zu einem Politikum geworden. Gewerkschafter monieren die „kolossalen Profite“ der Transrail und die Selbstherrlichkeit der weißen Ausländer in den Direktionsbüros. Der Regierung werfen sie vor, „vor denen in die Knie zu gehen“. Die Parteien stehen unter Zugzwang und konkurrieren mit Entwicklungsplänen.(2) Der senegalesische Minister für Infrastruktur, öffentliche Arbeiten und Transport, Habib Sy, initiierte eine Prüfung, um „langfristige Lösungen zu finden, die in der Lage sind, aus der Bahn einen Motor der wirtschaftlichen Entwicklung zu machen“(3).

Nur noch wenige Züge fahren auf der Strecke Dakar-Niger. Die Zeit kolonialer Pracht ist vorbei für die 1259 Kilometer lange Schmalspurbahn, die die senegalesische Hauptstadt via Bamako mit Koulikoro in Mali verbindet. Abgesehen von einem täglichen Güterzug macht sich der berühmte Dakar-Niger-Express heute nur noch einmal in der Woche auf den Weg – und das jedes Mal mit ein paar Tagen Verspätung. Er durchquert eine Welt aus verfallenen Waggons, stillgelegten Bahnhöfen und kaputten Lokomotiven. Jeder Aufenthalt dauert mehrere Stunden. Als die Bahn 2003 privatisiert wurde, hatte der Staat seit Jahren nichts mehr in das Schienennetz investiert. Pierre Ndoye, der entlassene Führer der Gewerkschaft Fetrail, fragt, „ob nicht absichtlich alles der Verwahrlosung preisgegeben wurde, um die Privatisierung unumgänglich zu machen“.

Mit dem Verfall der Bahn geraten viele ins Abseits: die Händler der informellen Märkte um die Bahnhöfe herum, die Landfrauen, die ihre Produkte mit dem Zug auf die Märkte brachten, und natürlich die Eisenbahner.

Vom Kriegsinstrument zum Wirtschaftsmotor

Um 1870 propagierte Louis Faidherbe, der Gouverneur der französischen Kolonie Senegal, eine transsaharische Eisenbahnlinie. Diese Bahn, ein Produkt der imperialen Interessen Frankreichs, hatte zunächst einen strategischen Zweck: als Truppentransportmittel. Der erste Streckenabschnitt von Dakar bis Saint-Louis, der Ende des 19. Jahrhunderts vollendet wurde, ermöglichte die endgültige Niederschlagung des Aufstands von Lat-Dior im Kajor. Die transsaharische Bahn sollte auch der kolonialen Expansion der Briten dienen, die in Sierra Leone, Liberia und Nigeria saßen. Fertiggestellt wurde sie 1923 unter äußerst schwierigen Arbeitsbedingungen – von burkinischen Arbeitern, die wie Sklaven gehalten wurden.

Es gab auch noch einen ökonomischen Zweck: Die tief ins Landesinnere reichende Verkehrsverbindung ermöglichte es, Rohstoffe zum Hafen von Dakar zu befördern. Die Strecke nach Kaolack war für Erdnüsse gedacht. Wirtschaftliche Beziehungen wurden auch zwischen entlegenen Gebie-

ten möglich. Da die Bahn alle möglichen Geschäfte an die Bahnhöfe zog, konnten die Regionen tatsächlich unmittelbar von einem sozialen und wirtschaftlichen Aufschwung profitieren. 1940 war der Dakar-Niger-Express ein florierendes Geschäft, die Speerspitze des Baumwoll- und Erzhandels in Französisch-Westafrika: 1946 arbeiteten 8000 Eisenbahner über die gesamte Strecke verteilt.

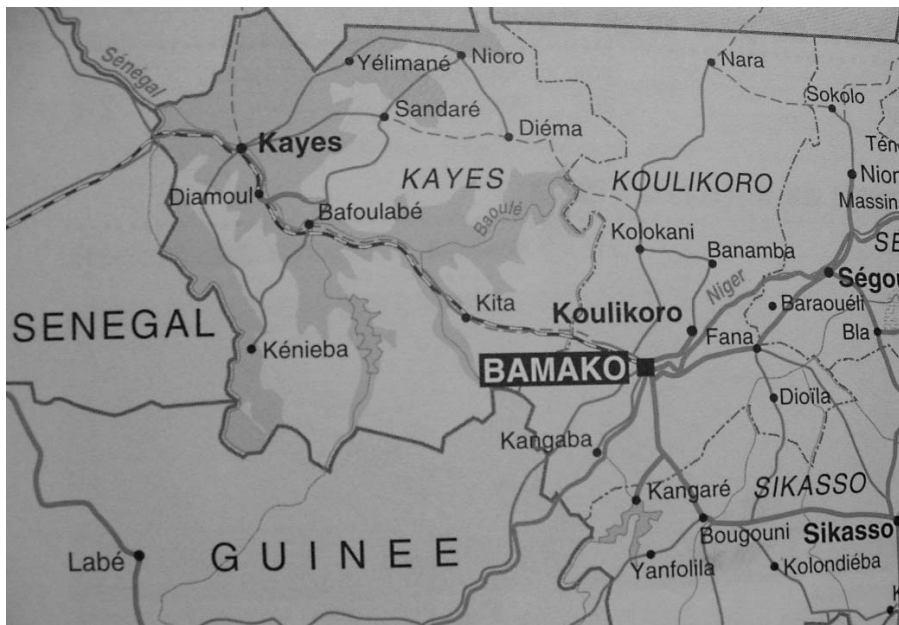
Der Eisenbahnbetrieb wurde nach kolonialen Grundsätzen organisiert; Weiße konnten für die gleiche Tätigkeit das Doppelte verdienen wie Schwarze. Deren armselige Behausungen waren nicht zu vergleichen mit den Dienstvillen der Toubabs – so der Wolof-Ausdruck für Weiße – in der Ballabey-Siedlung von Thiès, dem Hauptdepot des Netzes. Dort formierte sich um 1930 die „Gewerkschaft der eingeborenen Arbeiter der Dakar-Niger-Linie“ (STIDN).

Der Zorn entlud sich erstmals 1938, dann noch einmal 1946. Ein am 21. Oktober 1947 begonnener Streik legte für sechs Monate das gesamte Bahnnetz lahm. Die Beschäftigten forderten lediglich „gleichen Lohn für gleiche Arbeit“. In Französisch-Westafrika, wo politische Parteien bis 1954 verboten waren, bedeutete für Senegalesen und Malier diese schlichte Forderung einen ersten Schritt auf dem Weg in die Unabhängigkeit.(4) Die Streikenden erhielten breite und organisierte Unterstützung – nach sechs Monaten musste die französische Bahndirektion den Forderungen nachgeben.

Aus dem Vehikel der französischen Kolonialträume wurde der Schrittmacher für die Unabhängigkeit eines Volkes. Die Eisenbahn war von da an senegalesisch und malisch und sollte im Dienst der Bevölkerung und ihres Wohls stehen. Im Jahr 1960 erklärte Leopold Senghor, der Präsident des unabhängigen Senegal, Zugverbindungen zur öffentlichen Aufgabe.

Nach 1980 aber begann der allmähliche Verfall: Es wurde nicht mehr investiert. Durch die Konkurrenz der Lastwagen stand die Rentabilität der Bahn in Frage. 2003 stimmten die Regierungen von Mali und Senegal der von der Weltbank geforderten Privatisierung zu. Nach erfolgter Aus-

schreibung erwarb das französisch-kanadische Konsortium Canac-Getma die Konzession für 25 Jahre; damit verbunden war die Verpflichtung, den Reiseverkehr aufrechtzuerhalten. Die neuen Besitzer gründeten die Transrail und entließen umgehend 632 Eisenbahner, schlossen zwölf Bahnhöfe und entzogen den Anwohnern damit die Existenzgrundlage. Da sich die Profitabilität des Verkehrsmittels auf diese Weise erhöht hatte, hatten es die Konzessionäre mit weiteren Investitionen nicht mehr eilig. Für die Erneuerung der Maschinen oder die Instandset-



Bahnstrecke zwischen Bamako und Kayes

zung der Gleise in den höher gelegenen Regionen gaben sie – anders als vor der Privatisierung angekündigt – kaum etwas aus.

Seither schreiben es die Lokomotivführer einer „Glückssträhne“ oder einem „Wunder“ zu, wenn eine Fahrt ohne Zwischenfall verläuft. Dennoch schafft es jeden Tag ein Zug mit 1.000 Tonnen Fracht durch das marode Netz. So werden rund 360.000 Tonnen im Jahr befördert, und das von Transrail gesteckte Ziel von 380.000 Tonnen wird nur knapp verfehlt. Ein Zug am Tag genügt also, egal wie schnell er fährt. Die Rentabilität des Unternehmens ergibt sich aus einer einfachen Gleichung: Monopol + moderate Ziele + minimale Investitionen + branchenübliche Sozialpolitik = ein gewisser Ertrag.(5)

Auch die Bahnen anderer westafrikanischer Staaten wurden privatisiert: Elfenbeinküste und Burkina Faso (Sitarail, Bolloré-Gruppe), Kamerun (Camrail, Bolloré-Gruppe), Gabun (Setrag, Eramet-Gruppe) und Togo (Togorail, West African Cement - Wacem). Canac-Getma hat eine gute strategische Ausgangsposition für die Gründung einer transafrikanischen Eisenbahn (das Projekt Africarail).

Vielleicht lässt sich eines Tages in Richtung Niger ein neues Eldorado finden? Spekulieren kostet nichts. Und dann könnte man aus dem Transport von Erz zur Küste Kapital schlagen und die Investitionen der Canac-Getma hätten sich wirklich gelohnt.

Um der untragbaren Situation ein Ende zu machen, haben Cocidirail und die westafrikanischen Aktivisten auf dem Weltsozialforum im Januar 2006 in Bamako die Wiederverstaatlichung gefordert.(6) Denn wenn nichts geschieht, wird der „Express“ über kurz oder lang verschwinden.

Mit diesem Problem hat nicht nur der schwarze Kontinent zu kämpfen. Solche Forderungen werden auch in Europa erhoben. Der Unterschied: Afrika bleibt der Kontinent der alten Pfründe und der organisierten Plünderung. Man stelle sich einmal vor, eine internationale Institution würde die Privatisierung der Strecke zwischen Nantes und Toulouse fordern und dem Käufer selbst dann freie Hand lassen, wenn seine Geschäftsstrategie den Interessen der Bevölkerung und denen der Nation zuwiderliefe. Was würde man sagen, wenn ein chinesisches Unternehmen die Konzession bekäme und jedes Gespräch mit den Gewerkschaften ablehnte?

In unserem Fall hat sich ein kanadischer Investmentfonds eine Geldanlage mit 25-jähriger Laufzeit gesichert und – mithilfe der Weltbank, im Einvernehmen mit der senegalesischen Regierung von Abdoulaye Wade und der malischen Regierung von Amadou Toumani Touré – ein Schienennetz unter den Nagel

gerissen, das im Prinzip wirtschaftlich gesund und der Stolz zweier Nationen war. Bislang haben es die Regierungen von Senegal und Mali aber unterlassen, Transrail an ihre Verpflichtungen zu erinnern.

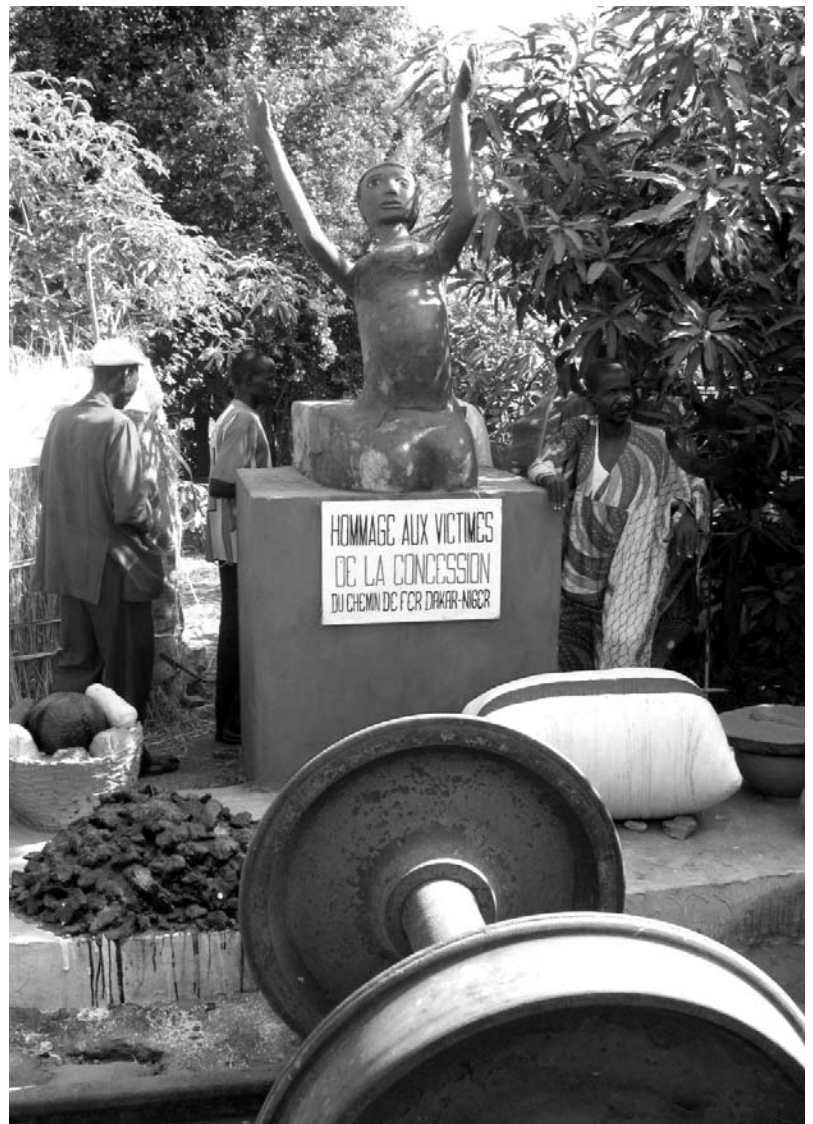
Vincent Munié

Vincent Munié ist Dokumentarfilmer und Autor von „La voie est libre“ (Der Weg ist frei), einer Produktion von France 3 und Les Poissons volants, 2006. *Le Monde diplomatique* Nr. 8197 vom 9.2.2007, Seite 11, 330 Dokumentation, Vincent Munié

Fußnoten:

- (1) www.cocidirail.info.
- (2) Vgl.: „*Le Quotidien*“, Dakar, 4. Dezember 2006.
- (3) „*Walfadjri*“, Dakar, 7. Dezember 2006
- (4) Vgl. Ousmane Sembène, „Gottes Holzstücke“. Roman aus Senegal und Mali (von 1960), Frankfurt am Main (Lembeck) 1988.
- (5) Cocidirail spricht von einer Milliarde CFA-Francs - 1,5 Millionen Euro - Gewinn pro Monat.
- (6) www.fsmmali.org/article148.html?lang=fr.

Aus dem Französischen von Bettina Engels



Das Mahnmal für die Opfer des Privatisierungsvertrages des Dakar-Niger-Express

Bahnprivatisierung in Deutschland

aus Berliner Zeitung vom 25.8.2008

Meuterei bei der S-Bahn

Weil hunderte Arbeitsplätze weggefallen sind, sorgen sich Mitarbeiter um die Sicherheit der Züge

In der Belegschaft der S-Bahn Berlin regt sich immer lauter Kritik an dem Sparkurs des Unternehmens. „Meine Kollegen und ich machen uns schon seit einiger Zeit sehr große Sorgen um die Entwicklung und den derzeitigen Zustand der S-Bahn“, sagte der Vorsitzende des Betriebsrats, Heiner Wegner, der Berliner Zeitung.

Bis vor wenigen Jahren drang aus dem Tochterunternehmen der Deutschen Bahn über internen Streit nur wenig an die Öffentlichkeit. Beobachter begründeten dies mit dem Korpsgeist der Belegschaft, die auch in DDR-Mangelzeiten gute Leistungen gezeigt hatte. Andere Insider sagten, dass die S-Bahn lange von allzu harten Einsparungen verschont geblieben sei. Aber inzwischen gebe es Anlässe, sich öffentlich zu ärgern.

Allein im vergangenen Jahr ist die Zahl der Vollzeitstellen um 570 gesunken – auf knapp unter 3000. Zehn Jahre zuvor hatte es mehr als 4300 Arbeitnehmer gegeben. Zwar sind betriebsbedingte Kündigungen ausgeschlossen. Doch müssen viele S-Bahner jetzt fernab von Berlin in anderen Bereichen des Bahnkonzerns arbeiten.

„Durch den wahnsinnigen Optimierungskurs wird die S-Bahn, also unsere Existenzgrundlage, geradewegs an die Wand gesteuert“, ist im Internet im aktuellen „Unabhängigen Blatt“ zu lesen. So heißt der Informationsdienst der Betriebsratsliste „Transparenz für die Basis“ – ihr gehört Wegner an. Auch von „rücksichtslosem Personalraubbau“ ist die Rede. „Ich kann mich nicht mit allen Kritikpunkten in dieser Form identifizieren“, entgegnete der Betriebsratsvorsitzende. „Doch ich verstehe die Kritik aus der Belegschaft.“

In der jüngsten Ausgabe geht es auch um den Plan, dass sich alle Fahrer mit Hilfe einer neuen Technik überall selbst das Signal zum Abfahren geben sollen – „Zugabfertigung durch Triebfahrzeugführer“ heißt das in der Fachsprache. Das heutige Aufsichtspersonal, das auf den Bahnsteigen „Zurückbleiben“ sagt, würde überflüssig. Im Vergleich zu früher ließen sich so mehr als 600 Stellen einsparen. Bislang hieß es aber, dass es stattdessen 21 „Stammaufsichten“ mit rund 120 Arbeitsplätzen geben wird. Von dort sollen mit Hilfe von Bildschirmen die umliegenden S-Bahnhöfe beobachtet sowie Fahrgastfragen beantwortet werden.

Züge mit Störungen unterwegs

Doch im Juli wurden erste Ideen bekannt, rund ein Viertel weniger „Stammbahnhöfe“ einzurichten. Das soll noch

mehr Geld sparen und zum Teil die Mehrkosten ausgleichen, die durch Verzögerungen entstanden sind – das Eisenbahn-Bundesamt steht der neuen Technik skeptisch gegenüber. Jetzt gebe es Überlegungen, noch weniger „Stammbahnhöfe“ zu schaffen, berichtet das „Unabhängige Blatt“. Insider bestätigen, dass die Zahl nur noch einstellig sein soll. Sogar die Nulllösung sei dem Vernehmen nach schon durchgerechnet worden. Danach würde es auf keinem der 166 Bahnhöfe mehr Aufsichtspersonal der S-Bahn geben. S-Bahn-Geschäftsführer Tobias Heinemann wollte sich auf Anfrage zu dem Konzept für die „Stammbahnhöfe“ nicht äußern. „Dazu gibt es im Moment keine Aussage“, sagte er.



Auch bei der Instandhaltung sei gespart worden, heißt es im „Unabhängigen Blatt“. Viele Züge mit Störungen seien unterwegs – zuweilen mehr als 100 Zwei-Wagen-Einheiten. Zwar sagte der für die Produktion

zuständige Geschäftsführer Ulrich Thon, dass die Zahl der Arbeitsstunden bis 2017 gleich bleibe. S-Bahner entgegneten aber, dass Sonderaufträge wie der Umbau der Mehrzweckabteile oder die Verbesserung der Sicherheitstechnik viel Zeit beanspruchen – so dass für die tägliche Wartung weniger übrig bleibe. Auch gebe es weiterhin Anlass zu der Befürchtung, dass die Hauptwerkstatt Schöneweide nur noch wenige Jahre besteht.

„Unter dem Personalabbau leidet die Zuverlässigkeit, die wir unseren Fahrgästen bieten wollen“, sagte Wegner. „Wir haben das Gefühl, dass das operative Chaos die Sicherheit für unsere Fahrgäste gefährdet. Über kurz oder lang sind der Ruf und die Existenz des Unternehmens in Gefahr.“

Peter Neumann

Eine bessere Note von den Fahrgästen

Fast 371 Millionen Fahrgäste haben 2007 die S-Bahn genutzt. Im Jahr davor lag die Zahl um rund sechs Millionen höher – wegen des Fußball-WM-Effekts.

3,71 Milliarden Kilometer: So lang waren alle Fahrten, für die 2007 die S-Bahn genutzt worden ist. Im Vergleich zu 2006 ist die Verkehrsleistung um rund 3,9 Prozent gestiegen.

Note 2,5: Diese Durchschnittsbewertung wurde der S-Bahn bei der jüngsten Kundenbefragung gegeben. 1996 war die Note schlechter: Es gab eine 2,82.

34,068 Millionen Euro: Diesen Gewinn aus dem Jahr 2007 hat die S-Bahn Berlin an die DB Regio AG abgeführt.

Wer ist verantwortlich für das Desaster bei der Berliner S-Bahn?

Die Verkehrspolitischen Sprecher im Abgeordnetenhaus und die Berliner Medien machen sich immer häufiger Gedanken über die Servicewüste S-Bahn und die immer deutlicher zu Tage tretenden Mängel, die in unserem Unternehmen vorherrschen. Nahezu alle Probleme werden bis zum heutigen Tag vehement vom verantwortlichen Geschäftsführer geleugnet. Offensichtlich werden diese nur von den Fachleuten, den S-Bahnern, erkannt. Viele unserer Probleme sind hausgemacht.

Angefangen beim rücksichtslosen Optimierungswahn, der die „Fristenspreizung“ weit über die Schmerzgrenze ausdehnte. Dadurch wird unsere Fahrzeugflotte nur noch auf Verschleiß gefahren. Reservezüge sind nicht erforderlich. Die zustandbezogene Instandhaltung garantiert den ständigen Einsatz der Fahrzeugflotte und der Ersatzteilverrat garantiert, dass alle Fahrzeuge immer erst nach der erforderlichen Reparatur die Werkstatt verlassen. Wurde die Optimierung mit Opium verwechselt?

Für die Zuverlässigkeit unserer Fahrzeugflotte legen unsere Kolleginnen und Kollegen aus den Werkstätten schon lange nicht mehr die Hand ins Feuer. Zuverlässige Fahrzeuge? Lang ist es her! Großflächig herrscht das organisierte Chaos.

Die Einführung der integrativen Schichtpläne im vergangenen Jahr im Fahrbetrieb hat wahnsinnige Wunden hinterlassen. Nur mit Mühe und der bemerkenswerten Ent- und Geschlossenheit der Kolleginnen und Kollegen konnte dort die erhebliche Verschlechterung der Arbeitsbedingungen verhindert werden. Durch diese rücksichtslose und ohne Verstand durchgepeitschte Optimierungsmaßnahme ist die Glaubwürdigkeit auf der Strecke geblieben. Schon lange habe ich keinen einzigen „S-Bahner“ mehr getroffen, der auf die Aussagen der Herren Thon oder Jankowski auch nur einen Pfifferling geben würde.

Dann die unendliche Geschichte zu den immer wieder neuen Bauernopfern.

Mehrere Fachkräfte, die über Jahre nachhaltig positiven Einfluss auf die Entwicklung des Unternehmens S-Bahn hatten, verlassen uns, da ihre Meinung und insbesondere ihr Fachwissen ignoriert und teilweise auch unterdrückt wurde. Scheinbar sehen diese Kolleginnen und Kollegen keine Möglichkeit mehr für eine konstruktive Arbeit in unserem Unternehmen. Sie können diese Situation nicht länger ertragen und erst recht nicht mit ihrem Gewissen vereinbaren. So ergreifen sie die Möglichkeit, sich einem Unternehmen zuzuwenden, in dem Innovation und Einsatzbereitschaft nicht unterdrückt und diszipliniert wird und verlassen daher die Berliner S-Bahn. Wie die Faust aufs Auge passen zu dieser Situation die Bauernopfer.

Nein! Nichts dran an der Geschichte! Niemand hat die Absicht, die Teilprojektleiter oder auch die Projektleiter abzulösen! Das mit den Bauernopfern bei der Berliner S-

Bahn sind alles nur Hirngespinnste! Niemand hat die Absicht, die Fachleute, sprich die S-Bahner, aus dem Unternehmen zu drängen! Dass sich zwei Geschäftsführer gegenseitig versprochen haben, die „alten S-Bahner“ zu entsorgen, ist nur ein böses Gerücht und entbehrt jeglicher Grundlage?

Es war einmal.

Die Berliner S-Bahner können stolz auf das sein, was sie geleistet haben. Mit dem Stahl, aus dem die Schienen sind, wurde durch die S-Bahner die Teilung in rasendem Tempo überwunden.

Das war zu bewältigen, weil hunderte Kolleginnen und Kollegen sich als wichtig und als Teil der Berliner S-Bahn verstanden.

Nach dem Mauerfall haben wir gemeinsam, Wessi und Ossi, den S-Bahnverkehr bewältigt. Die Jahre bis 1999 vergingen wie im Fluge. Täglich eine neue Herausforderung. Hier ein Lückenschluss und dort ein Streckenausbau bzw. eine Wiederinbetriebnahme.

Wir S-Bahner wurden mitgenommen und waren wichtig und ein Teil der Berliner S-Bahn. Das setzte bei uns eine

aus Dub 07/08 S. 2:

Die Probleme in der Fahrzeuginstandhaltung werden bis zum heutigen Tag geleugnet. Obwohl täglich von den S-Bahnern auf die kritische Situation, insbesondere in Sicherheitsfragen, hingewiesen wird. In einer geradezu unverschämten Art und Weise wird durch den Geschäftsführer Produktion der Versuch unternommen, in der Öffentlichkeit ein Bild zu erzeugen, welches bei den Kolleginnen und Kollegen nicht mal mehr ein müdes Lächeln sondern nur noch Unverständnis hervorruft.

So wurde unter Verkennung der tatsächlichen betrieblichen Erfordernisse der Fahrzeugbestand mit rücksichtsloser Unverfrorenheit drastisch reduziert. Die Baureihe 485 wurde erst abgestellt und dann, um die letzten Kritiker vor vollendete Tatsachen zu stellen, in Königs Wusterhausen verschrottet. Mittlerweile sind wir mit den verbliebenen Fahrzeugen nicht mehr in der Lage, die Schadzüge den Werkstätten zuzuführen und auf Ausfälle können wir nahezu gar nicht mehr reagieren. Wie oft können wir die Bespannung der Umläufe nicht mehr gewährleisten?

Lügen und Frisierung der Statistik sind an der Tagesordnung. Mehr als 100 schadhafte Züge sind täglich auf Berlins Strecken unterwegs. Mit unverfrorener Dreistigkeit wird der Berliner Öffentlichkeit entgegen geschleudert, dass es sich hierbei um temporäre, durch die Hitze hervorgerufene, Ausfälle handelt.

unheimliche Motivation frei. Wir waren bereit, mehr zu erbringen, als von uns erwartet wurde. Dann, es muss so Ende 1999 gewesen sein, setzte eine merkwürdige Stagnation ein. Worin lag die Ursache? Die Entscheidungen am Anfang der neunziger Jahre zu der „Mitgestaltung der Bahn-Reformen“ machten sich jetzt nachhaltig bemerkbar.

Plötzlich, für uns nicht mehr nachvollziehbar, war nur noch zweitrangig, dass die S-Bahn, die eigentliche Hauptschlagader der Stadt, funktioniert. Täglich spürten wir, dass der Gewinnoptimierung alles, aber auch wirklich alles, untergeordnet wurde. Immer wieder tauchten irgendwelche Typen von irgendwelchen Beraterfirmen auf. Schnell mussten sie feststellen, dass der sichere Betriebsablauf nur sehr eingeschränkt optimierbar ist. Unsere Fachleute wiesen auf die Gefahren hin. Diese Aussagen wurden noch ernst genommen.



Einige Jahre und einige personelle Veränderungen später stellte sich plötzlich heraus, dass die Stellschrauben in allen Bereichen, gleichzeitig und möglichst ohne Rücksicht und bis Blut kommt, angezogen wurden. Die warnenden Worte und Rufe der Fachleute wurden in den Wind geschlagen, ging es doch um Gewinnmaximierung und Anerkennung, von des Meiers und dann des Grafen Gnaden.

Für wie blöde werden eigentlich die Kolleginnen und Kollegen von den so genannten Führungskräften gehalten? Da wird ein wahnsinniger Personalraub bei den Aufsichten betrieben. Anschließend will der Verantwortliche in seinem Optimierungswahn billig gemachte Mitarbeiter von DB Zeit auf deren Posten setzen. Glaubt er tatsächlich, dass auch nur eine Kollegin oder ein Kollege ihn jemals wieder ernst nehmen wird? Ab wie viel Prozent Gewinn gibt es kein Gewissen mehr?

Das heutige Bild der S-Bahn zeigt sich uns wie?

Erst wurde jeder Hinweis ignoriert. Die Hinweise wurden zur Kritik und dann wurden die kritischen Stimmen diszipliniert!

Wie schnell wird man angreifbar, wenn man die Wahrheit sagt oder auf Probleme hinweist?

Mitgestalten ist passé und von wichtig und ein Teil der Berliner S-Bahn zu sein wird nur noch gefaselt.

Die Glaubwürdigkeit und Loyalität der Kolleginnen und Kollegen muss man sich erarbeiten bzw. verdienen. Wird sie, so wie bei uns, durch Rücksichtslosigkeit und Größen-

aus DuB 04/08 S. 2

So wirtschaftet man ein Unternehmen zu Grunde!

.....

Die enorme Zunahme der Bahnbetriebunfälle (an die 20 sollen es schon sein) hätte jeden verantwortungsbewussten Leiter oder auch Geschäftsführer dazu veranlasst, über die Ursachen nachzudenken. Nicht so bei der Berliner S-Bahn. Bei uns ist das ganz anders. Hier weisen wir die Schuld einzig und allein den Lokführern zu. Wer sollte auch auf die Idee kommen, dass das praktizierte System, will sagen, der Umgang mit den Kolleginnen und Kollegen, deren mangelhafte Motivation, als Ursache für den katastrophalen Zustand in den sicherheitsrelevanten Bereichen der Berliner S-Bahn zu sehen sind.

Millionen in den Sand gesetzt

Wie viele Millionen wurden durch die Politik der „verbrannten Erde“ mittlerweile bei der Berliner S-Bahn in den Sand gesetzt? Was kostet eigentlich der durch diese Unternehmenspolitik verursachte Krankenstand, der in einigen Bereichen die 20 % überschritten hat? Hier ist von mehr als 9 Millionen Euro in 2007 die Rede. Was kostete die mehr als zwölfmonatige Verzögerung des 42 Millionen Euro teuren Projektes BIS/ZAT?

Und dennoch ist kein Ende abzusehen und unsere Kolleginnen und Kollegen sprechen daher von einem katastrophalen Zustand, der bei der Berliner S-Bahn vorherrscht.

Weitere Beispiele gefällig? Es wird von 1,5 Millionen Euro Verlust je Monat durch die Spielchen mit den Dienstplänen bei den Lokführern im vergangenen Jahr ausgegangen. Jeder S-Bahner sieht auf Anhieb, wo Millionen in den Sand gesetzt werden. Nur die Ignoranten oder zu Neudeutsch „Heuschrecken“ haben keine Ahnung, von was wir S-Bahner sprechen. Sie sehen nicht das System S-Bahn, dass unbedingt funktionieren muss. Sie sehen nicht, dass die S-Bahn die Hauptschlagader der Weltstadt Berlin ist. Für die „Heuschrecken“ ist die Berliner S-Bahn nur die „goldene Kuh“, aus der noch mehr Profit herauszuholen ist. Wir müssen auf dem Weg in die Privatisierung feststellen, dass die S-Bahn auf Gedeih und Verderb gewinnorientiert arbeiten muss. Der Profit ist das Maß aller Dinge. Da müssen das Gemeinwohl und auch die Sicherheit zwangsläufig auf der Strecke bleiben.

.....

wahn aufs Spiel gesetzt und dann verspielt, gibt es kein Zurück mehr. Das Bild in der Öffentlichkeit wurde auf Jahre hinaus beschädigt.

Ich bin der festen Überzeugung, dass die S-Bahn nur zu retten ist, wenn die Verantwortlichen für ihre Desaster und die Verschwendung von Millionen endlich die persönlichen Konsequenzen tragen müssen.

Machen wir einen Neuanfang mit glaubwürdigen und motivierenden Leuten!

Bahnprivatisierung in England: Post aus England

Brief des britischen Eisenbahngewerkschafters Alex Gordon (Auszüge)

Liebe Aktive von „Bahn für Alle“, mit großem Interesse habe ich von euch gelesen, dass ihr die Frage der Sicherheit des Bahnverkehrs anlässlich des Unfalles vom 9. Juli in den Fokus nehmen wollt. Ich denke, ihr trefft die richtige politische Entscheidung, wenn ihr in eurer Kampagne die Sicherheitsfrage mit der Privatisierung verbindet.

Bei uns hatte das mit der Privatisierung und Zerschlagung der ehemaligen Staatsbahn British Rail einhergehende private Gewinnstreben in allen Bereichen der Eisenbahn eine Serie schwerer Zuganglücke zur Folge. Hier exemplarisch drei davon:

1. Southall am 19. September 1997: Sieben Personen getötet und 139 verletzt.

Der Hochgeschwindigkeitszug von Swansea nach London-Paddington überfuhr mit einer fehlerhaften Sicherheitsfahrtschaltung (AWS) ein rotes Signal und stieß mit einem Güterzug zusammen. Der Lokführer hatte bereits mehrere Signale missachtet, aber eine funktionierende AWS hätte ihn akustisch unüberhörbar warnen können. Eine automatische Zugsicherung (ATP), die bei Überfahren eines roten Hauptsignals den Nothalt auslöst, hätte die Katastrophe verhindert. Die ATP in diesem Zug war abgeschaltet, u.a. weil der zuvor in diesem Zug eingesetzte Lokführer dafür keine Ausbildung hatte. Zum Zeitpunkt des Unglücks war der Einsatz von ATP im Fahrbetrieb und eine entsprechende Unterweisung der Lokführer nicht zwingend vorgeschrieben. Nach einem früheren Unfall zwei Jahre zuvor in dieser Gegend räumte der frühere Vorsitzende der ehemaligen britischen Eisenbahnverwaltung British Railways Board (BRB) ein, dass er nie grünes Licht für den Bau der neuen Linie zum Flughafen Heathrow gegeben hätte, wenn er gewusst hätte, dass die privatisierten Bahnen ATP nicht konsequent einsetzen und diese nur auf bestimmten Strecken und Baureihen zum Einsatz kommen.

Schlussfolgerung: Das Unglück von Southall wurde verursacht durch eine unzureichende Lokführerausbildung und durch den durch den Betreiber verfügbaren Einsatz eines Zuges ohne funktionierende Sicherheitsausrüstung.

2. Ladbroke Grove am 5. Oktober 1999: 31 Menschen getötet und über 520 Personen verletzt.

Ein Regionalzug mit 3 Waggons der Betreibergesellschaft Thames Trains stieß am Abzweig Ladbroke Grove frontal mit einem aus 8 Waggons bestehenden Hochgeschwindigkeitszug zusammen. Die Geschwindigkeit beider Züge beim Zusammenprall addierte sich auf 210 km/h. Auslöser des Unglücks war das Überfahren des Haltesignals durch den Lokführer Hodder 563 Meter vor dem Unfallort. Bei der öffentlichen Untersuchung wurden weitere maßgebliche

Faktoren ermittelt, darunter die Regularien der Lokführerausbildung bei Thames Trains (Hodder hatte erst zwei Monate zuvor seine Ausbildung abgeschlossen). Ebenso hatte die für die Infrastruktur zuständige Abteilung beim Netzbetreiber Railtrack keine angemessenen Konsequenzen aus der Tatsache gezogen, dass in den vorangegangenen sechs Jahren hier achtmal ein Haltesignal überfahren worden war. Die für Sicherheit und Gesundheit zuständige Aufsichtsbehörde wurde für ihr Vorgehen bei Inspektionen ebenso kritisiert wie das Railtrack-Personal, weil es keinen Nothaltbefehl per Funk übermittelt hatte, nachdem der Thames-Zug das Signal überfahren hatte und sich die Gefahr anbahnte.

Schlussfolgerung: Das Unglück wurde verursacht durch eine unzureichende Lokführerausbildung, das Fehlen der automatischen Zugsicherung (ATP) auf allen Zügen der Strecke (ATP hatte nur der Hochgeschwindigkeitszug) und mangelhafte Infrastruktur. Zudem brachte der Unfall eine Kultur der Kostensenkung und Gleichgültigkeit gegenüber Sicherheitsfragen ans Tageslicht.

3. Hatfield am 17. Oktober 2000: Vier Personen getötet und weitere 70 verletzt.

Ein Hochgeschwindigkeitszug der Great North Eastern Railway entgleiste bei hoher Geschwindigkeit südlich vom Bahnhof Hatfield. Obwohl der Unfall weniger Todesopfer forderte als Southall und Ladbroke Grove ist die historische Bedeutung von Hatfield deutlich größer. Dadurch kam das grundlegende Versagen der privatisierten Netzbetreibergesellschaft Railtrack zum Vorschein: die Firma hatte keine Kenntnis des Netzzustandes. Dies führte letztlich zur teilweisen Rückverstaatlichung. Ein Gleis war beim Überfahren gebrochen, wahrscheinlichste Ursache war ein Ekriss durch Materialermüdung, ein „gauge corner crack“. In Hatfield wurden mehr als 300 solcher Risse gefunden. Zwar war dieses Problem schon vor dem Unglück bekannt, und es wurden Ersatzschienen bereit gestellt, aber nicht eingesetzt. Da man davon ausging, dass auch andere Gleisabschnitte in einem ähnlichen Zustand sein könnten, wurde über große Teile des britischen Schienennetzes eine befristete Geschwindigkeitsbeschränkung verhängt. Viele Strecken wurden durch die Überprüfungen effektiv lahmgelegt. Man entdeckte landesweit eine alarmierend hohe Zahl von ähnlichen Rissen wie in Hatfield.

Der Netzbetreiber Railtrack verfügte über kein schlüssiges und zugängliches Netz-Bestandsregister. Die Firma wusste auch nicht, wie viele ähnliche Anrisse auf dem gesamten Netz eine ähnliche Katastrophe wie in Hatfield herbeiführen konnten. Railtrack ordnete landesweit über 1200 Not-Geschwindigkeits-Beschränkungen an und beschloss ein Programm zum Ersatz schadhafter Schienen. Durch die

gewaltige Behinderung des gesamten Zugverkehrs und die nun erwachsenden horrenden Kosten ging der Kurs der Aktien völlig in den Keller. Schließlich sprang Verkehrsminister Stephen Byers ein: Railtrack wurde in die nicht mehr renditeorientierte staatliche Stiftung Network Rail überführt.

Schlussfolgerung: Der Unfall wurde durch Metallermüdung an der Schienenoberfläche verursacht. Zwar war dem für die Instandhaltung zuständigen Subunternehmen Jarvis der Zustand bekannt. Doch es gab weder Instandhaltung noch Ersatz. Der Infrastruktureigentümer Railtrack scherte sich nicht um den Netzzustand. Er setzte vor allem auf Preissenkung bei der Instandhaltung zur Profiterhöhung.

Hatfield mahnt uns, dass die Bahn keine Immobilie ist, sondern Verantwortung für Technik abverlangt. Hatfield lehrt, dass eine Bahnprivatisierung auf der Grundlage der EU-Richtlinie 91/440, die eine Trennung von Fahrweg und Betrieb vorsieht und die in Großbritannien erstmals zuerst umgesetzt wurde, ein Verbrechen gegen das Eisenbahnwesen darstellt. (Anmerkung Bahn für Alle: Die Teilprivatisierung der Deutschen Bahn AG läuft letzten Endes ebenfalls auf eine solche Trennung von Fahrweg/Infrastruktur und Transport hinaus.)

Ihr solltet einen Parlamentarier, der „Bahn für alle“ gewogen ist, bitten, im Parlament noch vor der geplanten Bahnprivatisierung im November (2008) eine Diskussion zur Sicherheit im Eisenbahnverkehr zu führen.

Ich möchte euch ein Buch zum Hatfield-Unglück empfehlen: ‚The Crash That Stopped Britain‘ von Ian Jack.

Mit den besten Wünschen:
Alex Gordon

Anm. der Red.:
Alex Gordon ist Vorstandsmitglied der britischen Eisenbahnergewerkschaft National Union of Rail, Maritime & Transport Workers RMT
Übersetzung: Hans-Gerd Öfinger / Carl Wasmuth

Die Beiträge der taz-Beilage:
Sicherheit im Schienenverkehr contra Privatisierung der Bahn
Brisante Fachveröffentlichungen
Bahnaufsicht soll über EU-Richtlinie ausgeschaltet werden
Hochgeschwindigkeit versus Flächenbahn
Post aus London – Ein Brief von Alex Gordon an Bahn für Alle

Impressum

Autoren (Hrsg.):

Peter Bach bach@netcologne.de

Willi Hajek hajek.willi@berlin.de

Nico Roth nicoroth1@freenet.de

(Europäische Mitglieder des Cocidirail)

Fotos: Timm Ringewaldt timmm@autokolor.org; Nico Roth nicoroth1@freenet.de; Peter Bach bach@netcologne.de

unterstützt von:

Tie - Internationales Bildungswerk e.V.

Heidestraße 131

D - 60385 Frankfurt/ Main

info@tie-germany.org

www.tie-germany.org

Stiftung Menschenwürde und Arbeitswelt

BÜRO- UND POSTANSCHRIFT: Karlsruher Str. 5,
Gartenhaus, 10711 Berlin

EMAIL: StiftungMundA@t-online.de

TELEFON: 030 - 892 70 93 (AB)

FAX: 030 - 890 40 862

<http://www.labournet.de/stiftungMundA/index.html>

laufende Informationen:

www.cocidirail.info

www.tie-germany.org.

www.labournet.de

hajek.willi@berlin.de

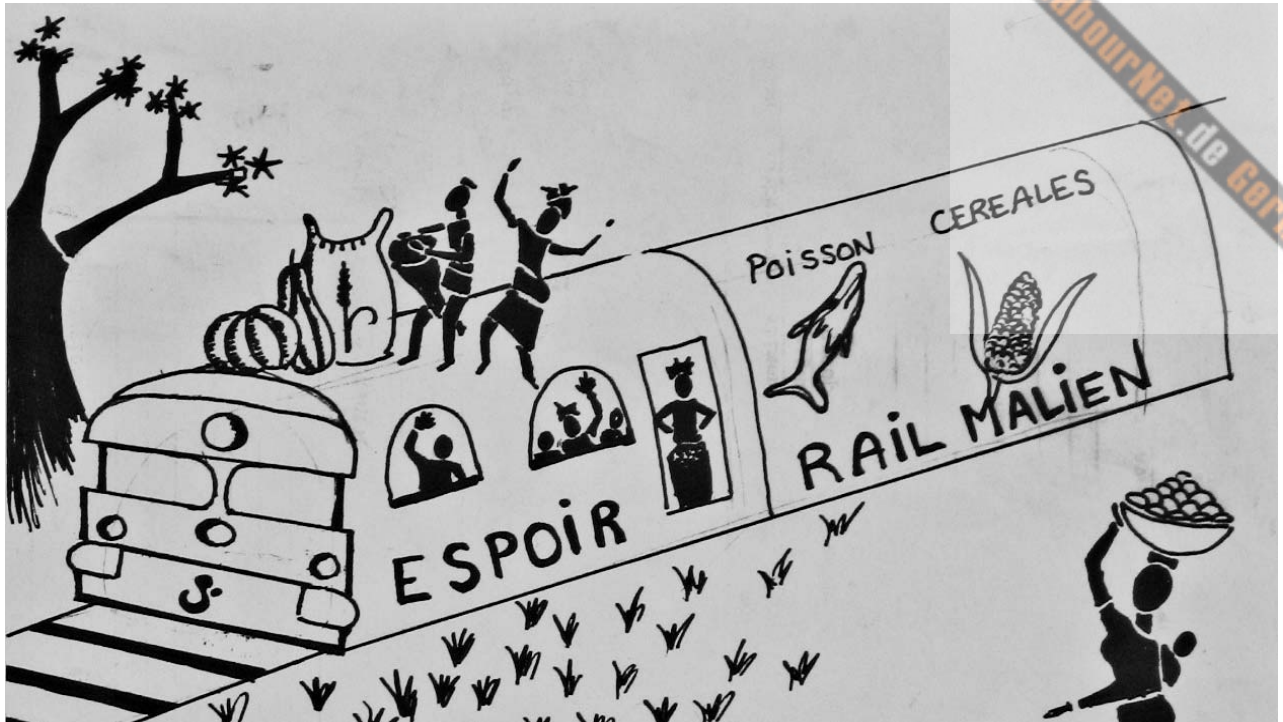
Literaturhinweise:

Willi Hajek, Eisenbahnen in Europa: wohin rollt der Zug?

Ränkeschmiede Nr. 15, Offenbach, Februar 2006

Winfried Wolf, Bahnprivatisierung in Deutschland und International, S. 30-31, isw 21

V.i.S.d.P.: Willi Hajek, Bundesallee 110, 12161 Berlin



Informationen vom Dakar-Niger-Expresß September 2008

Die Bürgerkarawane im Winter 2007 entlang der Bahnstrecke von Bamako nach Kayes und die dadurch gestärkten Aktivitäten des Cocidirail Bürgerkomitee gegen die Privatisierung der Bahn in Mali zeigt Wirkung: Die Regierung in Mali und der Präsident persönlich erklärt die Privatisierung des Personenverkehrs auf der Schiene für gescheitert und anerkennt die Leiden und die berechnigte Wut der betroffenen Bevölkerungen.

Drei Lokomotiven und 30 Personenwaggons wurden angeschafft und der Präsident ist selber die Strecke abgefahren mit Haltepunkten an allen 26 im Privatisierungsprozess geschlossenen Bahnhöfen. Die Freude der Menschen, der Händlerinnen, der Fischer und Bäuerinnen, der Jugendlichen, der Eisenbahner, aller betroffenen Bewohner ist riesengroß. Jetzt geht es aber vor allem um die Struktur der neuen Bahngesellschaft.

Inzwischen will auch das private Bahnunternehmen Transrail investieren, um sich das Geschäft nicht entgehen zu lassen mit dem aus öffentlichen Mitteln bereitgestellten neuen Material.

Anfang 2009 planen wir zusammen mit Tiecoura Traore, einem der Motoren des Cocidirail und des Demokratisierungsprozesses des Dakar-Niger-Expresß in Mali eine Veranstaltung in Köln und Berlin. Eine Broschüre ist aber schon greifbar über diese widerständige Geschichte.

Willi Hajek