



aus der Reihe Tünger's Reisen

Tagebuch vom 4.3.2014



Bahnfahrt nach Irgendwo

Reise durch Burkina-Faso

von Hans Tuengerthal

Gestern hatte ich nicht nur alles gepackt, sondern ich hatte auch alle Adressen zwei mal aufgeschrieben, das eine Mal in mein Heftchen, das andere Mal auf einen Zettel, das waren die Telefonnummern von Cathérine und das Hotel in **Abidjan**. Um 05Uhr 30 wurde ich wach, dann klopfte auch Cathérine, um 060 frühstückte ich, Catherine kann so früh noch nichts essen, meinte sie, und ob ich Verpflegung mitnehmen wolle, fragte sie, was ich dankend verneinte.



Akrobatische Leistungen auf dem Weg zum Bahnhof

Schließlich fuhren wir 3 (Forster, Cathérine und ich) um 06 Uhr 30 zum Bahnhof. Die Strecke kenne ich schon. Jetzt ist es viel angenehmer, als wenn ich zur **Hauptverkehrszeit** über die Pisten fahren müßte, aber es sind schon viele Menschen auf der Straße, denn in Afrika beginnt der Tag für die Menschen mit den Hühnern: tatsächlich, als wir die Innenstadt erreichen, ist der Schwarm der Mopedfahrer augenfällig. Wieder bewunderte ich die Frauen die auf Mopeds fahren und gleichzeitig auf dem Kopf Schüsseln balancieren. Eine Frau trägt als Beifahrerin eine große Schüssel auf dem Kopf, eine andere balanciert auf einem Tablett gestapelte Eier. Manche transportieren schwere Lasten auf dem Kopf - unglaublich.

Kurz nach 07 Uhr sind wir am Bahnhof. Cathérine entläßt mich mit den guten Wünschen einer Mutter, Ich solle auf mich aufpassen, ich solle gut schlafen, vernünftig essen und vorsichtig trinken, denn es gäbe überall sauberes Wasser Flaschen. Tatsächlich, da hat sich was in den letzten Jahrzehnten in Afrika verändert. Ich erinnere mich, daß es in den 60er Jahren gewissermaßen unmöglich war unterwegs sauberes Wasser zu kaufen, weshalb ich das Wasser, das ich in meinen Flaschen, mit Kaliumpermanganat zu entkeimen versuchte. Das Wasser schmeckte zwar nicht gut, da es sowieso pisswarm war und es mir darum ging, Flüssigkeit ungefährlich zu mir zu nehmen, war der Geschmack nicht wichtig, hauptsächlich ich nahm Flüssigkeit z mir. Später klärte mich jemand auf, daß es sogar gefährlich sei so aufbereitetes Wasser in großen Mengen zu trinken. Wenn ich mich zu erinnern versuche, dann würde ich sagen, erst mit den 90er Jahren war **Trinkwasser** kein Thema mehr, denn

mindestens in den Städten gab es Mineralwasser. Vor dem Bahnhof drängt sich eine große Menge Menschen. Weil Leute ohne Fahrkarte den Bahnhof nicht betreten dürfen verabschieden wir uns; Cathérine wünscht mir eine gute Reise, bittet mich keine Risiken einzugehen und vernünftig zu sein. Dan dränge ich mit meinem Rucksack durch die Menschenmenge, der Zug steht schon auf dem Bahnhof. Der Bahnhof hat nicht viele Gleise, davon 2 für Personenzüge, mehrere für Güterwagen. Mein Zug steht schon, am ersten Wagen prangt ein Schild "1.Classe."



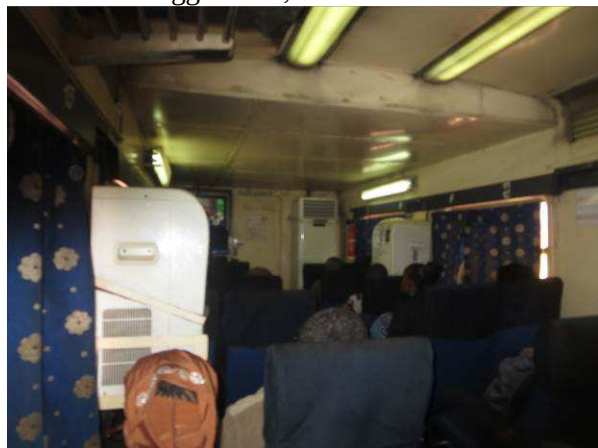
Die Lok von Starail wird vor den Zug gespannt

Als ich dort einsteige, sehe ich, daß er schon vollkommen besetzt ist, als ich meinen Platz 25 belegen möchte, ist er belegt. Ich zeige der Frau auf meinem Platz meine Fahrkarte als schon der Schaffner kommt und mich darauf hinweist, diese **Platzkarte** gälte für einen anderen Waggon, der gleich vorgespannt würde. Also steige ich wieder mit meinem Gepäck aus und tatsächlich rangiert eine aus amerikanischen Beständen stammende Diesellok einen einzelnen Waggon langsam herbei. Als sie stehen bleibt, dürfen wir immer noch nicht einsteigen, denn der Waggon muß erst angekuppelt werden. Der Zug hat keine Mittelkupplung, wie wir es von Schmalspurbahnen¹ gewohnt sind, sondern eine solide Verknüpfung mit 2 kräftigen Puffern

¹ die Spurweite von Starrail

Bahnfahrt nach Irgendwo - mit dem Zug durch Burkina-Faso Tagebuch 4.3.2014

und dann eine Art Mittelkupplung². Auf der Lok steht deutlich lesbar der Gesellschaft, für die sie arbeitet: "Starail". Ich schaue dem etwas ungeschickt wirkenden Rangieren zu, beobachte wie der neue Waggon an den bereits stehenden Zug gekuppelt wird. Außer mir interessiert sich niemand dafür, vielmehr versuchen die Leute die Wagen zu erklimmen, wobei der Abstand vom Boden zur untersten Stufe des Wagens ziemlich groß ist. Nachdem der neue Wagen frei gegeben ist, versuchen sich die Leute, die alle viel Gepäck haben, hineinzudrängen - ich auch. Das geht aber nicht so einfach, denn nur 1 Tür ist geöffnet, vor der allerdings wurde ein zweistufiger Tritt gestellt, so vornehm, wie ich es seinerzeit in Amerika erlebt hatte, ist er nicht. Weil ich einer der ersten bin, der in den neuen **Waggon** gelangt, sind noch fast alle Sitze frei und ich suche mir geschickt einen am Fenster auf der rechten Seite, denn weil aus Süd die Tagessonnen kommen wird, scheint sie von der linken Seite, deshalb also die rechte Waggonseite, damit ich mit dem Licht die Aufnahmen machen kann.



die weißen Kästen sind die Kühlaggregate

An unserem Waggon steht ein großes Schild "**Climatisée**". Eigenartig ist die Einrichtung des Wagens. Er ist ein Großraumwagen, 2 Plätze links und 2 rechts. In der Mitte der Gang, der direkt von einer Tür zur andern führt. Nach vorne führt die Tür zu einer kleinen Plattform mit den Ausgängen links und rechts, gerade aus führt eine schlecht schließende Tür zur "Toilette", die Herrentoi ist rechts, die der Damen links. Mitten-durch führt auch eine Tür, an ihr weist ein Schild auf die große Gefahren dahinter, denn offensichtlich ist hier ein Transformator um den Gebrauchsstrom zu schaffen, der beim Klimatisieren, wie bei Lichtschaffen benötigt wird.

Entsprechend originell ist das Innere des düster wirkenden Wagens, denn auf jeder Seite wurden Kühlaggregate montiert, so wie sie bisweilen an Restaurants zu sehen sind, nämlich ein Kasten mit -. Nur sind diese Aggregate nicht außerhalb des Raumes angebracht, sondern innerhalb des Wagens. Das sieht komisch aus, vor allem gibt es da kein Fenster. Ich habe mich gerade eingerichtet, also den Rucksack in die flachen Gepäckablage unter dem Dach reingestopft, als ein Mann mit einer Frau im Schlepp kommt und mir unmißverständlich klar macht, daß ich auf einem Platze säße, dazu zeigt er die **Platzreservierung**. Mißmutig rutsche ich eine Sitzreise vor. Doch kaum habe ich Platz genommen, kommt der Schaffner und bittet mich, ihm meine Platzkarte zu zeigen. Als er die Nummer 15 sieht, schickt er mich auf einen der blödesten Plätze, die es gibt, nämlich neben die Aircondition. Nun wirkt der Wagen sowieso dunkel und trüb. Das kommt daher, daß die bläulichen Vorhänge zugezogen sind und dahinter die Fensterscheiben mit einer bräunlichen Lichtschutzfolie bezogen sind. Trübe ist es hier. Schlagartig wird meine Laune schlechter, zumal ich auch auf die linke Seite um-ziehen muß. Es dauert nicht mehr lange, dann setzt sich der Zug in Bewegung. Einen Nachbarn habe ich nicht, denn ich sitze ja neben dem Aggregat, der Platz ist auch eng an den vorderen Sitz gerückt, so daß ich die Beine nicht ausstrecken kann. 30 Stunden soll die Fahrt dauern - mindestens. Das kann ja heiter werden, dagegen sind ja die um die halbe Welt führenden Flüge, zB in die Südsee wie vor 4 Jahren, harmlos.

Um doch etwas von der **Landschaft** zu erhaschen, drehe ich mich nach Hinten, ziehe ein wenig den Vorhang beiseite und schaue aus dem braunen Fenster, dabei muß ich mich sehr weit umdrehen, was meinem lädierten Hals nicht gut tut. Zunächst fällt auf, wieviel Abfall neben der Bahntrasse herum liegt, dann wird zwar der Kulturdreck weniger, aber die staubige Land-



die karge Landschaft der Sahelzone: Bahn und Straße

² Die Spurweite beträgt 1000 mm. Das ist die am Häufigsten in den ehemaligen fr. Kolonien verwendete Breite. Die geringere Spurbreite erleichtert den Zügen engere Kurvenradien zu fahren, macht aber den Zug instabiler.

Bahnfahrt nach Irgendwo - mit dem Zug durch Burkina-Faso Tagebuch 4.3.2014

schaft wirkt nicht gepflegter. Irgendwann sind keine Häuser mehr zusehen. Eigentlich hatte ich mir vorgenommen auf der 1300 km langen Strecke zu beobachten, wie die karge Trockensavanne in die Feuchtsavanne und dann in den tropischen Regenwald übergeht. Das wollte ich auch fotografieren, aber das wird wohl nichts mehr. Deshalb lese ich in meinem Handgepäck ausgedruckte Informationen über die Eisenbahn nach. Die Landkarte habe ich ausgebreitet, versuche die Trasse nachzuempfinden.



der moderne Bahnhof von Ouagadougou

-mey wurde sie geplant, wovon der Name zeugt. Sie sollte einst den französischen Sudan erschließen. Die Bahn erbrachte nicht die erwarteten Erträge, denn diese werden meist auch an verdiente Politiker vergeben, die auf Renditen aus sind. In dem **binationalen Unternehmen** hatte die Firma zur Blütezeit 6.000 Mitarbeiter. Ihre Arbeitsbedingungen waren besser als diejenigen der übrigen Staatsdiener, aber immer noch schlechter als diejenigen der privaten Arbeiter. 1985 wurde der ehemalige Weltbankmitarbeiter K. J. Budin zum Direktor ernannt. Innerhalb weniger Jahre wurden rund 600 Stellen abgebaut. Immerhin fuhren damals täglich mehrere Schnellzüge von Abidjan nach Bouaké (sechs Stunden Fahrzeit) und Ferkessédougou, sowie langsamere Züge zu günstigeren Preisen.

Verschiedene Faktoren führten dazu, dass das Land in einen Strudel von Schulden hineingezogen wurde. Mit verantwortlich waren gemäß einem Weltbankbericht die Aufnahme von zu vielen Krediten bei internationalen Banken, welche zu viel Geld zur Verfügung stellten, aber auch geänderte Bedingungen im Kakaohandel, politisch motivierte Ernennungen und **Korruption**. Das alles hatte sowohl direkten, wie auch indirekten Einfluss auf die Bah. Anfangs der 1980er-Jahre war es nicht mehr möglich Rollmaterial und Infrastruktur zu erneuern. Dies trieb die Betriebskosten massiv in die Höhe. Der erste Geschäftsführende Direktor der SICF, Yao Koukaou, war ein ehemaliger Fuhrhalter ohne Erfahrung im Eisenbahnwesen. Er leitete einen stark wettbewerbsorientierten Kurs ein. Ohne Absprache mit den Gewerkschaften, die dafür auch nicht gerüstet gewesen wären, wurde die Belegschaft um ein Drittel reduziert, in Schlüsselbereichen wie Signalsteuerung oder Sicherheit eindeutig zu viel, da die Missstände im Infrastrukturbereich nicht behoben wurden, was nur durch höheren Personaleinsatz kompensierbar war. Dies führte zu betrieblichen Engpässen und Überstunden beim Personal.

Im März 1993 wurde eine neue Umstrukturierung eingeleitet, welche nach Meinung der Gewerkschaften etliche Vorteile brachte. Das private Konsortium **SITARAIL** (Société Internationale de Transports Africains par Rail), war eigentlich unersetzlich, denn sie leisteten rund 50 Prozent des Imports und Exports Burkina Fasos ab. Im Jahre 1997 ein vorsichtiges Fazit: *«Der Konzessionsbetrieb in der Republik Elfenbeinküste wird von der Weltbank als Musterbeispiel für die Eisenbahnprivatisierung in Afrika präsentiert.»*



Blick auf Felder in der Feuchtsavanne

"Unter dem Namen **Abidjan-Niger-Bahn** besteht eine meter-spürige Eisenbahnlinie von Port-Bouët an der Elfenbeinküste in Westafrika Richtung Niger in der Sahelzone. Die je nach Angaben 1265 km lange Strecke verbindet Burkina Faso im Norden mit der Elfenbeinküste und dem Atlantik im Süden. Die Hälfte der Strecke ist auf dem Boden von Burkina die andere in Cote d'Ivoire. Mit dem Bau wurde 1904 begonnen und 1954 abgeschlossen. Seither wurde sie von Ouagadougou bis nach Kaya, nördlich der burkinischen Hauptstadt verlängert, bis nach Nia

Bahnfahrt nach Irgendwo - mit dem Zug durch Burkina-Faso Tagebuch 4.3.2014

Angesichts der Vorliebe der Weltbank für die Umstrukturierung durch Konzessionsvergabe zeigt es angeblich auch modellhaft, wie sich die vielen Probleme der afrikanischen Bahnen hinsichtlich Investitionen, Management und Kundenzufriedenheit meistern lassen könnten. Starke Störungen des Betriebes kamen durch den Bürgerkrieges 2002, denn der Zugverkehr brach zusammen. Burkina Faso verlor den Anschluss ans Meer. Das war auch für **SITARAIL** schlecht, da von den 240.000 Passagieren rund die Hälfte und von den Gütertonnagen rund 80 Prozent aus Burkina stammten. Erst im Mai 2003 verkehrten wieder Güterzüge auf Teilstrecken im Süden, ab Juli ein kombinierter Personen- und Güterzug. Die internationale Verbindung war für den Güterverkehr ab Februar, für den Personenverkehr ab April 2004, also nach anderthalb Jahren Unterbruch bis Bobo Dioulasso wieder offen. Der erste Zug am 1. April 2004 nach Burkina zählte gerade 60 Passagiere, aber immerhin die gleiche Anzahl Sicherheitspersonal! Seit wenigen Jahren fahren in der Woche drei Züge hin und her. Ich nutze die Gelegenheit jetzt damit zu fahren, denn die andere große Bahnverbindung in Westafrika von Dakar nach Bamako hat zZ keinen Personenverkehr mehr. Dazu hat auch beigetragen, daß die Lebensmittel verkaufenden Frauen den Bahnsteig ohne Fahrkarte nicht mehr betreten durften. Damals verarmte die Dörfer an der Trasse. Es wird geschrieben, viele Leuten seien buchstäblich verhungert sind, weil sie keine Einnahmen mehr hatten.



Briefmarke von 1947

2003 war ich in Dakar und schaute mir den Bahnhof an, die Züge an, die damals schon sehr unregelmäßig fuhren. (laut Internet konnte es mehrere Tage dauern bis der angemeldete Zug tatsächlich auf dem Bahnsteig stand), dann dauerte es 2 - 2 1/2 Tage - wenn alles gut ging um ans Ziel zu gelangen. Wegen der Sanierung durch die **Weltbank** brach die Bahnbetreuung zusammen. Jetzt besteht wohl kaum noch die Möglichkeit diese Abenteuerstrecke als Europäer zu benutzen. Damals plante ich eine Reise auf den Spuren von Mungo Park: mit Bahn nach Bamako, mit Schiff nach Timbuktu.

Hauptaufgabe beider Bahnstrecken ist übrigens der Transport von Rohstoffen an die Häfen, die die wertvollen Exportprodukte zu den Abnehmerländern bringen sollen.

Ich habe mich mit meinem Los abgefunden. Alle halbe Stunde mache ich ein Foto durch die schmutzige Scheibe, dabei eine Lücke nutzend, wo der Sonnenschutz abhanden gekommen ist. Einmal mache ich einen Spaziergang durch die folgenden Waggons. Hier sitzen die Reisenden in hellen, breiten Plastikstühlen und können aus den Fenstern schauen. Offensichtlich haben viele auf dem letzten Bahnhof Lebensmittel gekauft, denn es wirkt alles wie ein Speisewagen. Auch fällt hier die freundliche Atmosphäre auf, in der sich die Menschen hier unterhalten - scheinbar kennt jeder jeden. Ganz anders als in meinem abgedunkelten klimatisierten 1.Klasse-Wagen. Einen Wagen weiter gibt es einen **Bistro-Wagen**. Der ist sehenswert, doch traue ich mich hier nicht zu fotografieren. Mehrere Männer stehen an der kleinen Theke und haben ein Bier vor sich. Ich werde auch gleich zu einem Bier eingeladen, bedanke aber, und verzichte darauf mit dem Hinweis (man spricht ja Französisch), daß ich kein Alkohol tränke. Deshalb bestelle ich eine kühle Cola. Lange bleibe ich hier nicht, denn die meisten sind schon angetütert. Und wenn es Mißverständnisse mit Betrunknen gibt, kann es in Afrika



Bahnhof von Bobodiallasso, man achte auf das große Gepäck, das durch die Fenster eingeladen wird.

noch gefährlicher werden als bei uns. Am späten Nachmittag erreichen wir **Bobo-Dioulasso**. Hier steige ich aus und um Fotos von Frauen machen, die als Verkäuferinnen ihre Waren anbieten, vor allem Lebensmittel und Getränke. das Bild, welches sich mir bietet entspricht allen Klischees einer afrikanischen Bahn: unzählige Frauen drängen sich an die Fenster der Personenwagen. Begeistert fotografiere ich die Menschen, die Frauen die kleine Kinder auf ihren Rücken tragen, auf dem Kopf große Körbe oder Schüsseln.

Bahnfahrt nach Irgendwo - mit dem Zug durch Burkina-Faso Tagebuch 4.3.2014

Als mir gerade einige gute Bilder gelungen sind, kommt einer der begleitenden Polizisten und macht mich deutlich darauf aufmerksam, daß Fotografieren auf dem Bahnhof nicht erlaubt sei, es fehlte gerade noch, daß ich die Bilder löschen sollte. Als entschuldige ich mich das nicht gewußt zu haben und wandel auf dem ausladenden Bahnsteigen weiter, jetzt aber vorsichtiger fotografierend. Dabei erinnere ich mich, daß ich vor 2 Jahren diesen imposanten, sauber abgeputzten Bahnhof schon einmal fotografieren wollte und trotz Fragen ich keine Genehmigung bekam. Dabei ist dieser große Bahnhof sehenswert. Vielleicht ist das **Fotografierverbot** eine Spätwirkung des Bürgerkrieges. Im Stil der Sudanarchitektur nachempfunden, ist auf der westlichen Seite angelegte Gebäudekomplex sauber, imposant, also viel schöner als der "moderne" gesichtslose Bahnhof von Ouagadougou. Es gibt viel zu sehen, nicht nur Arbeitszüge, die die Trassen wieder in Ordnung bringen sollen, nicht nur Verkäuferinnen und Käufer, sondern es bildete sich kurz nachdem Einlaufen eine Gruppe Männer die sich absondern und dann gemeinsam beten. In ihre Nähe kommen auch Frauen, alle verschleiert und beten ebenfalls.

Nach vielleicht einer Stunde fährt der Zug wieder ab, manche müssen sich beeilen um noch aufspringen zu können. Mir hat später jemand erzählt, daß es nicht selten vorkommt, daß der Zug ohne akustisches Signal plötzlich abfahren und manche **Reisende** auf dem Bahnsteig zurück bleiben. Bis der nächste Zug kommt, dauert es 2 Tage. Langsam fährt der Zug an, nach wenigen Kilometern hat er endlich die geschätzte Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h erreicht.



In diesem nicht klimatisierten Waggon 1.Klasse wäre ich besser aufgehoben gewesen, auch wenn die Plastikbänke unangenehm waren

Immerhin benötigen wir für **1300 km** 30 Stunden, das sind 24 Stunden für 1000 km, was 50 km/h bedeutet, aber da müssen ja die Haltezeiten eingerechnet werden. Es wird auch mal Zeit die Toi aufzusuchen, denn natürlich trinke ich in der staubtrockenen Luft viel Wasser, 2 mal eine Cola, denn das Wasser ist handwarm. Ich bin angenehm überrascht wie sauber die einfache Toilette ist, das Loch in



Die Bahntrasse wurde zur Kolonialzeit angelegt. Überquerung des Schwarzen Voltas

der Mitte der Kabine wird von Tritten flankiert. Wasser fließt, auch ordentliches Handwaschwasser ist in einem ordentlichen Kanister.

Weil es inzwischen zu dämmern beginnt, beziehungsweise vorher schon so staubig die Luft war, verzichte ich auf die Alibifotos und lese in meinem Reiseschmöker von Dave Eggers **"Weit gegangen"**. Dieser Roman, der auf historischen Tatsachen aufbaut, beschreibt das Leben der "Lost Boys", jener Jungen, die im sudanesischen Bürgerkrieg ihre Familien verloren haben. Mit Hilfe internationaler Hilfsorganisationen kommen sie schließlich in Flüchtlingslager in Äthiopien und Kenia, wo sie "weggepackt" werden, damit sie keine Unruhestörer mehr werden und um sie vor dem Schicksal der Kindersoldaten zu retten.

Kurz vor Mitternacht erreichen wir die **Grenzstation Yendéré**. Hier muß ich den Zug verlassen, mich in eine lange Schlange von Reisenden einreihen und dann zum Bahnhofsgelände gehen, wo der Grenzübergang bestätigt wird. Schon eine Stunde vorher hatte ein Zöllner meinen Paß eingesammelt. Eine Stunde hatte ich gewartet, ihn wieder zu bekommen, denn ohne den bin ich hier aufgeschmissen.

Bahnfahrt nach Irgendwo - mit dem Zug durch Burkina-Faso

Und eine Stunde zeigt sich kein Zöllner und jetzt habe ich den Paß immer noch nicht. Als ich dann bedient werde, gilt es Formulare auszufüllen, dann werden alle Paßdaten auf eine Liste geschrieben, das dauert lange, aber die Schrift des "Beamten" ist sauber und gut lesbar. Als er meinen Paß durchschaut, betrachtet er neugierig alle meine Visa und Stempel, denn vermutlich bekommt er nicht alle



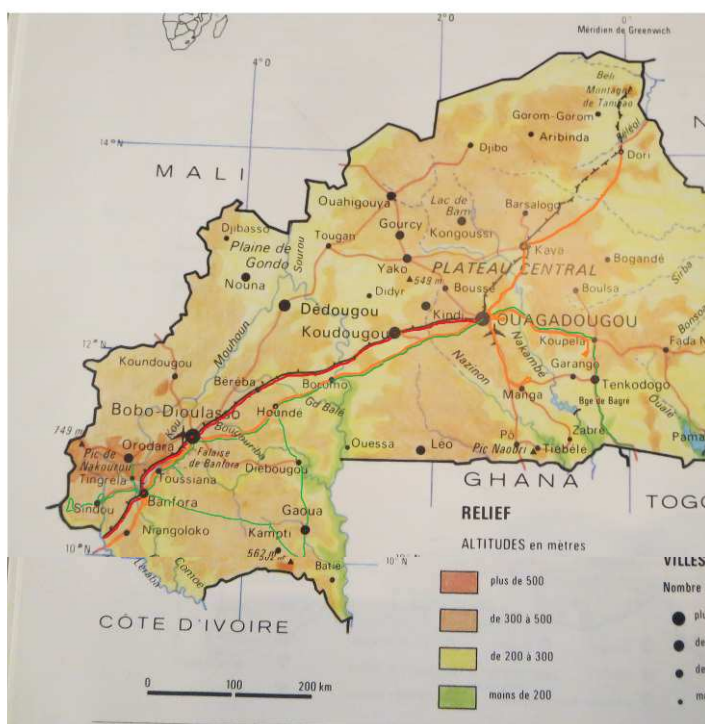
Visum und Stempel von Burkina-Faso

300 von ca 650 Seiten und habe die halbe Strecke noch vor mir. Ich wappne mich mit Gleichmut und mache auf meinem beengten Sitz etwas Gymnastik und trinke regelmäßig aus meinen Wasserflaschen.

Tage eine Weltreisenden zu sehen.

Bis auf eine Seite sind alle Paßseiten belegt, weshalb ich ihn bitte den **Ausreisestempel** auf eine bereits benutzten Seiten zu drücken, das tut er auch. (die letzte Seite soll frei sein für ein überraschend benötigtes Visum). Auf dem Bahnsteig herrscht ein quirliges Leben, natürlich auch hier die vielen Verkäuferinnen, auch Händler mit Handys oder Sonnenbrillen laufen herum, aber sie sind nie aufdringlich. Die Beleuchtung ist kümmerlich, am hellsten leuchten die offenen Feuer, an den Schibabschischi oder Ähnliches gebraten werden. Es wirkt wirklich alles sehr abenteuerlich. Selten habe ich einen so gespenstigen Grenzübergang erlebt.

Nach **Mitternacht** geht die Fahrt weiter. Es dauert nicht lange, dann kommt ein elfenbeinküstlicher Zöllner und sammelt wieder den Paß ein. Nächste Station ist Kaouara, ein kleines Kaff inmitten der Hügel der Oberguinea-Schwelle. Hier dauert es wieder sehr lange bis alles erledigt ist, dann fahren wir weiter, ich lese in meinem Buch "Weit Gegangen". Ich bin schon auf Seite

Reisen in Burkina-Faso **Bahnfahrt 2014**, **Bus und PKW-Fahrt 2014** **Fahrten 2012**

Wetter 08 12 16 20 (Uhrzeit)

08 07 06 warm und schwül gefahren Auto ca 25 km
Bahnhof ca 600 km