

Cyrill Seifert

# Djibouti – Addis Abeba (Äthiopien)

1894 entstand die Bahnstrecke Djibouti – Addis Abeba (in Äthiopien) mit der Gründung der halbstaatlichen Gesellschaft Compagnie Impériale des Chemins de fer Ethiopiens. 1917 wurde die 784 km lange Strecke fertig gestellt. Sie verbindet die äthiopische Hauptstadt Addis Abeba (auf 2.355 m.ü.NN.) mit dem Hafen in Djibouti, welches erst seit 1977 von Frankreich unabhängig wurde. Allerdings versiegten schon 1906 die Geldquellen, die Betreiberfirma ging in Konkurs und die Strecke blieb unvollendet. Erst 1908 durch die neu gegründete CFE (Compagnie de Chemin de Fer Franco Ethiopien de Djibouti à Addis Abeba) wurde die Bautätigkeit wieder aufgenommen.

Der Dampfbetrieb wurde u.a. mit Dampflokomotiven der SLM (Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur) abgewickelt. Andere Dampflok kamen aus Österreich hinzu. Ab 1950 lieferte die SLM zwölf dieselgetriebene, vierachsige Lokomotiven mit einseitigem Führerstand und markantem Kuhfänger. Zudem kamen noch Dieseltriebwagen von FIAT zum Einsatz.

2004 wurde leider der Personenverkehr auf dem rein äthiopischen Abschnitt von Addis Abeba nach Dire Dawa eingestellt, 2008 wurde er ganz stillgelegt. Laut unterschiedlichen Angaben wurde der grenzüberschreitende Verkehr von Dire Dawa nach Djibouti spätestens 2010 stillgelegt. Die Infrastruktur sowie das Rollmaterial befinden sich in einem desolaten Zustand und ließen keinen sicheren Bahnbetrieb mehr zu. Viele der betroffenen Mitarbeiter träumen und erzählen gerne von vergangenen Zeiten, ärgern sich aber ziemlich energisch darüber, dass jahrzehntelang kein Unterhalt an Rollmaterial und Infrastruktur gemacht wurde.

## ADDIS ABEBA

Um das Bahnareal betreten zu dürfen, genügte ein kurzes Gespräch meines Taxifahrers mit einigen Uniformierten vor Ort. Kurz danach wurde mir Einlass gewährt.

Das wunderschöne Empfangsgebäude fällt sofort auf. Die gar nicht mal so stark verwachsenen Gleisanlagen erinnern an frühere Bahnromantik in Europa. Verrostete und verbeulte Personen- und Güterwagen unterschiedlicher Bauart gehören genauso zum Gesamtbild wie Autowracks und herumstreunende Ziegen und Hunde. In der kleinen, dreistöckigen Remise stehen noch zwei mehr oder weniger demontierte Diesellokomotiven. Das hier schon länger kein Fahrbetrieb mehr abgewickelt wurde, wird schon auf den ersten Blick klar. Weiter hinten im Areal findet sich noch ein nostalgisch anmutender, aber total verrosteter Schienenbus mir unbekannter Bauart. Schon bald am Ende des Bahnhofareals befindet sich ein zweigleisiges Depot, in dem noch vier Personenwagen stehen, mit welchem früher Staatsoberhäupter unterwegs waren. Das Fotografieren und betreten der Gebäude wurde mir ohne Einschränkungen erlaubt.

## DIRE DAWA

Äthiopiens zweitgrößte Stadt liegt im Osten des großen Binnenlandes. Um mehr Zeit für Djibouti und den Norden Somalias zu haben, reiste ich mit dem Flugzeug dorthin. Eine Busfahrt kann je nach dem bis zu 10 Stunden oder noch mehr dauern. Dire Dawa ist insofern sehr interessant, weil sich dort die größten und wichtigsten Depot- und Werkstatteanlagen befinden.

Den Bahnhofvorplatz ziert eine kleine, graue Diesellok, welche auf einem Kreisel steht. Ich war an einem Samstag da und das Militär verweigerte mir den Eintritt ins Bahnhofsgelände. Ich müsse zuerst bei der Direktion eine Bewilligung holen. Nach drei Tagen in Nordsomalia ging es per Bus wieder nach Dire Dawa zurück. Mit zweimaligen Umsteigen und der Grenzabfertigung benötigt man doch gut sieben Stunden für die ganze Strecke.

Kaum zurück, ging es per Taxi zur Direktion. Keine zwei Minuten später hatte ich die Bewilligung und erhielt eine Besucherplakette. Ebenfalls begleitete mich ein Mitarbeiter der Bahn. Gleich hinter dem Eingang befinden sich Dutzende von Achsen, einige wohl noch von Dampflokomotiven. In den Hallen sieht es aus als ob die Zeit stehen geblieben ist. Allerdings wird da und dort noch etwas an Teilen des Rollmaterials gearbeitet. Jeder grüßt freundlich und freut sich über den Touristen. Und jeder versucht „SLM Winterthur“ zu sagen, als er erfährt, dass der Besucher aus der Schweiz ist. Hier steht unzähliges Rollmaterial umher. Einiges im übelsten Zustand. Unfallfahrzeuge wurden einfach stehen oder liegen gelassen. Nach einigen Gehminuten durch total verwachsene Gleisanlagen und Dornestrüpp sehe ich endlich die letzte, noch existierende SLM-Diesellok vor mir. Man sieht der formschönen Lok die Schweizer Bauart gleich an. Die anderen elf Lokomotiven wurden leider verschrottet, es liegen aber überall noch Teile sowie ein ganzer Motor auf einem Flachwagen umher. Zwei oder drei Dieselloks sollen noch halbwegs betriebsfähig sein. Einen relativ guten Eindruck macht noch ein Dieseltriebwagen mit Personenabteil.

Nach dem Besuch wollte mich noch der sehr freundliche Direktor empfangen. Als Dankeschön für die Besuchserlaubnis und das Fotografieren sämtlicher Anlagen und Fahrzeuge habe ich ihm

Im September 2010 erklärte die **Ethiopian Railway Corporation** (ERC) insgesamt 5.000 Kilometer neuer Bahnstrecken bauen zu wollen. Der nationale Fünfjahresplan bis 2015 sieht vor, zunächst 2.395 Kilometer neu zu errichten, die 49 Städte verbinden. Die Kosten dafür sollen 4,2 Mrd. € betragen. Entsprechend einer Ende Oktober 2011 mit der China Railway Group (CREC) getroffenen Vereinbarung wird zunächst ein 317 Kilometer langes Teilstück der Bahnstrecke Addis Abeba – Dschibuti bis Mieso mit einem Kostenaufwand von 1,2 Milliarden US-\$ in Normalspur neu gebaut. Die neuen Strecken sollen elektrifiziert werden und mit Strom aus den großen Wasserkraftwerken betrieben werden. Weiter ist ein Stadtbahnsystem für Addis Abeba geplant. Die Volksrepublik China will 85% der Finanzierung sicherstellen.  
(Quelle: [http://de.wikipedia.org/wiki/%C3%84thiopische\\_Eisenbahn](http://de.wikipedia.org/wiki/%C3%84thiopische_Eisenbahn))



FIAT-Triebwagen  
- die traurigen Überreste - in Dire Dawa

Dutzende Fotos von Schweizer Schienenfahrzeugen aller Art geschenkt. Bei sehr modernen Fahrzeugen wie Neigezügen, Cobra-Trams oder den neuesten Schneeschleudern kam er kaum noch aus dem Staunen heraus.

Ich habe ihn dann gefragt, ob es möglich wäre, die SLM Lok in die Schweiz zurück zu führen. Er lächelte dann nur und sagte, dass die Lok in Äthiopien bleiben soll. Sie sei für ein zukünftiges Eisenbahnmuseum reserviert und werde sicher nicht verschrottet.

Danach erzählt er mir von Plänen, welche existieren (und durchaus ernst zunehmende sind), die gesamte Strecke wieder zu reaktivieren. Angebote von in China herzustellendem Rollmaterial liegen bereits vor. Da Äthiopien mit der Unabhängigkeit von Eritrea den direkten Zugang zum Meer verloren hatte, ist es für das Land umso mehr von Bedeutung, wieder einen direkten Anschluss ans Meer zu haben. Ebenfalls haben Russland und Indien ihr Interesse an einem Wiederaufbau der Strecke gemeldet (s.a. *Kasten auf S. 24*).

Die Schienen müssten größtenteils noch vorhanden sein, allerdings sollen sich einige Bauwerke in bedenklichem Zustand befinden. Ebenfalls müsste komplett neues Rollmaterial angeschafft werden.

Hoffen wir, dass wieder eines Tages Züge durch diese reizvolle und abwechslungsreiche Landschaft führen. Nicht nur für Eisenbahnfans, sondern auch für „normale“ Touristen und Backpacker wäre eine solche Bahnreise ein Höhepunkt einer Ostafrikareise.

**DJIBOUTI**

Auch hier unweit des Hafens dasselbe Bild wie in Addis Abeba und Dire Dawa: total vernachlässigte

Gleisanlagen, herumstehendes Rollmaterial und ein in seiner Bauweise herrliches, aber ziemlich herunter gekommenes Bahnhofsgebäude.

Weil keine offiziellen und uniformierten Beamten anwesend sind, bietet sich mir ein Einheimischer, welcher durch seinen Chatkonsum (eine Art Gras zum Kauen) schon ziemlich in guter Laune war, als Führer an. Er öffnete das Eisentor und gewährte mir überall Einlass. Hier macht das Rollmaterial nicht einen ganz so desolaten Eindruck wie in Äthiopien, aber betriebsfähig dürften hier allerhöchstens noch eine oder zwei Dieselloks sein.

Etwas wehmütig erinnert am Bahnhofsgebäude ein schönes Schild und die stehen geblieben Uhr an vergangene Zeiten.

Teile einer SLM-Diesellok in Dire Dawa.







**Bildtexte - linke Seite**

(alle Aufnahmen in Addis Abeba):

- ◀ Reste eines Schienenbusses
- ◀◀ Bahnhofsgebäude
- ◀◀◀ Diesellok
- ▼ alte Bahnhofsuhr

**Bildtexte - rechte Seite**

(alle Aufnahmen in Addis Abeba):

- ◀ Dire Dawa: ob dieser Motor nochmal aufgearbeitet wird?
- ▶ ... und weiteres Schrottmaterial
- ◀◀ Dire Dawa zum 3.: Dienstfahrzeug mit Wagen
- ▶▶ Güterwagen in Djibouti
- ▼ ... und weiteres Rollmaterial - inkl. Ziege

(alle Aufnahmen des Artikels entstanden im April 2012)





