

Dirk Höllerhage

Der letzte Zug Äthiopiens?

Schmalspurbahn Äthiopien



Schnell habe ich an diesem Januartag 2017 ein Taxi gefunden. „Wo möchten Sie hin?“ fragt mich der Fahrer etwas verwundert. Ich wiederhole: „Zum Bahnhof!“ Nachdem mich der Mann am Lenkrad kopfschüttelnd aufgeklärt hat, dass dort seit Jahren keine Züge mehr fahren, setzt er sein durchgerostetes, blau-weißes Vehikel wieder stotternd in Bewegung und stürzt sich in den chaotischen Straßenverkehr, der hier in Addis Abeba keinerlei Regeln kennt...

Lok BB1211 der CDE überquert am 22.10.2013 kurz nach Sonnenaufgang auf der Fahrt nach Dschibuti ein ausgetrocknetes Flussbett bei Shinile. Der Wagenpark befindet sich in einem technisch katastrophalen Zustand und würde in Deutschland wohl auf der Stelle stillgelegt.

Natürlich weiß ich, dass bereits vor gut 11 oder 13 Jahren – so genau kann es mir niemand sagen – der letzte Zug die Hauptstadt Äthiopiens nach Dire Dawa verlassen hat. Seit dieser Zeit dreht sich auf dem 472 km langen Streckenabschnitt kein Rad mehr. Und das wird auch nie wieder geschehen. Im Stadtbereich von Addis Abeba hat man die Gleise an vielen Stellen schon zugeteert, überbaut oder gar abgerissen. In Adama, Nazreth oder Awash sieht die Lage nicht anders aus. Als das verbliebene, 309 km lange Reststück von Dire Dawa nach Dschibuti im Jahr 2010 ebenfalls wegen katastrophaler Gleislage stillgelegt wurde, schien es um die Schmalspurbahnerei geschehen. Die zwischen 1901 und 1917 durch die halbstaatliche französische Gesellschaft „Compagnie Imperiale des Chemins de Fer Ethiopiens“ gebaute, 781 km lange Meterspurstrecke vom Hafen in Dschibuti hinauf ins 2.355 m hoch gelegenen Addis Abeba war tot. Mausetot. Und damit auch die Eisenbahngeschichte in diesem ostafrikanischen Land.

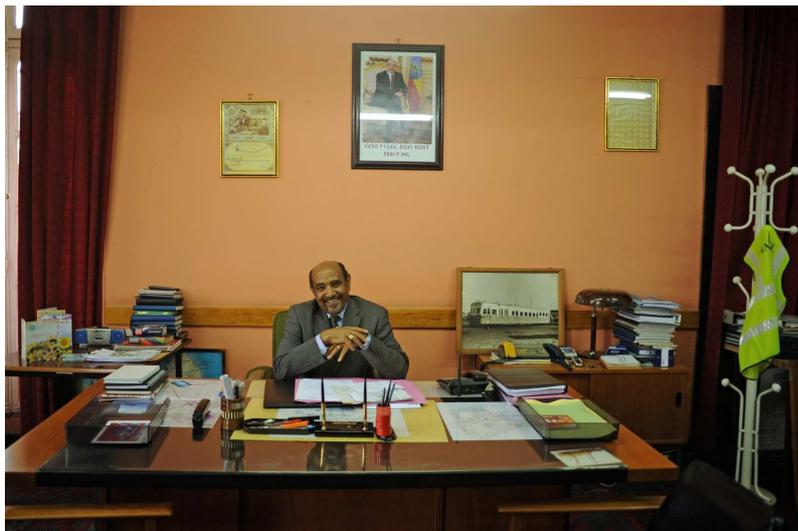
Bei meinem ersten Besuch im Oktober 2013 wun-

derte ich mich über das rege Treiben im ehemaligen Hauptbahnhof von Addis Abeba. Arbeiter in blauer Kleidung schleppten emsig Gleisjoche entlang der Bahnsteigkante. Etwas weiter hinten stieg duftender Rauch aus einem alten Güterwagen, der stark zugewuchert auf einem Nebengleis als mobile Küche sein Dasein fristete. Die Bahnhofsgaststätte war noch in Betrieb und versorgte die Eisenbahner mit heimischen Leckereien, die zuvor im besagten Güterwagen zubereitet worden waren. Weit hinten drangen metallische Geräusche aus dem Lokschuppen und selbst das Fahrdienstleitersbüro war noch besetzt! All das beflügelte die irrealer Vorstellung, ein Zug könnte wie früher jeden Moment in den Bahnhof rumpeln und nach langer Fahrt unzählige Reisende aus dem heißen Tiefland in die kühle Bergstadt bringen ...

Doch wieso waren bei einer stillgelegten Eisenbahn noch Eisenbahner im Bahnbetriebswerk tätig? Weshalb wurde am Gleisbett gearbeitet? Warum waren alle Büros im Bahnhof besetzt? So, als würde der Bahnbetrieb in voller Blüte stehen? Die

erstaunliche Antwort bekam ich damals in der Chefetage der Station vom Direktor der seit 1981 als Chemin des Fer Djibouti-Ethiopien (CDE) bezeichneten Bahnlinie höchst persönlich: Weil die staatliche Eisenbahngesellschaft das ausgebildete Fachpersonal nicht entlassen wollte, behielten er und 575 seiner Kollegen entlang der Strecke ihre Jobs – obwohl sich kein Rad mehr drehte! Sie mussten weiterhin jeden Morgen um sieben Uhr zur Arbeit erscheinen. Sechs Tage die Woche. Bis nachmittags um fünf. Der einzige Trost: Alle werden für's Nichts-Tun bezahlt. „Doch“ – so führte der Direktor nicht ohne Stolz weiter aus – „bald wird es wieder eine Eisenbahn in Äthiopien geben und normalspurige Züge durch unser Land rollen! Die Ethiopia Railway Corporation (ERC) wird in Zusammenarbeit mit der China Railway Group bis Ende 2016 eine erste, elektrifizierte Eisenbahnlinie von Dschibuti nach Sebeta (bei Addis Abeba) in Betrieb nehmen. Die Arbeiten haben bereits begonnen!“

Meine anschließende Reise nach Harar bestätigte seine Aussagen. Breit geplante Flächen markierten an vielen Stellen den zukünftigen Bahndamm. Überall standen in der bergigen Landschaft einsam und verlassen bereits gegossene Betonbrücken herum. Das hier allerdings in drei Jahren richtige Normalspurzüge fahren sollten, hielt ich damals schlichtweg für einen Scherz. Über *googleearth* hatte ich in Dire Dawa eine Drehscheibe samt Ringlokschuppen ausfindig machen können. Auch wenn die Bahnanlage stillgelegt war, so lohnte sich bestimmt ein Abstecher dorthin, um dieses besondere Bauwerk unter die Lupe zu nehmen. Bei der abendlichen Hotelsuche vernahm ich plötzlich aus der Ferne laute und tiefe Pfeiftöne. Moment Mal, das klang doch wie eine Lokomotive! Also nichts wie hin zum Bahnhof! Vor der Station wartete eine große Menschenmenge und durch die trübe, vergitterte Scheibe der Eingangstür erspähte ich tatsächlich einen Personenzug, der Augenblicke zu-



Freundlicher Empfang im Büro des Direktors der CDE am 16.10.2013 im Bahnhof von Addis Abeba. Obwohl seit Jahren hier kein Zug mehr fährt, herrscht noch rege Betriebsamkeit in den Amtsstuben des ehemaligen Hauptbahnhofes der äthiopischen Großstadt.

vor eingefahren war. Wie konnte das sein? Die Bahnlinie nach Dschibuti war doch ebenfalls seit Jahren stillgelegt! Hatte mir der Direktor der CDE eine wichtige Information vorenthalten? Was soll's, ich war zur richtigen Zeit am richtigen Ort! Während die Reisenden nun aus der Wartehalle drängten, versuchte ich gegen den Strom auf den Bahnsteig zu gelangen, um in Erfahrung zu bringen, was hier eigentlich geschah. Vergeblich. Ein Uniformierter erkannte meine Absicht, verspernte den Weg und machte mir unmissverständlich klar, dass der Bahnhof nicht ohne Fahrkarte oder Genehmigung betreten werden dürfte.

So startete ich am nächsten Morgen einen neuen Versuch, auf das umzäunte und bewachte Bahngelände zu kommen. Nach zähen Verhandlungen führte man mich schließlich zu einem alten Eisenbahner, der in seinem völlig heruntergekommenen Büro irgendwelchen Schreibkram erledigte. Er hatte hier wohl das Sagen und freute sich über mein Interesse. In seinem Beisein war es kein Problem,



Einst verkehrte dieser moderne Luxuszug zwischen Addis Abeba und Dschibuti am Roten Meer. Nun rostet der Triebwagen seit Jahren in Dire Dawa vor sich hin und wird wohl nie wieder in Fahrt kommen. Dire Dawa, 20.10.2013



▲ Obwohl schon viele Jahre stillgelegt, wird im Oktober 2013 im ehemaligen Hauptbahnhof von Addis Abeba noch kräftig gearbeitet!

Und es fährt doch ► noch ein Zug auf der Schmalspurbahn nach Dschibuti! In Dire Dawa hängt am 20.10.2013 sogar ein handgeschriebener Fahrplan am Bahnsteig aus!

Lokführer im völlig heruntergekommenen Führerstand seiner Alsthom-Diesellok Nr. BB 1215 aus dem Jahr 1984. Dire Dawa, 20.10.2013

das Areal zu inspizieren und den Fotoapparat auspacken. Links neben dem Stationsgebäude entdeckte ich das wunderschöne Bahnbetriebswerk, wie ich es bei einer Schmalspurbahn so noch nicht gesehen hatte. Lange war es her, dass hier die von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) gelieferten Dampfloks oder die beiden 1937 von der Appenzeller Bahn übernommenen Lokomotiven der Serie G 4/5 restauriert wurden. Ich weiß noch, wie ich damals die Augen schloss und mir vorstellte, wie eine Schlepptenderlok leicht säuselnd – klack-klack, klack-klack – über die Drehscheibe rumpelt und sich im großen Rundschuppen ein Ruheplätzchen sucht ...

Weiter hinten rotteten exotische Triebwagen und Diesellokomotiven auf verkrauteten Gleisen vor sich hin. Zu jedem Fahrzeug wusste mein Begleiter eine kleine Geschichte zu erzählen. Und ich erfuhr, dass 276 Güterwagen im Bahnhof abgestellt waren! Dann endlich rückte er mit der wichtigsten Information heraus: „Die Gleise nach Dschibuti sind in den letzten Monaten notdürftig hergerichtet worden! Seit einigen Wochen pendelt wieder ein Personenzug dreimal wöchentlich zwischen Dire Dawa und dem Golf von Aden!“ Mein Herz schlug höher! Die tot geglaubte Eisenbahn in Äthiopien, sie lebte noch! Und tatsächlich: neben dem Wasserturm stand eine funktionstüchtige Diesellok mit der Nummer BB 1215, gebaut 1984 bei ALSTHOM in



Frankreich! Die Gleise hin zum Stationsgebäude waren zudem nicht rostig, sondern glänzten silber in der Morgensonne – ein gutes Zeichen!

Am nächsten Tag früh um fünf war endlich der herbeigesehnte Moment gekommen. Der letzte Zug Äthiopiens wartete am Bahnsteig von Dire Dawa auf seinen Abfahrtauftrag nach Dschibuti. Dank einer Genehmigung, die mir der „Alte“ tags zuvor in die Hand gedrückt hatte, war es nun kein Problem mehr, an die Gleise zu gelangen. Kaum waren die Türen der Wartehalle aufgeschlossen, stürmten unzählige, bunt gekleidete und schwer gepackte Einheimische die völlig heruntergekommenen Wagen. Es galt einen luftigen Fensterplatz für die lange Reise ans rote Meer auf den gelben Holzbänken zu ergattern!



Nun wurde es Zeit, an die Bahnlinie zu fahren, um die Schmalspurfahre auch im Einsatz erleben zu können. Schnell war ein dreirädiges Tuk-Tuk organisiert und mein Plan sah vor, der Bimmelbahn kurz vor Shinile an einer Brücke aufzulauern. Nach 15-minütiger Fahrt erreichten wir auf staubiger Piste den Bahnübergang und ich lief vor zum aussergewöhnlichen Motiv. Plötzlich ertönte ein lautes Geschrei hinter mir. Zwei Milizen mit Gewehren in den Händen winkten mich aufgebracht zu einem unscheinbaren Gebäude zurück, das wenige Meter hinter dem BÜ stand. Ein Grenzposten, wie sich schnell herausstellte. Hier begann das Somaliland – ein autonomes Gebiet, auf das die weit entfernte Regierung in Addis Abeba wenig Einfluss hat. Breitbeinig, schwer bewaffnet und bedrohlich baute sich der Milizenführer vor mir auf und musterte mich von oben bis unten mit abfälligen Blicken. Seine laute Stimme und die arroganten Handbewegungen machten klar, dass ich hier augenblicklich ver-



Noch ist das alte Bahnbetriebswerk von Dire Dawa voll betriebsfähig. Eine Lokomotive wird aber wohl nie wieder über die Drehscheibe rum-peln und in einen der Schuppenstände fahren. Dire Dawa, 20.10.2013

schwinden sollte. Bei dem Versuch, ihm zu erklären, dass ich nur den Zug fotografieren wollte und dass das Somaliland doch erst hundert Meter hinter der Bahnstrecke beginnt, richtete er unvermittelt seine Kalaschnikow auf mich. Mir lief ein kalter Schauer über den Rücken und ich trat sofort den Rückzug an. War soeben mein Traum geplatzt, die letzte äthiopische Eisenbahn wenigstens für ein Streckenfoto vor die Linse zu bekommen? Nein!

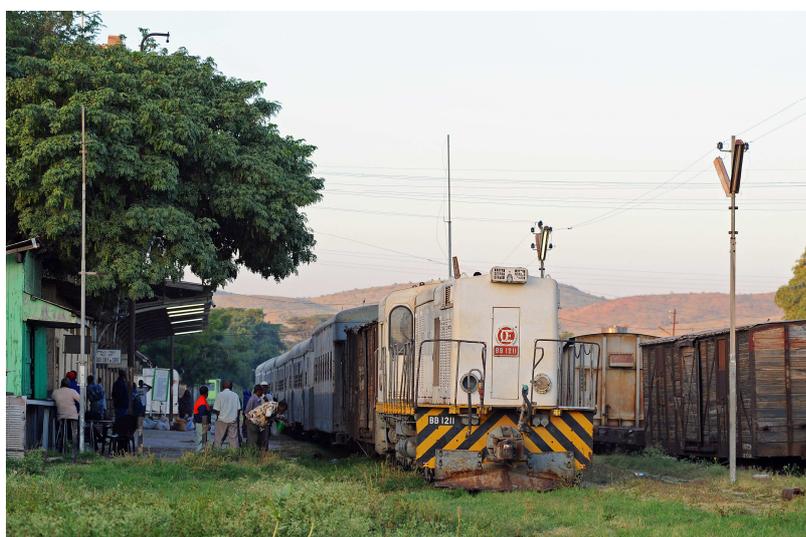
Ca. 300 Meter hinter dem Grenzposten verschwand unsere Straße nach einer scharfen Kurve hinter meterhohem Gebüsch. Schon war der „Dschibuti-Express“ laut polternd auf der anderen Talseite im Anmarsch. Also nichts wie raus aus der Autoriksha, unbemerkt durch das stachelige Dickicht, hinunter zum Flussbett und vor zur Brücke – geschafft! Da fuhr er dahin, der letzte seiner Art, und ich konnte gerade noch rechtzeitig auf den Auslöser meiner Kamera drücken! Zur Verabschiedung besuchte ich den alten Eisenbahner, der mir so geholfen hatte, noch einmal in seinem Büro. Natürlich freute sich über das großzügige „Bak-schisch“. Auf meine letzte Frage, wie lange denn die Schmalspurbahn noch nach Dschibuti rollen würde, zuckte er mit den Schultern und sagte wehmütig: „Wenn die Neubaustrecke von Addis Abeba ans Rote Meer eröffnet ist, wird hier wohl Schluss sein. Aber genau weiß das niemand ...“

... „Wir sind gleich da“ – ruft mir der Taxifahrer zu und reißt den in Gedanken versunkenen Fahrgast hinten auf der Rückbank aus seinen Erinnerungen. Die Neubaustrecke ist tatsächlich wie geplant am 05. Oktober 2016 eingeweiht worden. Derzeit fahren nur Güterzüge, aber der Reisezugverkehr soll bis Ende 2017 in Betrieb gehen. Ob die Meterspurbahn im Osten Äthiopiens noch durch die trockene Wüstenlandschaft rumpelt und trotz Neubaustrecke vielleicht weiterfahren darf? Vielleicht kann mir der freundliche Direktor der CDE, den ich vor drei Jahren im „Hauptbahnhof“ von Addis Abe-

ba traf, ja weiterhelfen. Zu gerne würde ich noch einmal nach Dire Dawa reisen!

Doch an diesem Januartag 2017 ist alles anders. Zwischen Stationsgebäude und Lokschuppen hat man einen breiten, ca. 5 Meter tiefen Graben ausgehoben und quer durch das Bahngelände eine neue Straße gebaut. Als ich den kleinen Hang zum Bahnsteig hinaufkletterte, werde ich sofort von einem Uniformierten vertrieben. Über die Straßenseite des Bahnhofs gelange ich schließlich ins Büro des Direktors. Doch nun sitzt eine sehr unfreundliche Dame auf seinem Stuhl und ist nicht in der Lage oder gewillt, mir Auskunft über den Eisenbahnbetrieb zwischen Dire Dawa und Dschibuti zu geben. Auch andere Eisenbahner, die mir beim Verlassen des Gebäudes begegnen, können oder wollen meine Frage nicht beantworten. Die anstrengende Reise zur fast 500 km entfernten Meterspurbahn erscheint mir daher zu unsicher. So bleibe ich in Addis Abeba und fotografiere die neue Metro – aber das ist eine andere Geschichte ... ◀

Alstom-Lok BB 1211 kurz vor Abfahrt mit dem letzten in Äthiopien verkehrenden Personenzug, der im Oktober 2013 noch zwischen Dire Dawa und Dschibuti verkehrte.





In einem zur Küche umfunktionierten Güterwagen bereiten einige Frauen leckere Köstlichkeiten für die vielen Eisenbahner zu, die noch im stillgelegten Hauptbahnhof von Addis Abeba tagtäglich zum „Dienst“ erscheinen. Addis Abeba, 16.10.2013

Kurz vor Abfahrt des letzten Zuges nach Dschibuti herrscht am 22.10.2013 buntes Treiben am Bahnsteig von Dire Dawa





Alstom-Diesellok BB 1215 stellt am Abend des 21.10.2013 in Dire Dawa ihren Zug nach Dschibuti zusammen, der am nächsten Morgen zum Sonnenaufgang auf die 309 km lange Reise ans Rote Meer gehen wird.

Einsam und verlassen steht der letzte Personenwagen im stillgelegten Hauptbahnhof von Addis Abeba. Wer möchte hier nicht gerne einsteigen und noch einmal eine Fahrt auf den schmalspurigen Gleisen nach Nazareth, Awash oder Dire Dawa erleben?

