

**Mali, Dakar-Niger-Express – Exotik, weit weg. Kampf gegen Privatisierung, Bündnis von Gewerkschaftern, Anrainern und Bahnnutzern – nah und vertraut. Über 50 Leute waren am Dienstagabend, den 29.1. in das Mülheimer Teestuben Zentrum (MütZe) gekommen, um von Dr. Tiécoura Traoré aus erster Hand zu erfahren, wie sich die Privatisierung vor Ort auswirkt und wie sich der Widerstand entwickelt.**

Am Anfang gab er unterstützt von Bildern einen Überblick über die Ereignisse: Die Bahn war der Lebensnerv des malischen Südostens. 582 km von Bamako bis Kayes an der senegalesischen Grenze sorgte sie für die Anbindung an den Hafen von Dakar, 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 einer Vernachlässigung notwendiger Reparaturen und zu Fehleinkäufen.

Erst nach und nach wurde dahinter eine Strategie sichtbar, die Privatisierung der Bahn als die einzige Lösung vorzubereiten. Die Verarmung des malischen Staates und der Druck der Weltbank, die öffentlichen Ressourcen zu veräußern, um die Schuld-

rückzahlung abzusichern – alles zusammen führten 2003 zu dem verfassungswidrigen Akt des Verkaufs der seit 104 Jahren lebenswichtigen Bahn durch die malische Regierung an ein französisch-kanadisches Konsortium.

Als gleich nach der Privatisierung 24 der 36 Bahnhöfe geschlossen wurden, über 600 Bahnbeschäftigte entlassen wurden, bildete sich das „Collectif Citoyen pour la restitution et le développement intégré du rail“ (Cocidirail - Bürgerzusammenschluss für die Rückgabe und nachhaltige Entwicklung der Bahn).

Hier wurden die Interessen zusammengeführt, der um ihren Job gebrachten Bahnbeschäftigten, der noch Beschäftigten, deren Arbeitsbedingungen und Rechte sich teilweise hinter die Situation der Kolonialzeit verschlechterte, der Rentner und Witwen von Bahnbeschäftigten, die nicht mehr an ihre Rente kamen, die vorher an den Stationen ausbezahlt wurden, wie der Anrainer, die notwendige Güter nicht mehr kaufen und ihre eigenen Produkte nicht mehr verkaufen konnten und die von medizinischer Versorgung praktisch abgeschnitten wurden.

(Während Tiécoura die Situation beschrieb, war auch an den Bildern die Erfahrung der Caravane in ihrem Truck,

## 29.1. in der MütZe:

# „Caravane Citoyenne“ gegen die Privatisierung des Dakar-Niger-Express

wie auch der 5 Kölner und Berliner Teilnehmer mit der katastrophalen Straßensituation zu sehen, die beide zu einer Übernachtung im Busch zwang.)

Hier kam den Bahnbeschäftigten das Netzwerk zu Gute, dass sie während ihrer Tätigkeit entlang der Bahnstrecke geknüpft hatten.

Cocidirail hatte eine neue Qualität: Das war mehr als eine Gewerkschaft (diese setzten übrigens lange nach der Privatisierung immer noch auf die Investoren als Garanten einer besseren Zukunft) und mehr als ein Bürgerkomitee. Hier 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 Cocidirail zur „Caravane Citoyenne“.

Ein, mit 36 Leuten im Alter von 26 bis 84 Jahren, mit Küche und Schlafmatten, voll besetzter Truck machte sich auf den mühsamen Weg entlang der Bahn. An 23 Tagen und 10 Stationen wurden mit Theater und Tanz, Film und Diskussionen die nächsten gemeinsamen Schritte beraten und untereinander abgestimmt. Örtlicher Rundfunk und Presse waren ständige Begleiter.

Nach außen funktionierte die Caravane wie ein Veranstaltungs- und Kommunikationscenter, nach innen wie ein Dorf. An allen Stationen der Caravane 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 veröffentlicht. Seitdem beschäftigen sich die Gremien und Ortsgruppen von Cocidirail mit den Konsequenzen.

Die Diskussion auf der Veranstaltung ergab tiefere Einblicke in die Vorge-

schichte der Caravane: Welche Rolle spielte der 6-monatige Eisenbahnerstreik von 1947? Welche Rolle die westafrikanischen Eisenbahnkonferenzen, die TIE 2005 und 2006 organisiert hat? Wieso konnte der Streik 2006 erfolgreich in Mali und Senegal gemeinsam geführt werden? Welche Rolle spielte die Weltbank bei der Vorbereitung der Privatisierung? Wie kommt es, dass Vincent Boloré, bekannt geworden durch die Urlaubsreisen, die er für den französischen Präsidenten Sarkozy finanziert, („Die Welt“ beschrieb seine Aktivitäten einmal mit den Worten: „der am meisten gefürchtete Investor Frankreichs“, „gilt als skrupellos, als Meister der Verunsicherung“: wikipedia) der als Mehrheitsak-

tionär der Gruppe „Comazar“ den Haupteinfluss auf 7 afrikanische Eisenbahnen ausübt, jetzt auch den Dakar-Niger-Express dominiert?

Fragen nach dem System der 128 politischen Parteien in Mali und dem daraus resultierenden schwachen politischen System, den Aussichten, das Verfassungsgericht anzurufen, wurden ausführlich beantwortet.

Zum Abschluss bedankte sich Dr. Traoré für die wichtige und interessante Diskussion. Ihm kommt es darauf an, dass der heute aufgenommene Gesprächsfaden nicht abreißt.

Dafür standen die Mitveranstalter, die auch, wie FilmInitiativ Köln, Mitglieder von Cocidirail sind. Dafür stand auch der beachtliche Geldbetrag, der auf der Veranstaltung zur Unterstützung von Cocidirail gesammelt wurde. An die Leute, die sich in die Liste eingetragen haben, werden die Mitteilungen von Cocidirail verschickt. FilmInitiativ Köln veranstaltet vom 16.-26. Oktober sein jährliches Filmfestival afrikanischer Filme, auf dem auch der Film der Caravane nach Möglichkeit gezeigt wird.

In der MütZe werden weitere Veranstaltungen zum Thema Privatisierung, koloniale und postkoloniale Beziehungen vorbereitet.

pb