

■ Aktuelles

Klaus Veeh	
Besuch des Präsidenten von Zanzibar, Amani Abeid Karume	3
Bundespräsident Horst Köhler	
Rede anlässlich des Besuches des Präsidenten von Zanzibar	5
Jakaya Mrisho Kikwete	
Speech on the Occasion of the Mathiae Mahlzeit event	10
Peter Häußler	
Tansanias Kampf gegen die Korruption	15
Frank Kürschner-Pelkmann	
Tansania wird nach gescheiterter Privatisierung entschädigt	20
Simone Knapp	
Tansania und das Freihandelsabkommen EPA	22
Aktionsbündnis gegen Aids	
Nacht der Solidarität am Samstag, 7. Juni 2008	23
Rudolf Blauth	
Interview mit Ulrike Schwerdtfeger	25

■ Thema: Transport und Verkehr

Transport	29
Silke Harte	
TAZARA – Die „Uhuru-Railway“	31
Shikunzi Haonga	
Nilini mchango wa baisikeli utatambulika ?	36
Shikunzi Haonga	
Wann wird man sich an den Beitrag des Fahrrads erinnern ?	39
Alexander Tarazo	
The Dala Dala	40
Erick Kalunga	
It is Sad But Too True – the Driver is Our King	43
Shikunzi Haonga	
Jumuiya za kimataifa zitilie mkazo sekta ya usafiri barani afrika	45
Shikunzi Haonga	
Die Gemeinschaft der Völker betone den Verkehrsbereich	47
Friederike Paul	
Für Fahranfänger ein Paradies	49
Konni Freier	
Eine Rose auf Reisen	52
Klaus Veeh	
Der lange Weg der Kaffeebohne WÜPA in unsere Tassen	57
Ursula Büsing	
Ein Auto für die Gesundheitsversorgung in Missenye	58
Tilman Krause	
Drahtesel für Huyawa	60

■ Partnerschaften und Projekte

Ludwig Gernhardt Visaprobleme	62
Theo Wohlenberg Hilfe für die Massai e.V.	63
Jörg Hilgers People's true development priorities	66
Joachim Figur Als Architekt in Tanzania	69
Michael Gumtau Sanfter Tourismus im Süden von Tansania	71
Horst Weier Afrikabilder in unseren Köpfen – Ein Leserbrief	73
■ Medien: Hinweise und Besprechungen	76

Safari njema!

Eine gute Reise, bequem und schnell – und dazu noch heil und gesund ankommen, das wünschen wir uns alle und es ist doch alles andere als selbstverständlich – in Tanzania noch weniger als in Deutschland. Es ist vielleicht kein Zufall, dass gerade das Wort „Safari“ in unseren allgemeinen Sprachgebrauch eingegangen ist – mit dem Hauch von Gefahr und Abenteuer.

Der ganze afrikanische Kontinent war schon immer ein schwieriges Reiseland auf Grund seiner klimatischen und geographischen Bedingungen; historische Forschungs- und Reiseberichte beschreiben das sehr anschaulich. Bis heute erschweren mangelhafte Infrastruktur Handel und Transport.

Das Thema umfasst dabei Netz der Transportwege (Verkehr zu Wasser, Land und Luft) ebenso wie die Transportmittel (auf dem Kopf, mit Schubkarre und Fahrrad, per Pick-up, Laster oder Bus, auf Schiffen und Eisenbahnen), um Waren und Menschen von Ort zu Ort zu bringen aus den unterschiedlichsten Anlässen (Handel und Wirtschaft; Krankentransport und Beerdigungsfeiern, Versammlungen und Märkte).

Das aktuelle Heft bietet eine kleine Auswahl und bunte Mischung von grundlegenden Informationen und Geschichten zu einem Thema, das Sie alle aus eigener Anschauung kennen. Jeder und jede könnte aus eigener Erfahrung Beispiele und Erlebnisse beisteuern. Auch die Art der Beiträge ist sehr unterschiedlich und so vielfältig wie wir halt Reisen und Transport erleben. An zwei Texten können Sie sogar Ihre Kisuahelikenntnisse testen oder auffrischen! Manches werden Sie vermissen: etwa die erschreckende Verkehrsunfallstatistik, den deutschen Kolonialbeitrag der alten Bahnstrecke Tanga-Arusha oder die Schiffsgeschichte der Liemba (vgl. Geo-Magazin 4/07) ...

Es gibt interessante Neuigkeiten über den Besuch des Zanzibari-schen Präsidenten Karume in Deutschland oder die Eröffnung des Goethe-Instituts in Dar es Salaam unter Aktuelles. Und unter Partnerschaften und Projekten Beispiele, was wenige Personen bewirken können!

Leserbriefe sind oft das Salz in der Suppe einer Zeitschrift und sicher nicht nur für das Redaktionsteam eine wichtige Rückmeldung, gerade zum Thema Rassismus!

Mit diesem ersten Heft 2008 wünschen wir Ihnen eine gute Reise durch das Jahr 2008! Safari njema!

Arnold Kiel

Besuch des Präsidenten von Zanzibar, Amani Abeid Karume, in Hamburg

Klaus Veeh

Für den aus innenpolitischen Gründen (Um- und Neubildung des Kabinetts in Tanzania) verhinderten Präsidenten von Tanzania, Jakaya Mrisho Kikwete, besuchte dessen Stellvertreter, Amani A. Karume, die Bundesrepublik. Die katholische Akademie in Hamburg hatte gemeinsam mit Honorarkonsul Jürgen Gotthardt und dem Tanzania-Network.de zu einer öffentlichen Veranstaltung mit dem Präsidenten am 13. Februar 2008 eingeladen. Die tanzanische Vertretung war mit einer zwanzigköpfigen Delegation angereist.

Um 17.30 Uhr gab es einen ersten kleinen Empfang, bei dem der Vizepräsident, die Kulturministerin in Zanzibar, der tanzanische Botschafter, Mr. Ngemera, sowie sein Sekretär Mr. Siwa, anwesend waren. Dabei konnten neben dem Tanzania-Network.de und der deutsch-tanzanische Freundschaftsgesellschaft DETAF e.V. Vertreterinnen und Vertreter verschiedener Hamburger Institutionen und Nichtregierungsorganisationen wie der Kath. Kirche, des Tanzania-Forums im Eine-Welt-Netzwerk Hamburg, der Architektur-Uni, der Berufsfeuerwehr, der Abfallbeseitigung, des Völkerkundemuseums sowie des Nordelbischen Missionszentrums kurze Grußworte an Mr. Karume rich-

*Klaus Veeh,
Diözesanreferent MEF,
Kürschnerhof 2 ,
97070 Würzburg,
Tel 0931 - 386
65 121,
ist im Vorstand
des Tanzania-
Network.de e.V.*

Kontakt:

*klaus.veeh@
bistum-
wuerzburg.de*

ten. Dieser war sichtlich beeindruckt von der Vielfalt der Initiativen und von den durch die Personen vertretenen Inhalte. Dies brachte er dann auch bei seiner Begrüßung um 18.00 Uhr in der Kath. Akademie zum Ausdruck.

Vor etwa 400 Gästen aus Hamburg und Umgebung (aus dem politischen Leben, Kirchengemeinden und Eine-Welt-Initiativen, Schulen) sprach der Präsident von Zanzibar eine Anerkennung für die vielfältigen Dienste aus, die diese Gruppen für Tanzania und Zanzibar leisteten. Er bezeichnete diese Initiativen als „Botschafter Tanzanias in Deutschland“ und bedankte sich für die Möglichkeit, die Kontakte, die bereits bestehen, zu vertiefen und neue zu knüpfen.

Bezogen auf die innenpolitische Seite Tanzanias sprach er zu folgenden Punkten:

- o Konsolidierung des pluralistischen Mehrparteiensystems,
- o Stärkung des privaten Investitionssektors (verbunden mit der Aufforderung, dies auch von deutscher Seite aus zu tun),
- o Durchführung notwendiger Reformen im Bereich Verwaltung und Wirtschaft,
- o Aufbau in den Bereichen Handel, Bergbau, Banken und Energie,
- o Verbesserung und Stabilisierung in den Bereichen Schule und Bildung.

Der Moderator des sich anschließenden Gesprächs, Christof Plate (Neue Züricher Sonntagszeitung) stellte zunächst die Frage nach dem innenpolitischen Frieden in Tanzania, die der Präsident folgendermaßen beantwortete: „Das Land ist im Frieden und nicht im Zerfallen“ (The Country is in Peace, not in Pieces). Man müsse die gegenwärtigen Strukturen des Landes respektieren. Immer wieder legte er in seinen Ausführungen darauf wert, dass Tanzania ein demokratisch geführtes Land ist.

Die Antwort auf die Frage nach „Ujamaa“ vor dem Hintergrund des tanzanischen Wirtschaftsliberalismus war folgende: Der Ujamaa-Gedanke sei auch gegenwärtig nicht verloren. Man vergleiche die Wandlung, besonders in Deutschland, wo es auch „sozial eingestellte Parteien“ gäbe, die in ihrem Manifest sogar das Wort „sozialistisch“ hätten. Die gegenwärtige weltweite Wirtschaftsordnung erfordere aber Modifizierungen, die von Seiten der Regierung in Tanzania natürlich Berücksichtigung fänden.

Karume stellte fest, dass die nordeuropäischen Industriestaaten bei der Erwirtschaftung des Bruttosozialprodukts einen Ausgleich zwischen den Einnahmen aus Gütern und Dienstleistungen und den Einnahmen aus landwirtschaftlicher Produktion herstellen

könnten. Dies sei für Tansania vergleichsweise schwierig, da die landwirtschaftliche Produktion den Hauptanteil des BSP ausmache und Einnahmen aus industrieller Produktion erst im Entstehen seien. Vor diesem Hintergrund müsse sein Land das Augenmerk auf die Bodenschätze und natürlichen Ressourcen richten.

Darauf schlossen sich verschiedene Fragen und Anmerkungen aus dem Publikum an, die in der Bandbreite von der Frage „Warum gibt es keinen Strom in kleinen Projekten entfernt von der Hauptstadt“, bis „Warum benutzt man den Sand am Strand zum Bauen von Hotels, dabei wird doch der ganze Sand verbraucht“, reichten.

Der Präsident antwortete immer sehr offen und unverbindlich. Auf die Frage „Wie verhält sich Tanzania als vorsitzende Nation der Afrikanischen Union?“, antwortete Mr. Karume diplomatisch, dass man bereits in der Vergangenheit, in Krisen und Konflikten in den Nachbarstaaten mit diplomatischem Geschick agiert habe und diese Haltung auch weiterhin verfolgen werde, um das Notwendige möglich zu machen.

Abschließend gab es einen kleinen Empfang der Kath. Akademie, zu dem alle Anwesenden eingeladen waren. Der Präsident war mit seiner Gruppe vom Hamburgischen Senat in das Gästehaus des Senats eingeladen worden und verließ die Veranstaltung gegen 19.30 Uhr.

Rede des Bundespräsidenten Prof. Dr. Horst Köhler anlässlich des Besuches des Präsidenten von Zanzibar, Amani A. Karume*

Sehr geehrter Herr Präsident, Sehr geehrte Frau Karume, Sehr geehrter Herr Bürgermeister, meine Damen und Herren, die erste Matthiae-Mahlzeit ist für 1358 belegt. Heute geht es zum ersten Mal um Afrika. Ich finde, es wurde Zeit, nach 650 Jahren.

[...]

Europäische Beobachter sprachen über lange Zeit hinweg von Afrika abfällig als einem Kontinent ohne Geschichte und Zivil-

**gekürzt.*

Die vollständige Rede finden Sie auf unserer website www.tanzania-network.de

sation. Europa prägte die Beziehungen mit Afrika über Jahrhunderte durch Sklaverei und Kolonialismus. Es folgten die Stellvertreterkonflikte des Kalten Krieges. Und auch heute noch wird die Welt dem Kontinent nicht gerecht. Die Sicht auf Afrika wird durch Bilder von Krisen, Not und Chaos verengt. Sie ist immer noch zu oft von Unwissenheit und manchmal auch von Überheblichkeit gekennzeichnet. Dabei gibt es gute Gründe, einen neuen, offenen Blick auf Afrika zu richten.

[...]

Afrika spricht mit selbstbewusster Stimme. Mit der „Neuen Partnerschaft für Afrikas Entwicklung“ – NEPAD – bekennen sich afrikanische Politiker selber ausdrücklich zu Demokratie, Rechtsstaatlichkeit und wirtschaftlichen Reformen. Und die Reformer in Afrika, deren Zahl eindeutig zunimmt, wissen genau, dass ihre Volkswirtschaften mehr eigene Wertschöpfung erreichen müssen, um die Armut zu bekämpfen.

[...]

Die momentan hohen Rohstoffpreise bescheren vielen Regierungen in Afrika deutlich höhere Einnahmen. Ich sehe darin eine historische Chance. Wenn es den afrikanischen Regierungen gelingt, Transparenz über diese Gewinne herzustellen und die Bevölkerung an den Erlösen teilhaben zu lassen, dann kann der Kontinent einen großen Schritt nach vorne machen. Es ist an der Zeit, dass Afrikas Reichtum bei den Völkern Afrikas ankommt.

Ich habe bei meinen Besuchen in Afrika viele Menschen voller Kreativität und Eigeninitiative getroffen, die keine Almosen und Belehrungen wollen, sondern echte Partnerschaft mit uns. Die Zeiten, in denen Europäer Afrikanern vermeintliche Patentlösungen für die Probleme Afrikas aufdrängen konnten, sind vorbei. Es gibt ein neues Afrika. Und dieses neue Afrika will Veränderung. Europa hat seine Form der Demokratie, Rechtsstaatlichkeit und Gewaltenteilung übrigens erst über Jahrhunderte entwickelt. In Afrika sehen wir, dass viele junge Leute, oft international ausgebildet, sich in die Politik einmischen und Anspruch auf Mitgestaltung erheben. Und auch mehr und mehr Parlamentarier schauen ihren Regierungen, trotz unterschiedlichen Parteienverständnisses, immer genauer auf die Finger.

Aus einer echten Partnerschaft ergibt sich eine Mitverantwortung Europas für Afrika. Wir brauchen nicht in die Geschichte zu gehen, um dies zu begründen. Machen wir uns nichts vor: Was in Afrika schief geht, schwappt unweigerlich früher oder später zu uns herüber.

Was in Afrika gelingt, bedeutet dagegen neue Chancen, nicht nur für die Wirtschaft, sondern auch für Sicherheit und Stabilität weltweit. In der vernetzten Welt des 21. Jahrhunderts können wir nicht mehr wegsehen, wenn in unserer Nachbarschaft Kinder verhungern, Vergewaltigung zur Kriegswaffe wird oder Pandemien sich ausbreiten. Hilfe ist nicht nur eine moralische Verpflichtung. Die wechselseitige Abhängigkeit der Menschen auf unserem Planeten muss zu dem Bewusstsein führen: Es ist in unserem ureigenen nationalen Interesse, Eigenanstrengungen in Afrika zu unterstützen.

[...]

Glaubwürdigkeit und Vertrauen sind der Schlüssel für echte Zusammenarbeit. Daher sage ich es auch in Afrika sehr klar: Die Menschen in Deutschland werden nur dann hinter dem Ziel der Erhöhung der Mittel für die entwicklungspolitischen Zusammenarbeit stehen, wenn sie sicher sind, dass mit diesen Mitteln auch guter Gebrauch gemacht wird. Sie dürfen nicht durch Krieg, Misswirtschaft und Korruption aufgefressen werden. Und letztlich muss es vor allem um Hilfe zur Selbsthilfe gehen.

[...]

Zu einer Partnerschaft gehört ferner, sich auch an die eigene Nase zu fassen. Wenn wir Korruption in Afrika kritisieren, müssen wir genau so konsequent gegen diejenigen bei uns vorgehen, die Schmiergeld zahlen. Wenn wir es mit der Entwicklung Afrikas ernst meinen, müssen wir bereit sein, unsere Zölle für verarbeitete Produkte zu senken, und uns darüber Gedanken machen, wie mehr Wertschöpfung in Afrika selbst entstehen kann. Und wenn wir sehen, wie immer mehr Afrikanische Länder bereit sind, ihre Politik im Rahmen des „African Peer Review“ kritisch überprüfen zu lassen, müssen auch wir bereit sein, unsere eigene Politik immer wieder auf Doppelstandards und Kohärenz zu durchleuchten.

[...]

Ich habe den Eindruck, dass große Teile der Zivilgesellschaft in Afrika deutlich weiter sind als viele in der politischen Führungsschicht. Und tatsächlich gibt es auch immer mehr afrikanische Stimmen, die deutliche Kritik an einer politischen Klasse äußern, die den Staat nach wie vor als ihr Eigentum ansieht, ihre Klientel bedient und nicht begreift, dass Demokratie nur Macht auf Zeit verleiht. Diese Diskussion ist Teil des neuen Afrika.

Natürlich muss man sich Gedanken darüber machen, wie Demokratie in einem Vielvölkerstaat – und fast alle afrikanischen Staaten sind aufgrund der kolonialen Grenzziehungen Vielvölkerstaaten – funktionieren kann. Aber nach meinen zahlreichen Begegnungen mit der afrikanischen Zivilgesellschaft bin ich fest davon überzeugt,

dass die Demokratie in Afrika Fuß fassen wird, allerdings als Demokratie mit afrikanischem Gesicht.

Wir Europäer sollten diese Entwicklung im Dialog begleiten, d. h. auch kritisch begleiten, aber nicht mehr darauf warten, dass die Afrikaner unsere Demokratiemodelle im wesentlichen nur kopieren. [...]

Die Welt darf auch bei anderen Brennpunkten in Afrika nicht wegsehen. Ich nenne hier nur Darfur, Ostkongo oder die Zentralafrikanische Republik. So unübersichtlich diese Konflikte sind, so haben sie doch eines gemeinsam: Es ist immer die Bevölkerung, die am meisten unter der Gewalt leidet.

Immer stärker wird die daraus erwachsende Verantwortung auch in Afrika selbst gesehen. Es ist keine Kleinigkeit, dass die Afrikanische Union sich vom Prinzip der Nichteinmischung verabschiedet hat. Heute ist sie sogar so weit, sich notfalls mit Waffengewalt zu engagieren.

Sie steht hier allerdings noch am Anfang. Es fehlt an Erfahrung und Mitteln für Friedenseinsätze. Daher ist es gut, dass die Europäische Union die Afrikanische Union als Ganzes mit Beratung, Logistik und Geld unterstützt.

Doch darüber hinaus brauchen wir national und international eine viel intensivere Grundsatzdiskussion darüber, wie die Zivilbevölkerung weltweit vor Gewalt geschützt werden kann. Ich weiß, dies ist eine äußerst heikle Frage. Greift die Außenwelt nicht rechtzeitig ein, wie beim Völkermord in Ruanda, macht sie sich mitschuldig. Greift sie ein, wie im Kosovo 1999, ist sie Teil einer umstrittenen militärischen Auseinandersetzung. Auf die Anregung des damaligen VN Generalsekretärs Kofi Annan hat sich eine unabhängige Kommission ausführlich mit diesen Fragen beschäftigt und 2001 das Prinzip einer „Responsibility to Protect“ für die internationale Staatengemeinschaft beschrieben. Der Weltgipfel der Vereinten Nationen 2005 bekräftigte dieses Prinzip. Ich würde mir wünschen, dass dieses Prinzip öffentlich viel stärker diskutiert wird, um seine praktische Relevanz zu klären.

Frieden und Sicherheit stand auch auf der Tagesordnung des Gipfeltreffens von Europa und Afrika in Lissabon. Im Dezember letzten Jahres haben Staats- und Regierungschef aus der Europäischen und Afrikanischen Union einen wichtigen Neuanfang gemacht und sich gemeinsam Ziele gesteckt, zum Beispiel in Handelsfragen, beim Klimaschutz und bei der Migration. Das ist neu. Damit es wirklich zu einer Partnerschaft auf Augenhöhe kommt, müssen wir uns in diesem Zusammenhang in Europa aber auch fragen, was sich bei uns ändern muss. Wie viel Substanz steckt in einer Politik, die mit der einen Hand Bauern in Afrika bei der Produktion hilft

und zugleich mit der anderen Hand subventionierte europäische Nahrungsmittel auf die afrikanischen Märkte wirft?

[...]

Auch wir Europäer sollten uns ernsthaft mit den afrikanischen Kulturen auseinandersetzen. Afrika ist mehr als Trommeln und Tanzen. Es bestehen noch immer viel zu wenige Möglichkeiten zum Erlernen afrikanischer Sprachen. Ebenso steckt die Kooperation in den Bereichen Kunst und Wissenschaft noch in den Kinderschuhen. Wir sollten viel mehr Kontakte mit afrikanischen Forschungsinstituten haben. Der geplante Ausbau der kulturellen Präsenz in Afrika, darunter auch die Eröffnung von Goethe-Instituten in Angola und Tansania, ist ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung. Das Ministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung arbeitet ebenfalls sehr intensiv mit der Zivilgesellschaft zusammen und fördert jetzt auch Projekte im Jugendaustausch mit Afrika. Die Begegnung zwischen jungen Menschen hat viel zur Aussöhnung in Europa beigetragen. Für ein besseres Verhältnis zwischen Europa und Afrika brauchen wir deutlich mehr Kontakte junger Afrikaner und Europäer. Partnerschaften wie zum Beispiel zwischen Krankenhäusern oder Schulen spielen ebenfalls eine ganz wichtige Rolle, weil sie Menschen zusammenzubringen. Ein wichtiges Beispiel für eine langfristige Partnerschaft ist die Zusammenarbeit zwischen Rheinland-Pfalz und Ruanda. Deutsche und Ruander haben in den letzten 25 Jahren hier etwas aufgebaut, was selbst die Katastrophe des Völkermords von 1994 in Ruanda überlebt hat. Ich weiß, dass sich auch viele von Ihnen hier im Raum in Partnerschaftsprojekten engagieren. Ich danke Ihnen an dieser Stelle für Ihren Einsatz. Ihr Engagement ermutigt mich in meinen eigenen Aktivitäten. In der Initiative „Partnerschaft mit Afrika“ geht es mir um einen Dialog auf Augenhöhe. Gemeinsam mit der Hamburger Zeit-Stiftung bringen wir auf unserem Afrika-Forum regelmäßig Afrikaner und Europäer zusammen. Vertreter von Regierung und Zivilgesellschaft, Alt und Jung, Geschäftsleute und Intellektuelle, Künstler und traditionelle Autoritäten sollen ohne Vorbehalte miteinander sprechen und, vor allem: sich gegenseitig zuhören. Es sind nicht zuletzt diese Begegnungen, die mir Zuversicht in das neue Afrika geben. Ein Kontinent der Jugend und Kreativität, der sich so gewaltig verändert, wie es sich die Menschen in Deutschland kaum vorstellen können. Ein Kontinent, der weder Armenhaus noch bloßer Rohstofflieferant sein will, sondern auf Chancengerechtigkeit in einer global vernetzten Welt setzt. Und ein Kontinent, der – trotz aller Schwierigkeiten - seinen eigenen Weg in die Moderne finden wird. Dieses Afrika verdient unsere volle Aufmerksamkeit und Unterstützung.

**Speech by His Excellency Jakaya
Mrisho Kikwete, President of the
United Republic of Tanzania
on the Occasion of the Mathiae Mahlzeit event,
Hamburg, Germany, 15th February, 2008**

**gekürzt.*

*Die vollständige
Rede finden Sie
auf unserer
website
[www.tanzania-
network.de](http://www.tanzania-network.de)*

Your Excellency Dr. Horst Koehler, President of the Federal Republic of Germany;
Your Worship Ole von Beust, First Mayor of the Free and Hanseatic City of Hamburg;
Honourable Members of Senate of the Hanseatic City of Hamburg;
Distinguished Members of the Diplomatic Corps;
Invited Guests;
Ladies and Gentlemen:

Allow me, Mr. President, to say, on behalf of my delegation, how happy and delighted we are to be here this evening.

[...]

Mr. President;

Let me first all say that the development of Africa is the primary responsibility of the African people. The destiny of the continent entirely lies in our hands as Africans. It is we the people of Africa who have the key to the continent's future prosperity and glory. We have the unshared responsibility to overcome Africa's current problems, unleash its potential and usher the continent on the growth path. Friends like you from outside can only play a supportive role but the main responsibility of developing and turning around Africa is essentially ours.

Understandably, Africans have long understood and appreciated this simple truth. We were guided by it during the first phase of our liberation struggle in the 1960s and 1970s when our countries fought against colonialism. Our people knew very well from the beginning that their political liberation entirely depended on their own effort and sacrifice. We therefore did the fighting and friends from outside only gave us a helping hand in the form of military training and arms.

This is also true in the second phase of our liberation struggle which is essentially economic. We as Africans are conscious

of the fact that the burden of prosecuting this phase of our struggle lies squarely on our shoulders. We are indeed cognisant of our unshared responsibility to take Africa out of its present economic malaise and usher it on the road to prosperity. The launching of the New Partnership for Africa's Development (NEPAD) a few years ago was both inspired and based on this fundamental realization. It was also for the same reason that African leaders unanimously decided to put in place the African Peer Review Mechanism so as to ensure that the goals and objectives of NEPAD are ultimately attained.

At the recent summit of the Africa Union in Addis Ababa early this month, we agreed to give first priority to Africa's economic growth. That is the mandate which has been given to me as AU chairman; a mandate which I intend to discharge to the best of my ability. It is a task I am fully committed to. I hope that you will be able to lend me a helping hand in this very challenging but noble task.

Your Excellency;

For too long Africa has been preoccupied with endless conflicts. Time has now come to refocus our attention and energies on the fight against poverty and underdevelopment. Our people are yearning for progress and a better standard of life. It is the responsibility of the current crop of African leaders to deliver on this.

One of the strategies we have adopted in our quest to turn-around the economic fortunes of Africa is to work through Regional Economic Groupings (RECs). We consider such groupings as important building blocks for the eventual creation of a strong integrated Africa economy.

As some of you might be aware, we have already made noticeable progress in this direction although a lot still remains to be done. For example, within the Southern Africa Development Community we are now moving towards having a Common Market. Negotiations are already underway on the issue. The same situation obtains in the East African Community. We shall very soon kick-start negotiations on the establishment of the East African Common Market on our way to a Monetary Union. Similar developments are taking place in other parts of Africa.

Mr. President;

On the political front, we have also resolved to find African solutions to Africa's political problems. We strongly believe that African

problems could best be solved by Africans themselves with the help of the outside world. I believe that given a chance Africa has both the political will and capacity to solve its own political problems amicably. Complications in dealing with such problems sometimes arise because of external factors over which Africa has no control.

But even in this seemingly intractable area, Africa has made tremendous progress. Through the intervention of the African Union, a number of potential conflicts have been diffused and few others have been resolved. For example, it is partly due to Africa's own efforts that peace and stability have gradually returned to much of the Great Lakes Region. Rwanda and Burundi, the two trouble-spots of yesterday, are now peaceful and stable. The Democratic Republic of Congo is also slowly but steadily inching towards peace and stability. One of the lessons that we can all draw from these examples is that there is no insoluble political conflict in the world. Every conflict has got a solution. What is required is the political will to do so. And in Africa political will is plentiful.

Africa therefore, is on the move. There is now change for the better on the continent. I believe you will agree with me that Africa of today is not the Africa of yesterday. The continent is no longer the hopeless case we were all made to believe a few decades ago. A new hope now is hovering over the continent. A new hope that is both inspired and sustained by the positive changes which have taken place in Africa in recent decades.

Since mid 1980s Africa has undergone sea-changes. Democracy and the rule of law have been entrenched on the continent. The majority of African countries have abandoned the single party system that was the hallmark of African politics in the 1970s in preference of pluralistic politics. Multiparty elections are now a common feature in Africa despite the glaring shortfalls which sometimes characterize these elections. A number of countries including mine, Tanzania, have had peaceful transition of leadership. In short, what we are witnessing today in Africa is the crystallization of a new political dispensation based on democratic governance, respect for human rights and the rule of law. We are witnessing a complete overhaul of the old political architecture on the continent.

Apart from political reforms African countries have also undertaken far-reaching economic reforms. These reforms are already paying

dividends. African economies are now growing on average of 5 percent.

[...]

We are also encouraged by the flow of Foreign Direct Investments (FDIs) into the continent in recent years. This is mainly due to attractive investment incentives which are in place in the majority of African countries. This is happening despite the fact that Africa continues to receive less than 5 percent of total private sector investment in developing countries.

Mr. President;

For many years Africa has been getting bad publicity from the international media. Only negative news have been coming out of Africa; news that has reinforced the old notion that it is difficult to do business in Africa. Fortunately, things are now changing for the better. Increasingly investors are realizing that it is profitable to do business and invest in Africa. The increased inflow of FDIs to the continent is illustrative of this point.

However, I must admit that despite the economic success stories of recent decades, Africa still faces daunting challenges. These include poverty, ignorance and disease. About 350 million people in Sub-Sahara Africa live on less than 1 dollar per day. Some 11 million children under the age of 5 die each year on the continent. The HIV/AIDS pandemic is causing untold suffering to people and countries. And many children are still out of school for a variety of reasons despite our concerted efforts to attain the Millennium Development Goals (MDGs) by 2015.

Although these figures are by all means very distressing, for us in Africa they represent the challenges which we have to overcome in order to lift our people out of the poverty trap in which they are currently entangled. But to be able to do so, we need the support and cooperation of the outside world including friends like Germany.

There are four areas in which your support is very much needed. The first one is skills. We need to develop the skills of our people in order to enable them to compete more effectively in the labour market as well as the global economy. Africa can only participate effectively in, and derive benefits from the global economy if its people have the requisite skills to do.

Mr. President;

Very often when our people come to Europe in search of green pastures, they normally end up doing low-level jobs mainly manual work which does not require any sophisticated skills. This is because most of them do not possess the requisite skills to do professional jobs. We therefore need to work together to overcome this problem. The more skills our people get, the more they are likely to shun to stoway to Europe. So, it is in our mutual interest to ensure that as many Africans as possible get the necessary skills that would enable them to get employment in their respective countries and compete in the global labour market. This will also enable them to contribute meaningfully to Africa's economic development.

Your Excellency;

The other area is investment. Africa is in search of foreign investments. We need investments to create jobs for our people and build the basic economic infrastructures which are essential for sustainable growth and development. We in Africa recognize that there is stiff competition over investments in the world. This is the reason why our countries have put in place highly competitive investment incentives particularly for foreign investors. We have done so purposely. We want to attract more FDI because it is difficult to generate sufficient investment capital internally due to the small size of our economies and the widespread lack of a saving culture among our people.

As I noted earlier, the availability of investment incentives have led, within a short period of time, to an increase in the flow of FDI to Africa. But the increase is still very negligible compared to other regions of the world. Currently Africa's share of total global flow of FDI is less than 2 percent. This means that Africa is the most marginalized continent in the world when it comes to FDIs. This does not augur well at all for Africa. We therefore need to work together to ensure that Africa gets a bigger share of FDI compared to what is getting now. Africa deserves it for its survival and prosperity.

Mr. President, Ladies and Gentlemen;

The third area in which Africa needs your support is technology. As you all know Africa is well endowed with abundant natural resources. But the continent currently lacks the necessary technology with which to exploit and develop these resources. The avail-

ability of such technology would enable Africa to exploit its God given resources for the benefit of its people.

It is therefore imperative that Africa should be helped to acquire the technology needed to exploit and develop its enormous natural resources. Failure to do so would compromise Africa's march to economic prosperity and worsen further the living conditions of its people.

The fourth area is trade. Africa needs access to markets in the developed world. Access to these markets is essential for two reasons. Firstly, it will stimulate investment which in turn would accelerate sustainable growth on the continent. Secondly, it will help to leverage Africa's share in global trade which at the moment is only 2 percent.

You will agree with me that no continent has ever made progress with such a small share of global trade. All continents with the exception of Africa took off and prospered mainly through international trade. Africa, therefore needs to be helped to increase its share of global trade. This will enable the continent to participate and become fully integrated in the global economy.

[...]

Tansanias Kampf gegen die Korruption*

Peter Häußler

Aufgrund schwerwiegender Korruptionsvorwürfe hat der tansanische Präsident Kikwete zusätzlich zu dem Rücktritt zweier Minister auch Premierminister Lowassa entlassen und die Regierung umgebildet. Das neue Kabinett ist schlanker und jünger als das vorherige.

Zugleich wurde mit der Neuauflage eines Leadership Code für Berufspolitiker ein weiterer Schritt im Kampf gegen die weitverbreitete Korruption angekündigt. Die nächsten Wochen und

**Abdruck mit freundlicher Genehmigung der Friedrich-Ebert-Stiftung*

*Kontakt in Deutschland:
Florian Dähne
IEZ/Referat Afrika
Godesberger Allee 149, 53175
Bonn
Tel 0228 883-588
Fax 0228 883-623
florian.daehne@fes.de www.fes.de*

Monate werden nun zeigen müssen, ob dies tatsächlich zu einer Verbesserung der politischen Ethik führen kann oder lediglich ein medienwirksames Strohfeuer darstellt.

Im Zusammenhang mit den Ergebnissen des parlamentarischen Untersuchungsausschusses zu Korruptionsvorwürfen im Richmond Energie-Skandal („Richmond Saga“) traten der beschuldigte Premierminister Edward N. Lowassa sowie die Minister Nazir Karamagi und Ibrahim Msabaha am 7. Februar zurück. Präsident Kikwete löste damit das Kabinett auf und berief am nächsten Tag den neuen Premierminister Mizengo Peter Pinda, der am 9. Februar in einer geheimen Abstimmung im Parlament von ca. 97 % der Abgeordneten bestätigt wurde. Zugleich wurden mit der Neuauflage eines Leadership Code für Berufspolitiker weitere Schritte im Kampf gegen die weitverbreitete Korruption angekündigt. Die nächsten Wochen und Monate werden nun zeigen müssen, ob diese Schritte greifen, oder lediglich ein medienwirksames Strohfeuer darstellen. Der neue Premierminister gilt als diszipliniert, kompetent und unbestechlich; er war bisher Staatsminister beim Premier (Regionale Administration und Kommunalverwaltung). Am 12. Februar berief der Präsident das neue Kabinett ein, das nun mit 26 Ministerien – bisher 29 – etwas schlanker wurde. Die Zahl der MinisterInnen und stellvertretenden MinisterInnen nahm deutlich ab: von bisher 61 auf nun 47! Das Kabinett, das großteils aus Umbesetzungen besteht, hat nur sechs „neue Gesichter“ und ist – vor allem bedingt durch die Entlassungen – deutlich verjüngt. Mit zwölf Ministerinnen, davon sechs Leiterinnen und sechs Stellvertreterinnen liegt der Frauenanteil mit gut 25 % etwas unter den erwarteten 30 %. Die „Politik der Erneuerung“ ist auch ein Lehrstück für eine neue parlamentarische und demokratische Kultur, nicht nur für Tansania sondern auch darüber hinaus – besonders in Anbetracht der gewalttätigen Ereignisse beim Nachbarn Kenia.

Die Vorgeschichte – eine Geschichte der Korruptions-skandale

Der Richmond-Bericht, der von Dr. Harrison Mwakyembe, dem Ausschussvorsitzenden der Regierungspartei CCM (Chama Cha Mapinduzi), im Parlament vorgestellt und diskutiert wurde, enthält schwere Korruptionsvorwürfe gegen namentlich erwähnte hochrangige Politiker und Staatsbeamte. So hat die Regierung am 23. Juni 2006 einen 172,9 Millionen USD schweren Vertrag mit der Richmond Development Company LLC (RDC) aus den USA abge-

schlossen. Darin wurde vereinbart, dass die RDC an Tansania 100 Dieselgeneratoren liefern wird, um die akute Energiekrise zu entschärfen. Die Lieferung sollte im Dezember 2006 starten, fand bisher aber nicht statt. „Anzahlungen“ von etlichen Millionen USD erfolgten auf Anweisung des Premierministers, angeblich gegen die Empfehlung der Finanzministerin. Den parlamentarischen Untersuchungen zufolge handelt es sich bei der RDC um eine Firma, die weder in Tansania noch in den Vereinigten Staaten korrekt registriert war und die nach Erhalt des Geldes Bankrott anmeldete. Der Eigentümer soll ein hochrangiger CCM-Funktionär sein.

In diesen kriminellen Vertragsabschluss verwickelt ist der ehemalige Premier Lowassa, der ein enger Studienfreund und politischer Weggefährte des Präsidenten ist und der bisher auch als Konkurrent um das höchste Amt gehandelt wurde. Lowassa gilt seit langem als korruptionsanfällig, er wurde mehrfach öffentlich der Korruption verdächtigt. Bereits in den 80er Jahren warnte Mwalimu Julius Nyerere, der damalige Staatspräsident und Parteivorsitzende der CCM, vor den „Geschäftspraktiken“ und Ambitionen Lowassas und verhinderte mehrfach dessen Kandidatur unter anderem für das Präsidentenamt.

Kritische Printmedien (The Citizen und The Guardian) berichteten immer wieder über die zunehmende Korruption, die bis „ganz nach oben“ reiche. Kritisiert wurden dabei zum Beispiel Vergabeverfahren für Lizenzen im Bergbau, überhöhte Kosten beim Bau der Zentralbank und – der neueste Skandal – die Kreditvergabepaxis der Zentralbank, die an Schattenfirmen und Briefkastenunternehmungen, hinter denen oft Politiker firmierten, großzügig Devisenkredite und „Starthilfen“ verteilte. Der Schaden für Tansania, so vermutet der ehemalige Premierminister Josef Warioba, dürfte bei diesem Skandal bei weit über 100 Millionen USD liegen. Lowassa und andere Spitzenpolitiker sind angeblich auch in diesen Skandal involviert.

Der Fall Richmond war nun der Tropfen, der das Fass zum Überlaufen brachte. Das besonders Pikante am Rücktritt Lowassas sind fundierte Gerüchte, die behaupten, Kikwetes Wahlkampf im Jahr 2005 sei von Lowassa stark gefördert und durch illegale Quellen finanziert worden. In den nächsten Wochen und Monaten werden durch die öffentlich geforderten und kaum zu unterbindenden Rechtsverfahren wohl noch mehrere Straftaten und Straftäter ans Licht kommen. Auch gegen den Direktor der Korruptionsbekämpfungsbehörde und den Generalstaatsanwalt, so fordert der Untersuchungsbericht, solle ermittelt werden.

Die Konsequenzen: Trennung zwischen Politikern und „Businessmen“

Die neue Regierung Kikwetes und Pindas wird von der Bevölkerung bisher insgesamt sehr positiv bewertet. Auch von der politischen Opposition und tansanischen Menschenrechtsgruppen kommen nur wenige kritische Töne. Selbst sonst sehr regierungskritische Wissenschaftler, wie die Professoren Issa Shivji und Haroub Othman der Universität Dar es Salaam, scheinen mit den vorgenommenen Personalwechseln zufrieden zu sein. Die Medien beschreiben ein freundliches und hoffnungsfrohes Bild der neuen Regierung. Nur der Verband der Frauen in der Medienarbeit (TAMWA) ist enttäuscht. Die Direktorin Ananilea Nkya bezeichnet das neue Kabinett als einen „Schlag in das Gesicht der Frauen“, da nicht einmal zu 30 % Frauen an der Spitze der Ministerien stünden. Wichtiger als die Kabinettsumbildung könnte die neue Politik Kikwetes sein, die aufgrund der umfassenden Korruptionsentwicklung eine neue ethische Grundhaltung und strukturelle Verbesserungen in der Pflichterfüllung der Politiker bringen soll. Geplant ist eine strikte Trennung zwischen der Tätigkeit des Berufspolitikers und der des Unternehmers, um so Interessenkonflikte bei wirtschaftlichen Entscheidungen wie der Vergabe von Verträgen und Lizenzen zu vermeiden. Wer MinisterIn oder ParlamentarierIn ist, solle zukünftig nicht mehr gleichzeitig Geschäftsmann oder -frau sein oder für persönliche wirtschaftliche Interessen eintreten dürfen, so Kikwete. Damit entfielen für viele Politiker lukrative Geschäftsbeteiligungen mit verlockenden Insider-Geschäften; die weit verbreiteten „kick-back“-Zahlungen als Korruptionsprämien können damit jedoch nicht verhindert werden. In der Öffentlichkeit wird Kikwetes Vorschlag begrüßt, es bestehe die Hoffnung, dass sich dadurch die aktuelle Seuche der Korruption und Selbstbereicherung von Politikern besser bekämpfen lässt, berichten tansanische Medien.

Einführung eines Code of Conduct für Politiker

Um eine grundsätzliche Reform der „politischen Moral und Verpflichtung in der Politik“ (Kikwete) zu erzielen, schlägt der Präsident die Wiedereinführung und scharf kontrollierte Anwendung des Leadership Codes von 1967 vor. Der damals von Nyerere im Zusammenhang mit seinem sozialistischen Entwicklungsprogramm eingeführte Leadership Code für die TANU-Parteifunktionäre legte unter anderem fest, dass ein Parteiführer nicht gleichzeitig Eigeninteressen als Unternehmer wahrnehmen dürfe. Ein ähnlicher Leadership Code soll in Zukunft die CCM-Führungsspitze verpflichten.

ten, zu allererst im Interesse der Bevölkerung zu arbeiten und nicht gleichzeitig „Businessmen“ zu sein. Dazu gehört auch eine transparente Offenlegung der Einkünfte und Vermögen.

Bei der großen Mehrheit der sich hierzu bisher artikulierenden Parteimitglieder, aber auch bei der parlamentarischen Opposition und der befragten Öffentlichkeit wurden die vorgeschlagenen drastischen Maßnahmen Kikwetes sehr positiv aufgenommen. Es gibt bisher kaum Meinungen gegen die Einführung und Durchsetzung des Code of Conduct. Wenngleich politische Beobachter und Analysten auch die Grenzen der Wirkung des Codes kennen und in den Medien beschreiben – zum Beispiel können Familienangehörige selbstverständlich ein „Business“ führen – so scheint die erwartete Wirkung dieses Ethik-Codes nicht nur in der Abschreckung vor Straftaten und der Gerichtsverwertbarkeit der Verfehlungen zu liegen. Der geforderte Code of Conduct wird zukünftig auch die Berufswahl von Führungspersönlichkeiten beeinflussen. Wer wohlhabend oder reich werden möchte, wird dies nicht mehr vorrangig durch eine Parteikarriere versuchen, sondern direkt als Unternehmer oder „Businessman“ arbeiten, vielleicht auch mit den Methoden der „Beziehungswirtschaft“ und des Lobbying – aber dann von außerhalb der Regierung oder des Parlaments. Und dies sei, so behaupten Analytiker und Kenner der politischen Kultur, leichter kontrollierbar und ... ja letztlich nicht verwerflich, sondern sogar gefragt, in einer wachsenden, sich öffnenden „freien Marktwirtschaft“.

Präsident Kikwete hat durch seine jüngsten Ankündigungen nicht nur eine neue gesellschaftspolitische Diskussion angefangen, die bisher gefehlt hatte. Sondern er hat – unter viel Applaus und öffentlichem Zuspruch – auch auf die vorbildliche Tradition der Führungskultur unter Präsident Julius Nyerere hingewiesen, der zeit seines politischen Lebens vor den Gefahren des Zerfalls der demokratischen und sozialen Kultur durch korrupte Politiker gewarnt hatte und staatliche Maßnahmen zur Bekämpfung entsprechender Tendenzen forderte. Kikwete, der sich gerne als „Enkel“ Nyereres und als Verwalter dessen politischen Erbes sieht, will die traditionelle Verpflichtung zu „good leadership“ aufgreifen und versuchen umzusetzen. Er wird jedoch sicher nicht so weit gehen, wie dies Nyerere und der Parteivorstand vor gut 40 Jahren im Leadership Code der Arusha Resolution taten: „Every TANU and Government leader must be either a peasant or a worker, and should in no way be associated with the practices of capitalism or feudalism.“

Tansania wird nach gescheiterter Privatisierung entschädigt

Frank Kürschner-Pelkmann

Der Autor dieses Beitrags, Frank Kürschner-Pelkmann, arbeitet als freier Journalist und betreibt die Website www.wasser-und-mehr.de

Hamburg (epo.de). - Ein Gericht in London hat dem tansanischen Staat mehr als drei Millionen Pfund als Entschädigung für den Schaden zugesprochen, den die privaten Betreiber der Wasserversorgung der tansanischen Millionenstadt Dar es Salaam angerichtet haben. Die Privatisierung erfolgte auf Druck der Weltbank, die weitere Kredite von einer Privatisierungspolitik der tansanischen Regierung abhängig machte. Entwicklungsorganisationen begrüßten das Urteil und werteten es auch als Niederlage für die Weltbank.

Das private Konsortium "City Water Services Ltd." (CWS) hatte im Dezember 2002 den Zuschlag erhalten, die Wasserversorgung von dem staatlichen Versorgungsunternehmen DAWASA zu übernehmen. CWS ist ein Konsortium des privaten britischen Wasserversorgungsunternehmens Biwater, des deutschen Unternehmens Gauff Ingenieure und der tansanischen Super Doll Trailer Manufacturers Company. Obwohl die privaten Betreiber angekündigt hatten, die Wasserversorgung der Bevölkerung von Dar es Salaam grundlegend zu verbessern, waren die Leistungen von CWS offenbar so schlecht, dass die Regierung sich am 13. Mai 2005 gezwungen sah, den Vertrag fristlos zu kündigen und die Versorgung wieder DAWASA zu übertragen. In der Folge verklagten sich CWS und die tansanische Regierung gegenseitig.

In London hat die tansanische Regierung nun einen Erfolg erzielt und eine Kompensation für entstandene Schäden auf der Grundlage der Regelungen der "United Nations Commission on International Trade Law" erhalten. Das tansanische Wasserministerium kommentierte dieses Urteil so: „Das Ministerium ist erfreut, dass ein unabhängiges, internationales Gericht anerkannt hat, dass City Water schlecht gearbeitet hat und DAWASA deshalb berechtigt war, den Vertrag zu kündigen.“

Der britische "Guardian", der am 11. Januar 2008 über das Urteil berichtete, zitierte eine Weltbankstudie von 2005, die zum Ergebnis kam: „Die grundlegende Annahme aufseiten fast aller

Beteiligter und ganz sicher der finanzierenden Stellen war, dass es sehr schwierig bis fast unmöglich für den privaten Betreiber (City Water) sein würde, schlechter als DAWASA zu arbeiten, aber dennoch geschah dies.“

Zu den internationalen Organisationen, die sich gegen eine erzwungene Politik der Privatisierung der Wasserversorgung im Süden der Welt aussprechen, gehört das “World Development Movement”. Vicky Cann, beim WDM für Policy-Fragen zuständig, sagte nach dem Urteil: „Diese Entscheidung ist ein weiterer Beweis dafür, dass die Wasserprivatisierung eine gescheiterte Politik ist, die die Weltbank armen Ländern nicht aufzwingen sollte. Und diese Politik sollte ganz gewiss nicht von finanzierenden Einrichtungen wie der britischen Regierung unterstützt werden.“

Die Organisation “Food and Water Watch” zeigte sich ebenfalls erfreut über die Entscheidung und wies darauf hin, dass die Entschädigungssumme ausreiche, um 50.000 Menschen in Dar es Salaam eine Versorgung mit sauberem Trinkwasser zu ermöglichen. Der Direktor der Organisation, Wenonah Hauter, erklärte außerdem: „Dieses Ergebnis ist ein Sieg für die öffentliche Wasserversorgung in Tansania. Bewater profitierte davon, dass es bei den Vertragsverhandlungen keine Konkurrenten gab und dass die Weltbank das Vorhaben finanziell unterstützte. Trotzdem war das Projekt durch Missmanagement vonseiten Biewaters geprägt.“

Die juristische Auseinandersetzung ist mit dem Urteil in London noch nicht beendet. Denn die Klage von Bewater beim “International Centre for the Settlement of Investment Disputes” (eine Einrichtung, die mit der Weltbank eng verbunden ist) gegen den tansanischen Staat auf Entschädigung ist weiter anhängig. Nach dem Urteil des britischen Gerichts kann Tansania aber optimistisch sein, auch diese juristische Auseinandersetzung erfolgreich zu bestehen, hat doch auch wie erwähnt eine Weltbankstudie die schlechten Leistungen der privaten Betreiber bestätigt. Organisationen wie “World Development Movement” protestieren dagegen, dass die privaten Betreiber erst schlecht gearbeitet haben und nun einen der ärmsten Staaten der Welt auf Entschädigung verklagen. Die Verhandlung findet unter strikter Geheimhaltung in Den Haag/Niederlande statt. Ein Urteil wird im Laufe des Jahres 2008 erwartet.

Tansania und das Freihandelsabkommen EPA

Simone Knapp

Simone Knapp leitet die Kirchliche Arbeitsstelle Südliches Afrika (KASA).

*Kontakt:
KASA, c/o Werkstatt Ökonomie,
Obere Seegasse
18
69124 Heidelberg,
Tel 06221-
43336-12
Fax 062 21-
43336-29*

*simone.knapp@
woek.de*

*www.kasa.
woek.de*

Seit 2004 verhandelt die EU mit den AKP-Staaten unter dem Cotonou-Abkommen bilaterale Wirtschaftspartnerschaftsabkommen, sogenannte EPAs (Economic Partnership Agreements). Die Verhandlungen sollten Ende 2007 beendet sein, da eine Ausnahmeerlaubnis (Waiver) der WTO bezüglich der bevorzugten Behandlung der ehemaligen Kolonialstaaten zum 1. Januar 2008 ausläuft. Es begann ein Verhandlungsmarathon, in dem die EU immer stärkeren Druck auf den Abschluss der Freihandelsabkommen ausübte. Doch mehr und mehr begannen sich zunächst die Zivilgesellschaft und spätestens seit dem EU-Afrika-Gipfel in Lissabon auch vermehrt die Regierungen der AKP-Staaten gegen den Druck zur Wehr zu setzen. Hauptkritikpunkt an den EPAs war von Anfang an, dass die Freihandelsabkommen aufgrund der ungleichen Ausgangsbedingungen die zumeist junge und verletzbare Industrie der Entwicklungsländer sowie ihren kompletten Agrarbereich enorm schaden würden, dass den Staaten durch den Wegfall der Zolleinnahmen ein großer Teil ihrer Einnahmen verloren gehen und sie so noch stärker von Entwicklungshilfe abhängig gemacht werden. Dies wiederum schadet dem Bildungs- und Gesundheitssektor, der ohnehin durch Strukturanpassungsmaßnahmen überdurchschnittlich gelitten hatte. Da die AKP-Staaten unter dem bisherigen Lomé-Abkommen bereits von einer Bevorzugung hinsichtlich der Exporte in die EU profitieren konnten, überwiegen die negativen Auswirkungen auf die Wirtschaft der Entwicklungsländer deutlich. Darüber hinaus versuchte die EU Themen wie Investitionen, Dienstleistungen und öffentliches Beschaffungswesen, die in den WTO-Verhandlungen besonders von Entwicklungsländern abgelehnt wurden und die der Grund für das Scheitern der Doha-Runde waren, in den bilateralen Freihandelsabkommen durchzusetzen. Dagegen konnten sich die afrikanischen Staaten, darunter auch Tansania, allerdings zunächst erfolgreich zur Wehr setzen.

Tansania unterzeichnete im November 2007 gemeinsam mit der East African Community (EAC) ein Interimsabkommen, das nur den Güterverkehr einschließt und Agrar- sowie weitere gefährdete Industrieprodukte ausnimmt. Allerdings verpflichtet sich

die EAC, bis Ende 2008 weiter in den umstrittenen Bereichen zu verhandeln und volle EPAs abzuschließen. Die afrikanischen Staaten werfen der EU vor, sie hätten aufgrund des massiven Drucks nicht genügend Zeit gehabt, die Interimsverträge zu prüfen und fordern die Kommission auf, eine weitere Verhandlungsrunde einzulegen. Die stopEPA-Kampagne (www.stopEPA.de) fordert die Bundesregierung mit einer Postkartenaktion auf, die Interimsabkommen komplett zurück zu nehmen und endlich ernsthaft über Alternativvorschläge, die bereits vorliegen, zu diskutieren.

Für Tansania würde eine Unterzeichnung eines Abkommens, in dem auch Agrarprodukte integriert sind, verheerende Folgen für die heimische Produktion haben. Nach wie vor ist fast die Hälfte des Bruttoinlandsproduktes der Landwirtschaft zuzuschreiben; sie ist auch der größte Arbeitgeber. Die Kleinbauern werden nicht in der Lage sein, mit den Agrarprodukten aus der EU, die (oft indirekt) subventioniert und zu Dumpingpreisen exportiert werden, konkurrieren zu können. Einheimische Produkte würden auf den Märkten bald verschwinden. Dies zeichnet sich bereits bei Tomaten und Hühnchen in Westafrika ab. Die Folge ist der Verlust der Einkommen für Kleinbauern bei gleichzeitig steigenden Lebensmittelpreisen und dadurch die massive Verletzung der sozialen Menschenrechte.

Eigentlich steht Tansania als LDC-Land (Least Developed Country) das Präferenzsystem „Everything but Arms“ offen, so dass ein neues Freihandelsabkommen nicht zwingend erforderlich ist, um weiterhin zollfrei Waren in die EU einzuführen. Hier wird deutlich, mit welchem enormem Druck die EU auf die für sie günstigen Freihandelsabkommen abzielt, wie schwach die Verhandlungsposition der sogenannten Partner tatsächlich ist und wie wenig Spielraum ihnen nach wie vor bleibt.

Nacht der Solidarität am Samstag, 7. Juni 2008

Aktionsbündnis gegen Aids

Die Nacht der Solidarität ist für viele bereits fester Bestandteil frühlommerlicher Aktivitäten - mehr als 70 Basisgruppen, Kir-

*Kontakt:
Aktionsbündnis
gegen AIDS
Rechtsträger
Difäm,
Kampagnenbüro
Postfach 11307
72003 Tübingen
Tel 07071 206-504
Fax 07071 206-
510
[www.aids-
kampagne.de](http://www.aids-kampagne.de)*

Koordiniert und begleitet wird die Nacht der Solidarität diesmal durch das Kampagnenbüro in Tübingen. Mirjam Hagebölling steht Ihnen bei allen organisatorischen und inhaltlichen Fragen gerne zur Seite, Anne-Marie Breuer wird weiterhin für den Materialversand und die Logistik zuständig sein. Für eine kurze Mitteilung über Ihre geplante Veranstaltung unter: hageboelling@aidskampagne.de oder nachtdersolidaritaet@aidskampagne.de wäre wir Ihnen sehr dankbar. Diese wird dann in den Veranstaltungskalender auf der Internetseite des Aktionsbündnisses aufgenommen.

chengemeinden und AIDS-Hilfen haben im vergangenen Jahr mit großem Einfallsreichtum, aber auch mit Geduld und Spucke einen hörbaren Ruf nach Heiligendamm geschickt.

Auch ein Jahr nach den großen G8-Gipfel-Versprechen in Heiligendamm, möchte das „Aktionsbündnis gegen AIDS“ wieder seinen Anliegen öffentlich Nachdruck verleihen. Zeigen Sie am 7. Juni 2008 mit dem Symbol der roten Schleife Solidarität mit 33 Millionen Betroffenen weltweit! Nehmen Sie Ihre Regierung in die Verantwortung und fordern Sie die Einhaltung der Versprechen von Heiligendamm, 60 Mrd. US-Dollar für die Bekämpfung von HIV/Aids, Malaria und Tuberkulose zur Verfügung zu stellen.

Auch dieses Jahr ist von großer politischer Bedeutung, da in New York die Verpflichtungserklärung der Vereinten Nationen von 2001 erneut auf dem Prüfstand steht. In dieser Resolution haben die UN-Mitgliedsstaaten erklärt, dass sie die Behandlung, Prävention, Pflege und Betreuung für Menschen, die von den Auswirkungen durch HIV und Aids betroffen sind, ausweiten wollen. Zur Überprüfung dieser Ziele sind die Länder aufgefordert, einen Statusbericht einzureichen. Das Aktionsbündnis wird diesen Prozess kritisch begleiten und einen Schattenbericht publizieren, in dem der AIDS-Politik der Bundesregierung genauestens auf den Zahn gefühlt wird.

Die neue Mitmachaktion Patente können tödlich sein – Leben vor Pharmaprofit! des „Aktionsbündnis gegen AIDS“ steckt noch in den Kinderschuhen. In dieser Unterschriftenaktion soll die Pharmaindustrie in die Pflicht genommen werden, ihre Patentanträge in Schwellen- und Entwicklungsländern auf lebensnotwendige AIDS-Medikamente zurückzuziehen. Wir rechnen mit dem Versand des Aktionsmaterials im April und werden Sie selbstverständlich in der Zwischenzeit auf dem Laufenden halten!

Machen Sie mit! Wir brauchen Ihre Kompetenz und Ihr Engagement, auch in diesem Jahr, um die Regierenden an ihre Versprechen zu erinnern!

„Ich möchte, dass das Goethe-Institut in Dar es Salaam wieder zu einer Anlaufstelle wird“

Interview mit Ulrike Schwerdtfeger, Leiterin des Goethe-Instituts in Dar es Salaam



Frage: Herzlichen Glückwunsch zur neuen Stelle in Dar es Salaam! Wie kam es zu der überraschenden Entscheidung des Goethe-Instituts, wieder vor Ort in Tansania präsent zu sein?

Schwerdtfeger: Die Entscheidung war sicherlich für die Öffentlichkeit überraschend, nicht aber für das Goethe-Institut. Nach Jahren der finanziellen Engpässe zeichnete sich ab, dass ab dem Haushaltsjahr 2008 wieder verstärkt Mittel für Afrika zur Verfügung gestellt werden. Nach China und Indien befindet sich auch Afrika im Focus der Bemühungen, nicht nur um eine politische und wirtschaftliche sondern auch um eine kulturelle Partnerschaft. Dabei stand die Planung der Wiedereröffnung eines Goethe-Instituts in Tansania, zehn Jahre nach der Schließung, unstrittig an erster Stelle.



Das Interview führte Rudolf Blauth, Freundeskreis Bagamoyo e.V., im Dezember 2007

Kontakt:

*bagamoyoev@
aol.com*

www.bagamoyo.com

Wie kam es zu diesem Sinneswandel?

Die geplante Eröffnung unseres Instituts in Tansania ist ein Glied in einer Kette, die ihren Ausgang im G8-Gipfel in Heiligendamm genommen hat. Es liegt auf der Linie von Außenminister Steinmeier, dass Kultur in der Entwicklungszusammenarbeit mit den afrikanischen Staaten wieder eine größere Rolle einnehmen soll.

Sind weitere Aktivitäten des Goethe-Instituts in Schwarzafrika geplant?

Es gibt Planungen, das Netzwerk des Goethe-Instituts auszuweiten. In der zweiten Dezemberwoche fand die Jahrespresskonferenz des Goethe-Instituts in Berlin statt, auf der die zukünftige Arbeit vorgestellt wurde.

Die Präsidentin des Goethe-Instituts, Jutta Limbach, hatte im Oktober nicht die „Eröffnung eines Goethe-Instituts“, sondern die „Eröffnung einer Verbindungsstelle des Goethe-Instituts“ in Tansania angekündigt. Dadurch entstand in der deutschen Tan-

sania-Szene der Eindruck, dass es sich womöglich gar nicht um ein vollwertiges Institut handelt. Können Sie das aufklären?

Die Formulierung von Frau Prof. Limbach war der Tatsache geschuldet, dass das Parlament erst spät im November über unsere Vorhaben zu entscheiden hatte. Daher ging es tatsächlich in der ersten Phase erst einmal darum, vor Ort in Tansania durch ein Büro in Dar präsent zu sein. Denn über die Eröffnung eines Goethe-Instituts entscheiden wir nicht alleine, da hat vor allem das Auswärtige Amt mitzureden.

Sie arbeiten also zur Zeit noch in der Deutschen Botschaft mit dem Auftrag, im kommenden Jahr in der Alliance Francaise ein Büro des Goethe-Instituts zu eröffnen, das dann wiederum die Eröffnung eines eigenständigen Instituts in Dar es Salaam zur Folge hat?

So sieht zumindest die Planung aus. Die offizielle Bestätigung der Wiedereröffnung steht aber noch aus.

War meine Einschätzung in einem Kommentar unserer Vereinszeitschrift „Karibu“ richtig, wonach die enge Kooperation mit dem französischen Kulturinstitut eine starke Zusammenarbeit der EU-Kulturinstitute ausdrücken soll?

Natürlich bot sich diese Zusammenarbeit vor Ort an, schon aus rein pragmatischen Gründen. In der Tat geht es dem Goethe-Institut neben den bilateralen Kulturbeziehungen mit Tansania auch um die Präsentation eines „europäischen Gesichts“. Daher liegt eine enge Kooperation nahe.

Also ein EU-Modellprojekt in Tansania?

Nein, es handelt sich nicht um ein Modellprojekt. In Ramallah oder Glasgow beispielsweise existieren bereits europäische Häuser. Die Unterbringung in der Alliance Francaise ist nur vorübergehend. Wir streben ein vollkommen eigenständiges Goethe-Institut an.

Das bedeutet, dass es sich um ein vollwertiges Goethe-Institut handeln wird mit Sprachkursen und Kulturveranstaltungen, als Anlaufstelle für Tansanier und auch mit einer entsprechenden finanziellen Ausstattung?

Wir planen in der Tat, alle drei Hauptfelder zu bespielen: die Förderung der deutschen Sprache im Ausland, die Pflege der internationalen kulturellen Zusammenarbeit und die Vermittlung eines Deutschlandbildes durch Informationen über das gesellschaftliche, kulturelle und politische Leben.

Wie reagierten die Tansanier auf diese Nachricht?

Ich erlebe eine sehr große Begeisterung. Das Goethe-Institut genießt selbst zehn Jahre nach der Auflösung immer noch ein unbeschreiblich hohes Ansehen und es existieren sehr große Erwartungen.

Sie sind also optimistisch, dass die bisher abgesicherte Finanzierung nach drei Jahren verlängert wird?

Ich bin von Natur aus optimistisch und sicher, dass die Schwerpunktsetzung auf Afrika nicht temporär sein wird. Man plant nicht die Eröffnung eines Instituts, um es drei Jahre später wieder zu schließen.

Früher sollten die Goethe-Institute hauptsächlich die deutsche Kultur im Ausland präsentieren. Steht das immer noch im Vordergrund oder geht es inzwischen vorrangig auch um den deutsch-tansanischen Kultur- und Kunstleraustausch bzw. um die Förderung der einheimischen Kulturszene?

Die Zeiten der Einbahnstraße sind lange vorbei zugunsten einer „Zweibahnstraße“. Außerdem geht es uns aber auch um den innerafrikanischen Austausch.

Können Sie schon sagen, welche inhaltlichen Schwerpunkte Sie setzen wollen?

Dafür ist es noch zu früh. Das Goethe-Institut im Ausland widmet sich einer Vielzahl von gesellschaftlichen Themen, von Kunstgenres und -formen. Vielleicht führen wir in einigen Monaten ein zweites Interview und dann kann ich Ihnen zu diesem Thema mehr sagen.

Welchen Stellenwert hat für Sie die Zusammenarbeit mit Nicht-regierungsorganisationen, die im Bereich Kultur und Bildung aktiv sind?

Eine Zusammenarbeit im Bereich Sprache und Kultur würde ich natürlich begrüßen. Gegenwärtig geht es für mich vor allem noch darum, die Rahmenbedingungen und Strukturen vor Ort kennen zu lernen.

Was können Sie uns über Ihre Person mitteilen?

Ich stamme aus Lörrach, einer Kleinstadt im Dreiländereck an der Schweizer Grenze. Studiert habe ich in Freiburg, Hamburg und Ludwigsburg, zunächst Informations- und Medienmanagement dann Kulturwissenschaften. Danach war ich fünf Jahre lang in der Zentrale in München in der Abteilung Kultur und Information in den

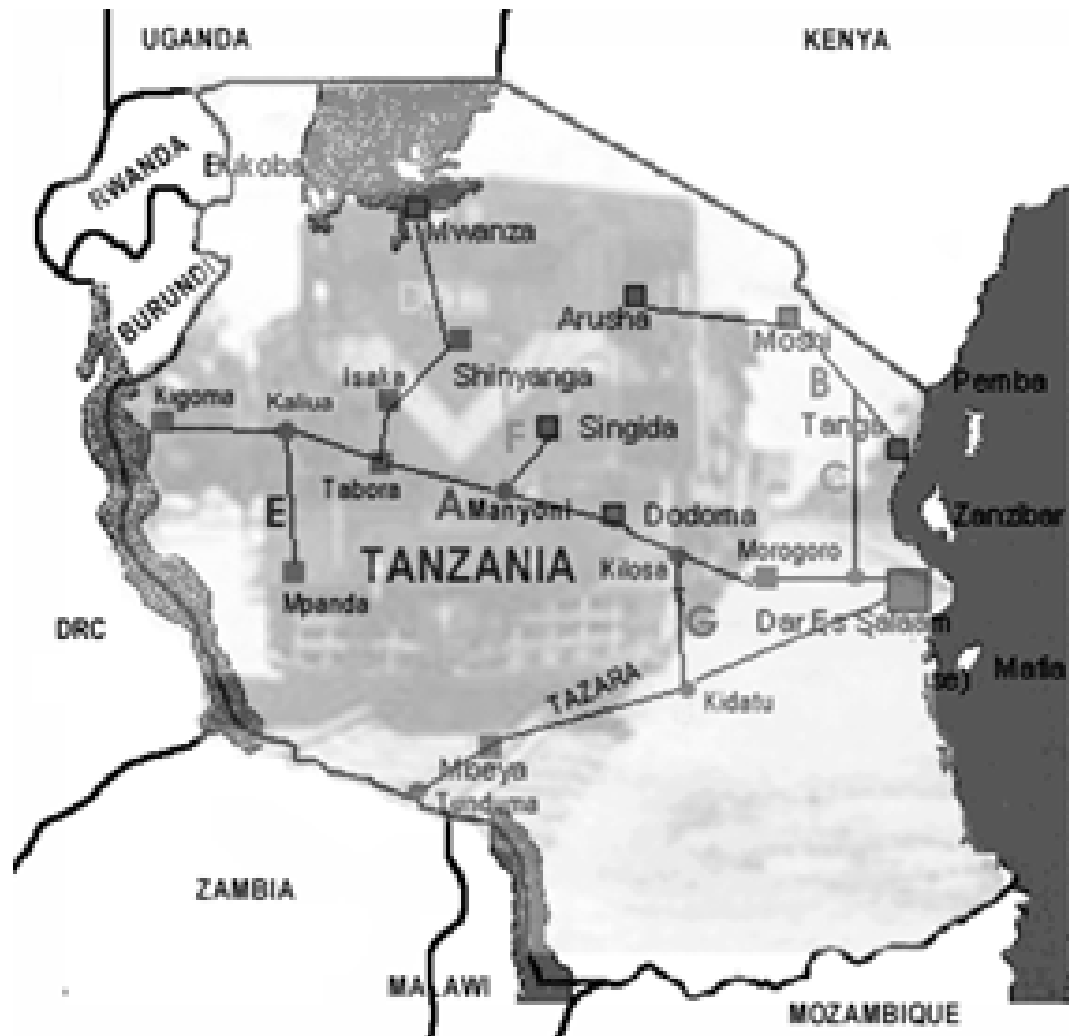
unterschiedlichsten Bereichen tätig und habe am internen Ausbildungsprogramm für den Führungsnachwuchs teilgenommen. Auslandserfahrung in der kulturellen Praxis und der Spracharbeit konnte ich im Institut in New Delhi sammeln.

Wie ist Ihr erster Eindruck von Tansania?

Ich freue mich wahnsinnig, hier zu sein. Ich bin von Land und Leuten mit offenen Armen empfangen worden und sehe meine Arbeit als eine großartige und herausragende Herausforderung an. Ich möchte, dass das Goethe-Institut in Dar es Salaam wieder zu einer Anlaufstelle wird. Das geht nicht von heute auf morgen. Aber wie bereits gesagt: Ich bin sehr optimistisch!

Frau Schwerdtfeger, herzlichen Dank für das Interview!

■ Thema Transport und Verkehr



Transport*

The transport sector has an effective role in contributing to the social and economic development of Tanzania. The sector performance has continued to grow due to both government efforts and the private sector investment in road rehabilitation, expansion of telecommunications services, modernization of port services, and improvement in marine, railway and air transport services.

*Source:
<http://www.tanzania.go.tz/transportf.html>

Railway transport

Two railway systems operate in Tanzania. The Tanzania Railway Corporation (TRC) has two lines; the central line that runs from Dar es Salaam to Tabora with two branches; one to Kigoma in the west along Lake Tanganyika, hence providing freight cargo transportation to the west of the country as well as the land-locked countries of Burundi, Rwanda and the eastern part of the People's Democratic Republic of Congo. The second branch runs from Tabora to Mwanza port on Lake Victoria, also providing transportation services to the north and north-western part of the country including landlocked Uganda. The other line runs from Ruvu northward to Korogwe and then branches off to Tanga port on the Indian Ocean, another branch runs north-west to Moshi and connects to the Kenya railway system. The second railway system is the Tanzania - Zambia Railway Authority (TAZARA). This is a two country joint railway system. The TAZARA links the port of Dar es Salaam with Zambia and handles freight cargo for the countries of Malawi, Zambia, Zimbabwe and the Democratic Republic of Congo. Both the Tanzania Railway Corporation (TRC) and Tanzania-Zambia Railway (TAZARA) are up for privatization.

Marine transport

The Tanzania Harbours Authority (THA) operates the ports of Dar es Salaam, Tanga, Mtwara, and the minor ports of Kilwa, Lindi and Mafia on the Indian Ocean. Dar es Salaam is the main port with a capacity of dry break bulk cargo of 3.1 million tonnes of containerized cargo and 6.0 million tonnes of bulk liquid.

There is also lake transport managed by the Marine Division of the Tanzania Railway Corporation (TRC). There are freight cargo

and passenger transport services on Lake Victoria (linking Tanzania, Kenya, Uganda), Lake Tanganyika (linking Tanzania, Burundi, the Democratic Republic of Congo and Zambia), and on Lake Nyasa (linking Tanzania, Malawi and Mozambique).

Air transport

Tanzania has three international airports in Dar es Salaam, Kilimanjaro and Zanzibar. In addition there are aerodromes and airstrips spread all over the country.

The national airline, Air Tanzania Corporation (ATC) is the major provider of domestic air travel linking all major towns in the country. Private companies have also started operating, and several charter services. ATC has also services to neighbouring countries and the Middle East. There are international airlines operating flights in and out of Tanzania with daily flights to Europe, India, the Middle East and Southern Africa.

Road transport

The geography of Tanzania, its size, diversity and dispersion give roads a special position in the integration of the national economy. In particular roads serve the rural areas (where the majority of the people live) more effectively than any other mode of transport.

National networks face a lack of sufficient funds for rehabilitation and upgrading due to increased traffic (e.g. the proposed Urgent Roads Rehabilitation Programme – URRP) and for routine maintenance, the capacity of the local construction industry and participation of the private sector both being low.

However, the Government has rationalised and streamlined the institutional framework for the management of the road sector so as to enhance efficiency, effectiveness and accountability. An autonomous executive agency, the Tanzania Roads Agency (TANROADS, www.tanroads.org), responsible for the management of trunk road construction, rehabilitation and maintenance has been established. A National Road Board guides its activities with representation from the private sector/road users and the Government. The Government has also established a special Road Fund for road maintenance. The local authorities under the Ministry of Regional Administration and Local Government are responsible for the district, urban and feeder roads (the local roads network) for opening up existing and potential rural productive areas for agriculture, small-scale mining and rural tourism.

TAZARA – Die „Uhuru-Railway“

Silke Harte

Chinesische Konserven in Bukoba waren 1974 meine erste – indirekte – Begegnung mit der Eisenbahnlinie TAZARA (damals noch TANZAM Bahn genannt). Frisch angekommen in Tansania, war ich darauf eingestellt, nicht viele Artikel in den Geschäften kaufen zu können. Selbst möglichst viel im Garten anzubauen und Milch und Eier in der Umgebung zu finden, lautete ein guter Rat. So war die Verwunderung über das verlässliche Angebot aus China an Marmelade, süßer Kondensmilch und chinesischen Früchten (Lychees) in Dosen groß – besonders über Letzteres, denn frische Früchte wurden überall auf den Märkten reichlich angeboten. Es gab aber auch preiswerte Plastikartikel und Kleidungsstücke aus China und dies alles aufgrund eines Handelsabkommens im Zusammenhang mit dem Bau jener „Eisenbahn der Freiheit“.

Von einer solchen Bahn konnte man im Nordwesten des Landes nur träumen, wenn man wieder einmal den kleinen Peugeot am Hügel anschieben und ihm zu Fuß folgen musste, damit er ‚Tritt‘ fasste um dann, nur mit dem Gewicht des Fahrers, durch die Schlaglöcher und über die Steine hinaufzukommen. So war ich darauf gespannt, bei einem Besuch 1992 mit der TAZARA von Dar es Salaam nach Mbeya zu fahren. Es war eine sehr bequeme Reise im chinesischen Waggon verglichen mit allem in den 70er Jahren Erlebten: Die großartige Landschaft beeindruckte uns, und wir sahen in den lang gezogenen Kurven den Zug auf seinem Gleisbett durch sie hindurch fahren. Wir genossen die Gespräche mit den Frauen aus Tansania und Sambia, mit denen wir beiden Deutschen zusammen im Abteil reisten. Es gab Bettzeug für die Nacht, und man konnte etwas zu essen bekommen. In Makambako gab es am nächsten Morgen einen dreistündigen Aufenthalt, weil zwei Güterwagen entgleist waren. Viele Bahnarbeiter in blauen Anzügen und ein Kranwagen waren im Einsatz, um den Schaden zu beheben. Mbeya erreichten wir dann mit vierstündiger Verspätung – dennoch ganz zufrieden mit dieser Reise.

Wie kam es also, dass die Volksrepublik China „das größte Bahnprojekt in Afrika nach 1945“ durchführte?

Silke Harte, Mitglied in der Habari-Redaktion, arbeitete von 1973-1979 als Lehrerin für Englisch und Kirchengeschichte in der Ruhija Evangelical Academy, Bukoba und im Lutheran Theological College Makumira und war dort auch für den College Buchladen verantwortlich.

Kontakt:

Sharte@web.de

Historischer Hintergrund

Es ging bei dieser Bahnlinie von Sambia nach Dar-es-Salaam um eine neue Exportroute für Sambias Kupfer. Das britische Protektorat Nord-Rhodesien wurde im Jahre 1964 zum unabhängigen Staat Sambia, und damit waren seine bisherigen Verkehrsverbindungen durch das südliche Afrika aus politischen Gründen nicht mehr gesichert. Kritisch wurde die Lage vor allem nach der U.D.I. (Unilateral Declaration of Independence) des Südlichen Rhodesiens am 11. Nov. 1965, d.h. seiner gegen den Willen der Kolonialmacht England einseitig erklärten Unabhängigkeit, die sofort die UN Resolution 216 auslöste. Sie verurteilte diesen Schritt der ‚rassistischen Minderheit‘ unter Ian Smith und rief 1966 zu Sanktionen auf. Sambia und Rhodesien hatten jedoch ein gemeinsames Eisenbahnsystem, und nun musste Sambia für seinen Kupferexport und notwendige Importe möglichst unabhängig werden von diesen Bahnstrecken und den Häfen in Mozambique (damals noch portugiesische Kolonie) und im Apartheidstaat Südafrika. Dar es Salaam sollte stattdessen ein wichtiger Exporthafen für Sambias Kupfer werden. Nach der Unabhängigkeit Sambias wurde der gemeinsame Beschluss für den Bau der TANZAM Bahnlinie 1965 von den Präsidenten Nyerere und Kaunda bekanntgegeben. Die TAZARA ist 1.860 km lang und in der in Südafrika, Botsuana, Namibia, Simbabwe, Mosambik und Sambia verbreiteten Kapspur ausgeführt, was theoretisch durchgehende Zugläufe von Dar-es-Salaam bis Kapstadt ermöglicht. Dies wird aber – von einem privaten südafrikanischen Reiseveranstalter mit einem Hotelzug – nur einmal im Jahr angeboten. Folge der Entscheidung für diese Spur ist, dass ein Übergang der Fahrzeuge zum sonst meterspurigen Netz der Tansanischen Eisenbahn (Tanzania Railway Cooperation) nicht möglich ist.

Das größte Entwicklungshilfe-Projekt der Volksrepublik China

UN und Weltbank hatten aufgrund eines früheren Gutachtens die Notwendigkeit der neuen Bahnlinie bezweifelt, China hingegen bekundete bei Präsident Nyereres erstem Besuch in Peking schon 1965 seine Bereitschaft bei dem Projekt zu helfen.

Dennoch luden Tansania und Sambia 1965 auch Großbritannien, die USA, Frankreich und die BRD ein, den Plan zu prüfen. Großbritannien finanzierte ein Gutachten, das positiv ausfiel. Daraufhin wurde der Westen nochmals um Hilfe gebeten, der Bericht wurde der Weltbank, der Afrikanischen Entwicklungsbank und dem

Entwicklungsprogramm der Vereinten Nationen vorgelegt, die aber eine weitere Untersuchung planten. Dies wurde von Tansania und Sambia abgelehnt, da die U.D.I. Rhodesiens den Bau inzwischen noch dringlicher gemacht hatte, und so wurde das Angebot Chinas angenommen. Im September 1967 unterzeichneten die drei Länder ein erstes Abkommen: Die Volksrepublik China sollte die Eisenbahnlinie bauen und finanzieren, das technische Personal stellen und afrikanische Arbeitskräfte ausbilden. China stellte ein zinsloses Darlehen von 412 Millionen US-Dollar (neuere Zahl 500 Millionen) zur Verfügung, das 30 Jahre Laufzeit hatte und dessen Rückzahlung erst 1983 beginnen sollte.

„Zur Deckung der darüber hinaus anfallenden lokalen Baukosten in einheimischer Währung wurde zusätzlich ein Abkommen getroffen, demzufolge chinesische Waren auf Kredit an Tanzania und Zambia verkauft werden; die durch den Verkauf dieser Waren in einheimischer Währung anfallenden Finanzmittel werden für den Bahnbau verwendet. Als Folge dieses Abkommens ist es China gelungen, einen erheblichen Anteil am tanzanischen Konsumgütermarkt zu erringen“ (Ostafrikanisches Reisehandbuch).

Interessen der beteiligten Länder

Die binationale Betreibergesellschaft gehört den Staaten Tansania und Sambia gemeinschaftlich und ist rechtlich von den dortigen Staatsbahnen unabhängig. Sie ist Mitglied in der UIC (Union Internationale des Chemins Defer – International Union of Railways). Im Aufsichtsrat der Gesellschaft sitzen paritätisch auch Kabinettsmitglieder im Ministerrang sowohl aus Sambia als auch aus Tansania.

Abgesehen vom Exporthafen für das Kupfer, war für Sambia und Tansania die Entwicklung der Infrastruktur durch die neue Bahnlinie verlockend, die Wirtschaft insgesamt würde davon profitieren, und vor allem erhoffte man sich für Tansania die Erschließung des abgelegenen südlichen Hochlandes, den Ausbau der Landwirtschaft und Erforschung und Abbau von Bodenschätzen. Aber darüber hinaus wurde die Linie auch ein „Symbol schwarzer Solidarität im Angesicht der unterdrückenden weißen Regime des Südens“ (Guy Arnold u. Ruth Weiss: Strategic Highways of Africa, London 1977). Daher auch der Name „Uhuru Railway“, Bahn der Freiheit.

Mao Zedong hatte schon 1939 zur „Revolution in Ländern unter kolonialer Herrschaft“ aufgerufen, und das kommunistische China unterstützte grundsätzlich die Unabhängigkeitsbestrebungen afrikanischer Staaten. China leistete damals Entwicklungshilfe in allen

afrikanischen Ländern mit Ausnahme von Malawi und Swasiland. Dabei ging es um „Hilfe von Armen für Arme“, sogar auf Kosten der eigenen Bevölkerung. „China wollte sich abheben von den Europäern, die Afrika ausgebeutet und im Stich gelassen hätten. Die TAZARA-Bahn galt als Vorzeigeprojekt chinesischer Entwicklungshilfe in Afrika.... Etwa 25.000 chinesische Arbeiter bauten Seite an Seite mit ihren afrikanischen Kollegen...Die nach Afrika entsandten chinesischen Entwicklungshelfer standen bald in einem guten Ruf: Sie würden auch selbst zupacken, seien höflich und nicht so überheblich wie die Europäer. Entsandtes chinesisches Fachpersonal sollte keinen höheren Lebensstandard pflegen als im Gastland üblich.“

Es gab aber auch eigennützige politische Interessen Chinas: es suchte Unterstützung in der Taiwan-Frage, mit dem Erfolg, dass es 1971 mit afrikanischer Unterstützung in der UNO an Taiwans Stelle treten konnte, und es versuchte, den Einfluss der Sowjetunion auf Afrika einzudämmen und sich „als Land der besseren Kommunisten darzustellen“.

Wechselvolle Entwicklung

Die Arbeit an der Bahnlinie begann 1970 in Tansania, 1973 wurde die sambische Grenze erreicht, erste Güter auf Teilstrecken schon 1974 transportiert, 1975 war sie vollendet, 1976 nahm sie den Betrieb auf, allen westlichen Skeptikern zum Trotz, die China ein solches Projekt nicht zugetraut hatten. Probleme bereiteten Erdbeben und Unterspülungen der Gleise, die Dieselmotoren der chinesischen Loks waren viel zu schwach für die enormen Steigungen, es wurden nicht genügend afrikanische Techniker ausgebildet, die nach der Abreise der Chinesen hätten übernehmen können. Ende der 70er Jahre kamen statt der geplanten jährlichen 2,5 Millionen Tonnen Ladung in jede Richtung nur 865.000 Tonnen pro Jahr auf die Schiene. Statt 17 Zügen fuhren nur 2 am Tag. Die Hälfte der Lokomotiven war in der Werkstatt oder gar nicht mehr im Einsatz. Statt sechs Personenzügen pro Woche fuhren nur zwei.

Mitte der 80er Jahre führten auch der Verfall der Kupferpreise und die Konkurrenz durch Lastwagen auf der TANZAM Landstrecke zu erheblichen Auslastungsproblemen. Eine Änderung brachte die Liberalisierung der tansanischen Wirtschaft, die 1986 eine erste Vereinbarung mit dem IWF ermöglichte. Skandinavische Länder und Österreich beschlossen eine Hilfsaktion, und auch China gab zusätzliche Hilfe, um die TAZARA zu erhalten. Ca. 150 Mill. USD standen für die Instandsetzung zur Verfügung, auch die Ausbildung einheimischer Fachkräfte wurde ein Schwerpunkt der Entwick-

lungshilfeprojekte. Die Nutzung im Personenverkehr stieg von weniger als 500.000 Menschen auf 988.000 im Jahre 1990. Der örtliche Güterverkehr in Tansania nahm zwischen 1985 und 1988 ebenfalls um fast 50 Prozent zu.

In den 90er Jahren führte die Liberalisierung auch in der Landwirtschaft zu Veränderungen, da Getreide und andere Erzeugnisse jetzt frei auf den Märkten gehandelt werden konnten. Kleinhändler nutzten die Bahn, um zu den örtlichen und regionalen Handelsplätzen zu gelangen. Als Grund und Boden in Iringa und Njombe knapp wurden, zogen viele Familien in den ‚Eisenbahnkorridor‘ um und nutzten die fruchtbaren Böden des Kilombero-Tales. Sie verlegten sich dort häufig auf schnell wachsende Getreidesorten und Marktgemüse.

Obwohl der zuständige Minister 2001 einräumte, dass „die Bahnlinie erneut unter unzureichendem Verkehrsaufkommen, prekären Finanzen und abnehmendem Vertrauen der Kundschaft litt“, war die Bahn für die Bewohner des Eisenbahnkorridors unabdingbar geworden. Sie verbindet unterschiedliche Landschaften und Produktionszonen, zwischen denen ein Austausch stattfinden kann. Dinge des täglichen Bedarfs werden an den kleinsten Stationen verkauft. Auch Industrie hat sich entlang der Linie entwickelt wie das Wasserkraftwerk in Kidatu oder die Papierfabrik in Rufiji.

Die heutige Situation

Das ursprüngliche Ziel, Dar es Salaam zu einem wichtigen Ausfuhrhafen für das sambische Kupfer zu machen, ist inzwischen in weite Ferne gerückt. Der Hafen wurde nie entsprechend ausgebaut und das Ende der Apartheid in Südafrika und das Ende des Bürgerkriegs in Mozambique haben den freien Zugang zu den Häfen der beiden Länder wieder ermöglicht. Die Züge sind dort zuverlässiger und die Frachtraten niedriger. Auch ist der Transport von Waren auf der Straße eine große Konkurrenz geworden. Der Umschlag im Hafen von Dar es Salaam auf Eisenbahn und Sambia bezogen betrug 1992 306,982 Tonnen, 2005 nur noch 38,208 – auf der Straße dagegen noch 95,932 Tonnen (die Zahlen beziehen sich auf die Güter (‚dry cargo‘) insgesamt). Die Statistik der Hafenbehörde weist außerdem aus, dass im Jahre 2005 vom gesamten Warenumschlag nur noch 12,4% die Bahn, 87,6% hingegen die Straße betrafen.

Die Strecke von Dar es Salaam aus bis zum nächsten Halt in Kisaki verläuft über eine Länge von ca. 100 km durch das Selous-Wildreservat. Hier besteht die realistische Möglichkeit während der

Fahrten bei Tageslicht vom Zug aus Giraffen und Antilopen, mit etwas Glück auch Elefanten und Flusspferde zu sehen. Gelegentlich wird die Fahrt von Dar es Salaam nach Kisaki und zurück mit einem speziellen Charter-Zug von Safariunternehmen angeboten und ist somit eine der wenigen Möglichkeiten für Bahnenthusiasten, „Pirschfahrten“ mit dem Zug zu unternehmen. Viele Besucher des Parks nutzen die Bahnreise mit der TAZARA über Kisaki.

Inzwischen bewirtschaftet ein Hongkonger Unternehmen den privatisierten Hafen von Dar es Salaam und baut ihn aus. Das könnte sicher die TAZARA wieder attraktiver machen, deren Privatisierung auch ansteht. Die Regierungen von Tansania und Sambia kamen 2005 überein, die TAZARA zu privatisieren, wegen des gesunkenen Transportaufkommens und der notwendigen Reparaturen an Lokomotiven. Zu Beginn der offiziellen Gespräche am 20. April 2006 wurde gesagt, dass chinesische Interessen aufgrund des vorherigen Engagements der Vorrang gegeben werden könnte – den ‚alten‘ Freunden Afrikas also, die heute in der Presse – unter wirtschaftlich total veränderten Vorzeichen – die ‚neuen Freunde‘ oder auch die ‚neuen Herren‘ Afrikas genannt werden.

Nilini mchango wa baisikeli utatambuliika kama chachu ya kukua kwa uchumi wa tanzania?

Shikunzi Haonga

Kontakt:
shikunzih@
yahoo.com

Tegemeo kubwa la uchumi wa Tanzania ni kilimo ambapo wakazi wengi nchini hutegemea kilimo kujipatia mahitaji muhimu kwa njia hiyo. Watu wengi na hasa waishio vijijini tegemeo lao kubwa ni kilimo. Kilimo huwapatia kipato cha kila siku pamoja na kwamba kilimo wanacholima wakulima wengi wa Tanzania ni kilimo kisicho na mtaji.

Baada ya mavuno wakulima hufanya mchakato wa kusafirisha mazao mpaka mjini ambapo huuza kwa vyama vya ushirika au kwa watu binafsi wenye mitaji mikubwa na kujipatia fedha kidogo ya kuendeshea maisha ya kila siku.

Wakulima ambao huweza kusafirisha mazao yao mpaka mijini ni wale ambao angalau wana njia ya safiri na hasa baisikeli za

kusombea mazao yao hadi mijini. Kwa wale ambao hawana baisikeli huamua kuuza mazao yao kwa bei ndogo na ya hasara; kwa mfano debe la mahindi linalouzwa shilingi elfu ishirini wakati wa kiangazi, mkulima wa kijijini asiye na baisikeli ya kusafirisha mazao yake mpaka mjini huuza kwa shilingi miasita (600 Sh), hadi elfu moja na miambili kwa bei ya juu (1200 Sh).

Kwa mujibu wa benki ya dunia watanzania wengi waishio mijini na vijijini ni maskini waishio chini ya dolla moja kwa siku. Ni vigumu sana kwa mtu anayeishi chini ya dolla moja kuwa na uwezo wa kununua baisikeli ambayo itakuwa msaada kwake wakati wa mavuno. Kwa hiyo matajiri wengi huwanyonya maskini kila kuna-poitwa leo kwa kuwaibia mazao yao waliolima kwa nguvu na kupoteza muda mwingi nahii imepelekea kuwakona tabaka la walio nacho na wasio nacho (matajiri na masikini).

Tanzania baisikeli hazitumiki kwa kubebea mazao tu wakati wa mavuno, lakini pia hutumika kama magari ya kubebea wagonjwa. Maana huduma za hospitali nyingi za Tanzania na hasa vijijini huwa mbali na makazi ya watu. Kwa mfano utakuta vijiji zaidi saba wanatumia zahanati moja kwa matibabu; baadhi ya maeneo huwa weka wakina mama wajawazito wenye uchungu wa kujifungua wakati wowote katika matenga makubwa nyuma ya baisikeli na kumkimbiza hospitali ni kama nyanya au bidhaa fulani, au mtu akiwa shambani na kwa bahati mbaya akaumwa na nyoka hum-pandisha juu ya baisikeli na kumkimbiza hospitali baadhi ya watu hufia njiani kabla ya kufika hospitalini.

Wanafunzi wa shule mijini na vijijini hutumia sana baisikeli kwa usafiri wa kuwatoa majumbani kuwapeleka mashuleni na kuwarudisha. Mfano kati ya vijiji thelathini na tano shule ya sekondari ya serikali ni moja kwa hivyo mwanafunzi anayeishi mbali na shule hiyo itamuiya vigumu kuwahi shuleni endapo hana usafiri ambao mara nyingi ni baisikeli.

Matumizi makubwa ya baisikeli yamepelekea kuwapo na bei kubwa ya kununulia baisikeli. Ni vigumu sana kwa mkulima kununua baisikeli ya phonex au avon kwa kiasi cha shilingi 120,000 kwa pesa ya tanzania, wakati baada ya kuuza mazao yake alipata kiasi cha shilingi 70,000. Na anahitaji mtoto asome shule ale, avae, huduma za hospitali na mengine mengi. Kutokana na ukweli huo watu huishia kuazimana baisikeli na wakati mwingine wenye baisikeli huwakodisha wasiokuwa nazo mara kutokeapo dharura fulani.

Baadhi ya watu wanaweza wakawa na baisikeli na kuitumia kwa shughuli mbalimbali lakini kutokana na kipato cha mtanzania kama nilivyokuambia hapo awali kuwa huishi chini ya dolla moja, ni vigumu sana kwa mtu huyu kufanya matengenezo mara baisikeli iharibikapo maana vifaa vya baisikeli vina bei juu, maamuzi ya wengi huwa ni kuzifungia ndani baisikeli zao mpaka kipindi cha mavuno kinapo wadia mwaka ujao ndipo huweza kwenda kuzitengeneza. Pamoja na msaada mkubwa wa usafiri huu wa baisikeli hasa vijijini lakini serikali pamoja na mashirika yasiyo ya kiserikali na Mataifa tajiri yana kila sababu kuingilia kati na kunusuru maisha magumu waishio watanzania hawa walio wengi wa vijijini.

Utakuja kukuta baisikeli ina umuhimu sana katika maisha ya mtanzania wa kawaida. Kwanza kutokana na ukweli kwamba watanzania wengi ni maskini uwezo wa kununua magari haupo, magari hutembelewa na matajiri. Mtu wa kawaida akinunua gari watu wanaanza kuwa na hofu naye kwamba yawezekana ukawa unajihusisha na mambo haramu kama madawa ya kulevya ujambazi nk.

Lakini pia miundombinu ya Tanzania hairuhusu kila aina ya usafiri kutumika kwa urahisi, kwa mfano ni vigumu kwa magari kufika vijijini kwa urahisi na hasa wakati wa masika na vuli kwa sababu barabara huwa ni mbovu sana magari yakienda hukwama huko kwa zaidi ya wiki mbili na zaidi lakini baisikei ikikwama ni rahisi kuikwamua.

Rais wa Tanzania Jakaya Mrisho Kikwete alisema anashangaa kwa nini Tanzania inakuwa masikini pamoja na maliasili nyingi ambazo Mungu amewazawadia, madini mengi, mafuta yamegundulika kwa wingi, milima mirefu, mbuga za wanyama, maziwa na mito vya kutosha lakini bado watanzania wanaogelea katika dimbwi la umaskini.

Sioni sababu ya kutosema kwamba baisikeli imekuwa na mchango mkubwa katika kukuza pato la taifa kuliko hata sekta kubwa hapa nchini mfano sekta ya utalii, madini nk. na kushawishika kusema kwamba serikali ya Tanzania na Mataifa makubwa yaingilie kati katika kuinua maisha ya mtanzania wa kijijini na ya kuboresha matumizi makubwa ya baisikeli na kuwa ya kisasa zaidi au kuboresha miundombinu mibovu ili magari yafike vijijini na kubeba mazao kwa wingi kuinua maisha ya wakulima na pato la taifa.

Wann wird man sich an den Beitrag des Fahrrads erinnern als Sauerteig für das Wirtschaftswachstum von Tanzania?

Shikunzi Haonga

Die Landwirtschaft ist Tanzanias wichtigster Erwerbszweig, durch den viele Bewohner, besonders in den Dörfern, ihren Lebensunterhalt bestreiten – ohne großen Einsatz von Kapital. Nach der Ernte bemühen sich die Bauern, ihre Ernte in die Stadt zu bringen zum Verkauf an Genossenschaften oder Privatpersonen, um so ein Einkommen für ihren täglichen Bedarf zu erzielen. Diejenigen, die das schaffen, nutzen dafür wenigstens ein Fahrrad. Alle anderen können nur vor Ort für einen geringen Preis mit Verlusten verkaufen, z.B. in der Trockenzeit Mais für 600 bis 1200 im Dorf statt 20.000 TSh in der Stadt.

Nach Aussagen der Weltbank leben viele Tanzanier in Stadt und Land mit weniger als einem Dollar pro Tag. Für sie ist es sehr schwer, als Hilfe für die Erntezeit ein Fahrrad zu kaufen. Daher beuten viele Reiche die Armen immer dann aus, wenn sie denen, die mit viel Kraft und Zeitaufwand geerntet haben, ihre Ernteerträge abtransportieren, d.h. praktisch stehlen.

In Tanzania wird das Fahrrad nicht nur benutzt, um Erträge zur Erntezeit zu transportieren, sondern auch zum Krankentransport. Denn die ärztliche Versorgung, besonders in den Dörfern, ist weit von den Einwohnern entfernt. Man findet z.B. oft mehr als sieben Dörfer, die nur eine Krankenstation haben. In einigen Gegenden werden schwangere Frauen kurz vor der Geburt in großen Körben hinten auf dem Fahrrad wie Tomaten oder irgendeine Fracht ins Hospital gefahren. Oder es passiert auch, dass von denen, die auf dem Feld von einer Schlange gebissen wurden und auf dem Rad transportiert werden, einige sterben, bevor sie das Hospital erreichen.

Viele Schüler in Stadt und Land benutzen ebenfalls das Fahrrad für ihren Schulweg. Wenn z.B. für 35 Dörfer nur eine Oberschule besteht, ist es schwer, ohne Fahrrad die Schule zu erreichen.

Der häufige Gebrauch von Fahrrädern treibt den Preis für ein Rad in die Höhe, sodass es für einen Bauern sehr schwer ist, ein (chinesisches) Phönix- oder ein (indisches) Avon-Rad für 120.000 TSh zu kaufen, wenn er für seine Ernte nur 70.000 TSh bekommen hat.

gekürzte Übertragung von Arnold Kiel

Kontakt:

shikunzih@yahoo.com

Außerdem braucht er noch Schulgeld, Essen, Kleidung, Hospitalkosten und anderes mehr. Daher muss man oft ein Fahrrad borgen, oder Fahrradbesitzer können für Notfälle Räder verleihen. Der Gebrauch des Fahrrads ist also einigen Leuten möglich, allerdings fällt es ihnen oft sehr schwer, bei dem erwähnten niedrigen Einkommen von weniger als einem Dollar die Fahrräder zu reparieren, denn Ersatzteile sind teuer. Viele beschließen, ihr Rad bis zur nächsten Ernte einzuschließen, um es erst dann reparieren zu lassen. Das Fahrrad ist zwar eine große Hilfe, aber Regierung, NGO's und reiche Nationen haben allen Grund, das schwierige Leben auf dem Lande zu erleichtern. Die Bedeutung des Rades für viele Tanzanier beruht auch auf der Tatsache, dass viele sich kein Auto leisten können. Das können nur die Reichen, und wenn ein gewöhnlicher Tanzanier ein Auto hat, gerät er in den Verdacht, dass er es auf krummen Wegen erworben hat. Außerdem erlaubt der Zustand des Landes nicht jede Art von Transport. Besonders in der Regenzeit erreichen viele Autos wegen des Straßenzustandes nicht die Dörfer, stecken oft zwei Wochen fest, während man ein Fahrrad leicht aus dem Schlamm holen kann.

Unser Präsident Jakaya Mrisho Kikwete sagte, dass er überrascht sein, dass viele Tanzanier noch in Armut schwimmen, obwohl Gott uns reich beschenkt habe mit Bodenschätzen, Edelsteinen und Öl sowie schöner Landschaft mit großen Bergen, Nationalparks, Seen und Flüssen. Ich meine also, dass der Beitrag des Fahrrads für die Einkommenssteigerung sehr wichtig ist – sogar wichtiger als die Sektoren Tourismus und Bodenschätze. Ich bin überzeugt, dass unsere Regierung und die großen Nationen das Leben der Tanzanier durch die Förderung des Fahrradgebrauchs erleichtern können, bis auch der Zustand der Straßen so verbessert ist, dass Autos den Erntetransport übernehmen können.

The Dala Dala

Alexander Tarazo

“Daladala”, which means public commuters' buses, are quite famous and the main means of transport used by the majority of the people in the cities and towns in Tanzania. “Daladala”, comes from the word “Dala” (derived from the word ‘dollar’) and meant the five

Tanzanian shillings demanded as bus fare in the 1980s and 1990s. The city commuters had to pay “Dala”, and from this practice the term Daladala became the common expression for the bus.

My interest in this article is to open a discussion based on the survey I conducted through interviews with some of Mwanza City Daladala drivers and conductors. The interviews intended to get a better understanding of the Daladala business and the challenges that the Daladala drivers and conductors face in Mwanza City. The specific issue of this article is to bring into light the Employment status of “Daladala” drivers and conductors.

It should be understood that after the government started to make nation-wide sectoral reforms, public transport was open to the private sector and many individuals and enterprises were allowed to start a “Daladala” business. It is viewed by many reformers that private sector enterprise is the engine of economic growth as it provides wide job opportunities especially for the youth. In theory it’s the major and fastest growing job creation mechanism with positive growth prospects. Sociologically, the youth community is provided with a wide range of employment opportunities which enhances nation building and societal cohesion.

Again, there is multi-faceted view on “Daladala” as a job creation mechanism. Most of the Daladala drivers and conductors are “day workers” and not fully employed, the reality looks different from what was intended. They are paid wages if not allowances from the daily collection, after they have put aside the Daladala owner’s collection which on the average is between Tsh 25,000 and Tsh 30,000 (\$25-\$30) per day. Petrol is paid separately from the owner’s collection. The total daily collection may amount to Tsh 50,000 (\$50), half of it goes to the Daladala owner as seen earlier. Of the remaining Tsh 25,000 (\$25), bus driver and conductor spend almost Tsh 15,000 (\$15) or Tsh 20,000(\$20) on petrol and the remaining sum of Tsh 10,000 (\$10) or Tsh 5000 (\$5) is shared between the driver and conductor. Upon the “day worker” arrangement salaries are not paid, there are no health package, no work insurance and work safety assurance, all this is to be taken care of by the individual driver and conductor. The situation is deplorable and needs to be questioned in today’s context.

The Daladala drivers and conductors interviewed had this to say, “We are paid very little compared to the work we do, and it

Alexander Tarazo is Sociology Student at the St. Augustine University of Tanzania in Mwanza.

Contact via Dr. Gundula Fischer: GundulaFischer@gmx.net

is a whole day's work with no work shift. The work compromises our health, it's the only means of survival". The conductors interviewed were not far from the drivers' cry here. They said, "Our work has no security, no health arrangement but worse than that: our employment status is not certain, no contract, no protection, the Daladala owner can fire you any moment he/she feels to do so, especially when you fail to meet the agreed collection - imagine in this competitive Daladala business sometimes business is not good".

From the interviews, it is evident that the situation is against the legal framework of employment, which obliges employers to fully employ their employees once they have worked for them for about six months. This is not the case in the Daladala business at large. Some of the Daladala owners interviewed said, there were different arrangements, as some are employed and have full benefits, but they admitted that some owners run their business in an extreme form.

The question arises, how the drivers and conductors can claim their employment status if they do not have one. Employment benefits are curtailed and only Daladala owners benefit from making good a profit out of the sweat of the cheap labour of their drivers and conductors. This is not far from exploitation by Daladala masters. It is time for the society in Tanzania, sociologists and human rights activists to stand up, shout and argue at the same time. One would ask where the position of Trade Unions is in global capitalism. Are they an instrument for the public sector only? Trade Unions do your home work and stop being hypocrites supporting only the employees of the large public sector. Your credibility has lost ground. The Daladala business provides a wide range of employment possibilities – it is time to support the drivers and conductors as workers with the right to have appropriate legal employment papers.

Another person may ask, do we wait for a multinational Daladala corporation to invest and bring in new luxurious Daladala and employ drivers and conductors with papers, and then we start to shout for work benefits, high salaries, and that long working hours are bad for our health? What are we doing now? Let the cry start now.

Sociologists wake up, let's do more, let us not wait until our society's values break down and worse situations occur than those we talk about now. It is our role to go an extra mile in order to shape our societies for the better in global capitalism. Today it is the Daladala workers, tomorrow the domestic house maids – and who will follow then?

It is Sad But Too True – the Driver is Our King

Erick Kalunga

The driver of the daladala is perhaps the most important person on the bus. He holds your life in his hands. Literally. One twist of those hands in the wrong direction and he can send you on your way to the almighty before you could say 'konda'.

Generally drivers are supposed to be closed in their own world up at the front of the bus, carefully navigating the vehicle through chaotic traffic and potholes and ensuring that we arrive safely at our destinations. To ensure they do this critical assignment well, they are supposed to keep their brains free of any "clutter" which here would refer to anything that is not related to the actual steering the vehicle.

But that is only the ideal. In reality drivers in the daladala are as involved in the running of things inside the bus as the conductor. They dart glances at the rear view mirror to confirm that money is being collected and that everybody complies accordingly. If they see anything amiss they will point it out immediately. "Hey, that woman did not pay! What is wrong with you?" the vigilant driver is usually heard shouting to his konda. If you are lucky, at this particular point the bus will only be idling at the stop. Or it could be at the traffic lights - in stationary mode. But in some hair-raising instances, the bus could be moving as the driver supervises business inside. He will be shifting his attention between the busy road ahead and the rear-view mirror where he has all of you in sight. It gets truly scary when someone fails to pay. Frothing at the mouth, he will turn, glare and shout at the unlucky passenger or konda demanding for the fare. It is not unusual for some drivers to actually threaten to "come over" and deal with the recalcitrant passenger by himself.

Needless to say this is can be an alarming situation to find yourself in. You want your driver to be calm and appreciative of the fact that your priceless life is in his hands. In one instance a driver dismissed the suggestion that he takes the bus to a nearby police post to deal with some rather stubborn fare defaulters. He also refused to drive on and insisted on stopping the vehicle saying he was "going to show them." They were three passengers who claimed that they had taken care to request to pay Sh200 instead of Sh300 before boarding. Apparently, the conductor could not re-

Source: The Citizen (Dar es Salaam), Posted to the web 15 December 2007

call such a request being made and he stated (shouted) so. That was the problem. His voice was sharp like a whip as he lashed out at the group while other passengers tried desperately to calm him down in vain. "Do you know the price of petrol nowadays?" he roared at those who were trying to bring order to the house. "We don't get money from trees. You will pay the full fare!" He then instructed the conductor not let off the offenders until they had been punished. As we innocent onlookers worried what was going to happen next, calm miraculously descended on the man and he "forgave" the miserly trio.

My advice to fellow daladala commuters is try and avoid buses driven by crazies. I'm aware of course, that this is easier said than done since I've seen some seemingly respectable elderly drivers turn into frothing psychopaths in an instant. They may not wear tags on their shirts to warn you they are dangerous but you can look out for the signs.

The driver's age is good pointer, but as stated above, some people don't always act their years. Generally, however, the younger the driver the more aggressive he tends to be on the road. The older crazies are still fewer in between even though you need to be on your guard. The reason you may find a 50- something driver a safer bet is that these sometimes turn to be owners of the vehicle they are driving hence the apparent caution in their attitude. After a long period in government employment they have retired and with their saving funds bought the bus.

If you feel unsure of the age distinction you can decide by appearances. Regardless of his age if he is dressed like a crazy person he will probably behave like one too. Uncombed hair, red eyes (from smoking or drinking strange things obviously), torn uniform that is untucked perhaps with one sleeve laying limp on the side and sagging jeans are clear signs that your driver should be in an asylum not on the road.

Sometimes, however, appearances might not tell the whole story. A badly dressed driver can turn out to be very mature in how he carries himself on the road while a seemingly decent, well-shaven guy can turn out to be a maniac. You may have to use your gut instinct in making the right decision.

Word of mouth may also help. It could be from a fellow passenger who has been there before and survived to tell the story. But sometimes they tend to generalise in a not-so-helpful way. They will say, for instance, "drivers on that route are deadly" and if you listen to them it means you might need to spend on a taxi instead.

Since most buses have names, the shrewd passenger who has had his brush with death might warn you never to board

'Ronaldinho' because its driver once sent his passengers into a wet ditch on a Monday morning. They might even go further and volunteer more names of cars that you should steer clear of. More often than not, you will not get the chance to profile your driver before boarding a bus as you're likely to be more concerned with squeezing through the crowd to get yourself a seat before it gets too dark.



Jumuiya za kimataifa zitilie mkazo sekta ya usafiri barani afrika

Shikunzi Haonga

Maendeleo ya Tanzania yanategemea na namna ambayo viongozi watakuwa na ubunifu wa kuangalia mambo ambayo ni chachu katika kuleta maendeleo hayo, kuna msembo ambao ulianzishwa na mheshimiwa Rais wa Jamuhuri ya Muungano wa Tanzania Jakaya Mrisho Kikwete katika kipindi cha kampeni za mwaka 2005 unaosema "maisha bora kwa kila mtanzania". Ni kweli msembo huu unaonekana chanya katika jamii ya wataanzani. Ni wazi kwamba serikali ya Tanzania bado haijatilia mkazo katika maeneo muhimu ambayo yanaweza kumkomboa mwananchi ka-

Kontakt:

*shikunzih@
yahoo.com*

tika hali ngumu ya maisha aliyonayo. Kuna sekta nyeti ambazo serikali ikizitilia mkazo kutakuwa mabadiliko chanya katika uchumi wa nchi. Kuna sekta nyingi nyeti nchini Tanzania kutokana na utajiri wa nchi ya Tanzania mfano madini, kilimo, uvuvi, nishati, utalii, usafi-lishaji nk, endapo nguvu kubwa na jitihada zitawekwa katika sekta hizi ni wazi maisha bora kwa kila mtanzania yana-wezekana.

Nataka kuzungumzia juu ya suala la usafiri nchini Tanzania na hasa usafiri wa daladala katika miji mbalimbali nchini Tanzania.

Daladala ni aina ya usafiri maarufu sana nchi Tanzania ambapo hutumiwa na wamilioni ya watu katika kusafiri toka eneo moja kwenda eneo jingine na hasa maeneo ya mijini ambapo hasa ndiko huwa na msongamano mkubwa wa watu wanaokuja kujitafutia maisha bora.

Tanzania ina jumla ya wakazi milioni thelathini na saba na mji wa Dar-es-Salaam peke yake ambao ndio mji mkubwa kuliko miji mingine una jumla ya wakazi milioni nne. Kutokana na wingi huu matumizi ya usafiri wa daladala pia ni mkubwa sana katika jiji la Dar-es-Salaam usafiri huu hutumika kwa makundi mbalimbali: wafanyakazi, wafanyabiashara, wanafunzi na wageni toka nchi mbalimbali pia hupenda kutumia usafiri huu na kushiriki karaha za usafiri huu watanzania.

Daladala imekuwa ikitumiwa na hata baadhi ya watu wenye magari yao, ambapo huamua kuacha magari yao na kupanda daladala kutokana na kuogopa foleni kubwa barabarani zinazofanya magari yasimame kwa muda mrefu na kupoteza mafuta mengi katika foleni na kuwasababishia gharama kubwa ya kununua mafuta hivyo hujikuta wakitumia magari yao siku za mapumziko.

Wanafunzi wamekuwa wakipata shida sana katika kutumia daladala kwani hukatazwa kupanda daladala kutokana na ukweli kwamba wao hutoa kiasi kidogo cha nauli na hivyo kusababisha hasara kwa wamiliki wa mabasi. Sasa hivi nauli ya serikali ya abiria ni shilingi mianne hadi mia tano kwa baadhi ya njia wakati mwanafunzi analipa shilingi hamsini katika safari yoyote.

Kumekuwako na hali ya kuwasukuma wanafunzi na wakati mwingine wanafunzi ambao ni wadogo wamekuwa wakiumizwa na hata kufa kutokana na ukatili wa makonda wa daladala. Gazeti la uhuru la alhamisi ya tarehe 13/03/2008 nchini Tanzania limeripoti wanafunzi kujeruhiana kwa kukatana mapanga kwa sababu ya unyanyasaji wa makonda wa daladala.

Wamiliki wa daladala nchini Tanzania ni wengi, wao ni watu binafsi maana serikali ilishindwa kuendesha huduma hii peke yake nchi

nzima na hivyo watu binafsi wakawekeza katika sekta ya usafiri-shaji na kuwako na soko huria katika uendeshwaji wa sekta hii. Kwa hiyo daladala nchini Tanzania ni aina ya vigari vidogodogo (hiace bus) kwani uwezo wa wawekezaji hawa kununua mabasi makubwa ni mdogo.

Watumishi wengi wa daladala hawana kisomo cha kutosha kwa maana sehemu kubwa hujifunza wenyewe pasipo kuhudhuria shule maalumu za udereva na hivyo kusababisha ajali za mara kwa mara barabarani. Pamoja na serikali kujitahidi kwa kadri ya uwezo kupambana na watu wasio na kisomo kizuri katika fani ya udereva lakini bado kumekuwapo na hali ya uhujumu miungoni mwa wadau hao wa usafiri wa daladala.

Ni wazi kwamba daladala imekuwa na mchango mkubwa katika kukuza uchumi wa nchi kutokana na kusafirisha watumishi mbalimbali katika kada mbalimbali za utumishi ndani ya Tanzania.

Vyombo vya habari nchini Tanzania wanatambua mchango huo ingawa tunatambua hasara na unyanyasaji mkubwa unaofanywa na daladala nchini Tanzania na hasa kuwanyanyasa wanafunzi.

Serikali na mashirika ya kimataifa yana kila sababu ya kutupia macho suala zima la uboreshaji wa sekta hii ya usafiri nchini Tanzania pamoja na miundombinu mibovu katika maeneo mbalimbali ya nchi yanayosababisha gharama za maisha kupanda kwa kutozwa nauli kubwa kwa mlalahoi.

Maisha bora yatakuja endapo tutaboresha miundombinu na kuweka suala zima la usafiri katika medani ya kimataifa kwa kupata watumishi madhubuti na wenye elimu ya kutosha watakaoepusha ajali zisizo za lazima na kutupotezea watu muhimu katika mchango wa uchumi wa taifa eti kwa sababu ya ajali za barabarani zinazosababishwa na madereva wa daladala nchini Tanzania.

Die Gemeinschaft der Völker betone den Verkehrsbereich auf dem afrikanischen Kontinent

Shikunzi Haonga

Der Fortschritt Tansanias hängt davon ab, wie sorgfältig die Führer auf die Dinge achten, die den Treibstoff für diesen Fortschritt bilden. So lautet ein Leitspruch des Präsidenten der Vereinigten Re-

*gekürzte Übertragung von
Arnold Kiel*

Kontakt:

*shikunzih@
yahoo.com*

publik Tansania, Jakaya Mrisho Kikwete, in der 2005 begonnen Kampagne „Gutes Leben für alle“. Dieser Spruch wird positiv in der tansanischen Gesellschaft angesehen. Es ist jedoch offensichtlich, dass die tansanische Regierung wichtige Bereiche noch nicht genügend beachtet hat, die das schwere Leben seiner Bürger erleichtern könnten. Es gibt sensible Sektoren, deren Stärkung einen Wandel in der Wirtschaft bedeuten könnte. So z.B. Bergbau (Förderung von Edelsteinen), Landwirtschaft, Fischerei, Energie, Tourismus, Transport u.s.w.

Ich möchte hier über die Frage der Verkehrsmittel, insbesondere die Nutzung der Daladala in den verschiedenen Städten Tansanias sprechen.

Das Daladala ist ein berühmtes Verkehrsmittel in Tansania, das von Millionen von Menschen, besonders in den dicht bevölkerten Städten, benutzt wird, die dort bessere Lebensbedingungen suchen. Tansania hat 37 Millionen Einwohner, Dar-es-Salaam allein, die größte Stadt, 4 Millionen. Das bedeutet einen sehr großen Gebrauch des Daladala durch die verschiedensten Gruppen wie Arbeiter, Händler, Schüler und auch Ausländer, die gern dieses tansanische Verkehrsmittel nutzen und seine Unannehmlichkeiten mit den Tansaniern teilen.

Sogar Autobesitzer nehmen sie in Anspruch, die ihre Wagen wegen der langen Staus auf den Straßen, dem Zeit- und Benzinverlust stehen lassen und nur an Feiertagen selber fahren.

Schüler bekommen große Probleme, wenn ihnen die Fahrt im Daladala verweigert wird, weil sie nur wenig Fahrgeld bezahlen; das bedeutet einen Verlust für die Besitzer, denn der offizielle Fahrpreis ist 400-500 TSh je nach Strecke, während Schüler nur 50 TSh pro Fahrt bezahlen müssen. Es kam zu Tumulten, manchmal wurden kleinere Schüler verletzt wegen der Rücksichtslosigkeit der Kontrolleure, manchmal sogar tödlich. Am 13.3.2008 wurde z.B. in der Zeitung Uhuru von einem derartigen Vorfall berichtet, bei dem Schüler mit Macheten zuschlugen wegen der Schikanen der Kontrolleure.

Viele Daladala-Besitzer sind Privatleute, denn die Regierung ist nicht in der Lage, überall im Land den Transportdienst allein zu betreiben. So ist der Markt geöffnet für viele Privatunternehmer, die sich allerdings nur kleinere Fahrzeuge (Hiace Busse) leisten können.

Viele Fahrer haben keine ausreichende Ausbildung, besuchten keine Fahrschule, was häufig Unfälle zur Folge hat. Obwohl sich die

Regierung nach Kräften bemüht, den Leuten, die keine ordentliche Fahrausbildung haben, zu begegnen, gibt es eine Abwehrlage unter den Busunternehmern.

Offensichtlich hat das Daladala eine große Bedeutung zur Aufrechterhaltung des Wirtschaftslebens im Land, weil die unterschiedlichsten Berufsgruppen in ihren unterschiedlichen Funktionen durch es befördert werden. Die Medien erkennen diesen Beitrag, obwohl sie auch die Schikanen sehen, besonders gegenüber Schülern.

Die Regierung und internationale Organisationen haben allen Grund, ihre Aufmerksamkeit der Verbesserung des Transportsektors im Land sowie der mangelhaften Infrastruktur in etlichen Teilen des Landes, die die Lebenshaltungskosten für die Ärmsten durch die Forderung hoher Fahrpreise in die Höhe treibt, zuzuwenden.

Ein „gutes Leben“ kommt, wenn die Infrastruktur verbessert wird und die gesamte Transportfrage als internationales Anliegen angesehen wird, um so gut ausgebildete und qualifizierte Angestellte zu bekommen, die unnötige Unfälle vermeiden, durch die wir wichtige Leute für die Wirtschaft verlieren, nur wegen der Verkehrsunfälle, die durch Daladala-Fahrer verursacht werden. werden.

Für Fahranfänger ein Paradies

Impressionen einer deutschen Praktikantin

Friederike Paul

Seit ich in Dar es Salaam bin, genieße ich auch die Freiheit, die mir mein Auto gibt. So fahre ich am Wochenende beispielsweise sehr gerne an den Strand und auch sonst ist es sehr praktisch und auch sicherer, sein eigenes Auto zu haben. Vor allem wenn man bedenkt, dass man in Tanzania seinen Führerschein unter dem Baum kaufen kann!

Das Autofahren hier ist eine etwas kompliziertere Sache, aber so langsam klären sich für mich die Bilder des Chaos und ich kann hinter dem Ganzen doch eine gewisse Ordnung erkennen.

Das will ich hier mal näher erklären:

Friederike Paul macht zur Zeit ihren Master of Development Management an der LSE in London und war 2005 für ein halbjähriges Praktikum im Bereich HIV/AIDS mit der GTZ in Mbeya und in Dar es Salaam.

*Kontakt über Elisabeth Steinle-Paul:
Steinle-Paul@t-online.de*

Dar ist (2005) die einzige Stadt in Tanzania, die über ein paar wenige Ampeln verfügt. Ich bin schon vom Anblick her anderes gewohnt: Die Lichter sind horizontal angeordnet. Also links grün, Mitte gelb, rechts rot. Es gibt allerdings auch Ausnahmen, da sind sie für mich dann wieder ganz ‚normal‘. Ab und zu gibt es unten links, oder unten rechts (oder sogar beides) noch ein grünes Pfeillicht. Auch die Bedeutung der Ampeln unterscheidet sich doch sehr stark von der unseren. Bis vor kurzem dachte ich noch, die unterschiedlichen Bedeutungen dieser Ampeln hätten mit den Tageszeiten zu tun. Denn es gab Zeiten, in denen hinter mir gehupt wurde wie verrückt, wenn ich an roten Ampel stehen blieb. Und Zeiten, in denen ich einfach über Rot fuhr und dafür dann wiederum von einem wütenden Hup-Orchester erklärt bekam, dass ich mal wieder die falsche Entscheidung getroffen hatte. Es gab auch einige Gelegenheiten, bei denen ich über Grün fuhr und die anderen Fahrer den Kopf schüttelten und wiederum lautstark ihre Hupe betätigten. Hupen. Hupen ist das Hobby Nummer eins von Autofahrern in Tanzania. So gibt auch sehr viele Variationen von Hupen. Manche spielen eine Melodie, wiederum andere quäken einfach nur. Gehupt wird aus verschiedenen Gründen. Dalla Dalla Fahrer hupen, um ihre Fahrgäste anzulocken (wobei ich die Logik dahinter nicht so ganz verstehe - ich springe immer vor Schreck 10 Meter weit weg, wenn so ein wild gewordener Dalla Fahrer 10 Zentimeter knapp an mir hupenderweise vorbeirauscht!). Es wird auch gehupt, um zu signalisieren: ‚Hier komme ich, geh mir aus dem Weg!‘ Dann gibt es noch ein Hupen, das aussagt: ‚Hey, du Vollidiot, die Ampel ist schon gelb, beweg dich endlich!‘; Ein weiteres Hupen heißt: ‚Fahrradfahrer und Fußgänger aufgepasst und ab in den Graben springen!‘ Manchmal hupen sie auch nur um zu sagen: ‚Hallo Mzungu, willst du mich heiraten?!‘ Und ab und zu hupt man eben auch, um sich einfach nur zu begrüßen.

Aber zurück zu den Ampeln. Nachdem ich nun lange Zeit gedacht habe, die Ampelphasen und ihre Bedeutung hätten mit den Tageszeiten zu tun, habe ich endlich die Logik, die dahinter steckt, entdeckt. Also wenn der kleine Grüne Pfeil leuchtet und die Ampel rot ist, dann darf ich fahren. Wenn der Pfeil nicht leuchtet, muss ich stehen bleiben. Wenn grün ist, darf ich generell fahren, muss aber schauen, ob nicht ein anderes Auto kommt, oder der Polizist mit seinem Fähnchen winkt. Bei Gelb heißt es Kickstart und mit quietschenden Reifen los. (Außer man steht auf Hupkonzerte, dann kann man auch erst bei grün fahren...) Nachts kann man eigentlich fahren, wie man will. Da gilt dann nur noch, wie an allen

Strassen, wo es keine Ampeln gibt: der Stärkere gewinnt, je dreister, desto schneller kommt man voran.

Auch die Autolichter sind eine interessante Angelegenheit.

Hier gibt es wiederum verschiedene Möglichkeiten, die Lichtzeichen zu deuten. So kann zum Beispiel Aufblenden tagsüber heißen: 'Hallo Mzungu' oder 'Achtung, Unfall voraus!' oder 'Achtung an deinem Auto stimmt was nicht!' oder 'Hilfe, bist du verrückt, beim Autofahren zu lesen' (Ich habe mein Steuer links, bei Linksverkehr, und es wäre sehr amüsant rauszufinden, wie die Leute reagieren würden, hätte ich beispielsweise einen Hund auf dem Beifahrersitz. Aber auch jemand, der gerade liest oder schläft ist immer ein Spaß). Durch Aufblenden grüßen sich auch Busse und Lastwagenfahrer. Es ist also ähnlich wie das Hupen. Beides gleichzeitig und sehr lange bestärkt natürlich noch die Aussage, die man treffen will, und ist hier äußerst beliebt.

Fernlicht bei Nacht heißt einfach nur: 'Ich sehe nichts, also sollst du auch nichts sehen'.

Aber so ein Auto hat ja noch mehr Lichter. So kann rechts blinken bedeuten: Bitte nicht überholen, da kommt jemand oder eben auch, dass man abbiegen will. Links blinken heißt 'Du kannst überholen' oder 'ich biege ab'. Auch hier gilt die Regel: wird das ganze von Handzeichen seitens des Fahrers begleitet, ist das Argument noch stärker und meist noch etwas verwirrender, denn man weiss ja nicht, ob er dir einfach nur winken will! Oh und dann gibt es noch die bunt blinkenden Auspuff- oder Kennzeichen Lichter, oder Unterboden Beleuchtungen. Diese sagen allerdings nur aus, 'Ich bin so cool'.... Eine letzte schwierigere Angelegenheit ist dann, gar keine Lichter zu haben, oder auch einfach gar keine Zeichen zu geben, das macht dann meine ganze Theorie wieder zunichte, und das passiert ziemlich häufig ...

Jetzt gibt es aber nicht nur Autos auf den Strassen, sondern eben auch noch Menschen. Und die wiederum scheinen die Augen fest zuzumachen, wenn sie über die Strasse rennen, ganz nach dem Motto jetzt oder nie! Was die zahlreichen Hunde denken, die über die Strasse rennen, habe ich noch nicht rausfinden können.

Der Vorteil, den dieses geordnete Chaos für mich bietet ist, dass es mir niemand übel nimmt, wenn ich mal aus Versehen einen Fehler mache. Dann wird eben kurz gehupt und der Kopf geschüttelt. Für einen Fahranfänger wie mich das reinste Paradies! Aber auch manchmal ganz schön anstrengend.

Jedoch bin ich trotzdem über einen eigenen fahrbaren Untersatz froh, denn der Großteil der Autofahrer hier fährt dann doch ziemlich, wie es ihnen gerade passt, und das ist oft sehr unvorhersehbar und nicht selten riskant!

Konni Freier arbeitet im EPIZ e.V. in Berlin und koordiniert dort das Projekt Globales Lernen in der beruflichen Bildung und ist Mitglied im Vorstand des Tanzania-Network.de e.V.

Kontakt:

freier@epiz-berlin.de

Eine Rose auf Reisen

Konni Freier

Mehr als 5000 TansanierInnen arbeiten auf Tansanias Blumenfarmen, achtzig Prozent sind Frauen. Sie erhalten einen durchschnittlichen Monatslohn von 45-48 US-Dollar: Groß wachsen wird diese Industrie nun nicht mehr, denn in Äthiopien erhalten die ArbeiterInnen nur sieben Dollar.

Rose Michael Kimela (30) arbeitet seit 1998 in der Blumenindustrie. Von ihrem Zuhause läuft sie ca. 45 Minuten zur Loliondo-Farm, einer 20 Hektar großen Zweigstelle der Kiliflora Ltd in der Nähe von Arusha. Rose Mimela Kimela arbeitet in der Ziegelhalle, sie sortiert die frisch geschnittenen Blumen nach der Länge der Stiele und sucht die Pflanzen mit den zartesten Knospen heraus.

Zu Beginn waren die Arbeitsbedingungen sehr schlecht. Rose Kimela bekam Hautausschläge, da sie beim Sortieren der Rosen, die in der Regel hochgradig pestizidbelastet sind, keine Handschuhe trug.

Heute ist Kiliflora eine der beiden Vorzeigefarmen in Tansania: Die ArbeiterInnen tragen Schutzkleidung, sie werden kostenfrei medizinisch versorgt, ihre Kinder besuchen den betriebseigenen Kindergarten, es gibt Volleyball- und Fußballplätze, 84 Tage bezahlten Mutterschutz und geregelte Arbeitszeiten, 45 Stunden an sechs Tagen die Woche. Überstunden werden vergütet, Arbeitsausfall durch Krankheit oder den Tod von Angehörigen sozial abgefangen. Auf allen anderen Farmen des Landes ist die soziale Situation der ArbeiterInnen katastrophal.

Loliondo wurde durch das Flower Label Program, die Fairtrade Labelling Organisation und das niederländische MPS-Siegel (Milieu Programma Sierteelt – Umweltprogramm Zierpflanzen) zertifiziert.

Auf der Farm werden mehr als 50 verschiedene Rosen-Varietäten angebaut. Drei Mal täglich werden sie geerntet und für sechs Stunden in desinfiziertes Wasser gestellt, um die optimale Qualität zu erreichen. Die Rosen wachsen in Gewächshäusern, die mit Bewässerungssystemen ausgestattet sind. Das Wasser wird recycelt. Das Substrat, auf dem die Rosen wachsen, ist aus vulkanischem Material, welches aus der Nähe stammt.

Montag Nachmittag: Die frisch geernteten, sortierten und verpackten Rosen werden von der Farm mit Kühlfahrzeugen spezialisierter Firmen, die sich nur um die Abfertigung der Blumen kümmern, abgeholt. Der Exporteur schickt zeitgleich die Ankündigung der Lieferung an den Importeur, diese Information nennt man Avis. Der Lieferavis ist in Wertschöpfungsketten (supply chains) von großer Bedeutung. Er informiert über den geschätzten Eingang der Lieferung, über die enthaltenen Produkte und den Umfang der Lieferung. Das ermöglicht dem Importeur und dem Spediteur entsprechende Vorkehrungen zu treffen, die Ware zu verkaufen, Lager- und Kühlkapazitäten sicher zu stellen, personelle und infrastrukturelle Ressourcen, z.B. die Anzahl der LKW einzuplanen.

Mit LKWs gelangen die Rosen zum Cargo Center des Jomo Kenyatta Airports in Nairobi. Über die Laderampe geht es direkt in den Kühlraum. Im Kühlraum können bis zu 40 Paletten gleichzeitig gekühlt werden. Die Temperaturen werden digital kontrolliert. Nach dem Entladen der Kühlfahrzeuge wird die Ware gewogen und vorkontrolliert. Die Temperatur wird wieder gemessen, die Frachtdokumente zusammengestellt und der Zustand der Ware dokumentiert. Direkt nach dem Wiegen kommen die Blumen in einen weiteren Kühlraum. Die Mitarbeiter in diesem Bereich tragen Thermoanzüge. Hier werden die Blumen als Luftfracht fertig gemacht, indem sie auf speziellen Paletten zusammengestellt werden. Gleich hinter dem Cargo-Center beginnt das Rollfeld. Dort stehen die Flugzeuge schon bereit. Die Blumen werden erst kurz vor dem Abflug vom Kühlraum in das Flugzeug verladen. Von der Laderampe über den Kühlraum bis zum Flugzeug legen die Rosen insgesamt nur 200m zurück. Beim Transport der leicht verderblichen Ware zählt jede Minute.

Gegen Mitternacht gehen sie auf die große Reise. Auch von hier wird ein Avis an das Ziel, z.B. das Perishable Center Frankfurt am Main (PCF) geschickt, um die Ware anzukündigen und dem Empfänger zu ermöglichen, den Empfang der Ware sicher zu stellen. Das PCF ist Europas modernster Frachtumschlagplatz für verderbliche Waren. Bis zu 200.000 Tonnen Frischware können auf den 9000 qm pro Jahr sortiert, kommissioniert und produktspezifisch gelagert werden. Die Entfernung von Nairobi nach Frankfurt am Main beträgt 6324 km.

Um 7.00 Uhr morgens landet die Maschine in Frankfurt am Main. Die Ware wird direkt vom Vorfeld zum PCF gefahren und dort übergeben. Pro Jahr kommen so etwa 20.000 Tonnen Blumen und Pflanzen an, Tendenz steigend. In den letzten zehn Tagen vor dem

Muttertag kommen allein aus Kenia 500 Tonnen eingeflogen. Am Valentinstag sind es noch weit mehr, weil es im Februar kaum heimische Ware gibt. Das PCF ist für das Handling der Ware zuständig, nicht für das Abwickeln der Dokumente bei Zoll und Pflanzenschutzdienst. Die Ware wird angenommen, die Temperatur wird gemessen. Die Stückzahl der Ware wird festgestellt.

Anschließend werden die Blumen produktspezifisch in bestimmten Temperaturbereichen eingelagert. Bei Rosen beträgt die Temperatur 2 - 4 Grad Celsius. Dann werden sie abgepackt und auf Paletten verladen. Alle Daten werden im EDV-System erfasst. Zwischenzeitlich verkauft der Importeur seine Ware schon per Telefon oder Internet. Er reicht seine Dokumente beim Pflanzenschutz und beim Zoll ein.

Das Land, aus welchem die Blumen kommen, muss ein Phytosanitäres Pflanzenschutzzeugnis ausstellen. Dieses bekommen die Rosen nur, wenn sie frei vom Schädlingsbefall sind. Das Dokument braucht der Spediteur und muss es bei der Einfuhr vorlegen. Das PCF meldet dann das Kolli-Gewicht und die Temperatur der Sendung. Bevor die Abfertigung durch den Zoll erfolgen kann, muss dem Pflanzenschutzdienst seitens des Importeurs oder Spediteurs die Sendung gemeldet werden - mit Angabe der Karton-Anzahl, Gewicht und ganz wichtig: der Stückzahl. Hierzu muss ebenfalls das Phytosanitäre Pflanzenschutzzeugnis des Ausfuhrlandes vorgelegt werden. Der Pflanzenschutzdienst ist ständig im Lager des PCF unterwegs und prüft bereits bei Eingang der Sendung stichprobenartig die Beschaffenheit der Rosen. Nach erfolgter Prüfung der Dokumente und der Sendung erhält der Spediteur das Dienstsiegel. Nur mit dem Dienstsiegel darf die Sendung dem Zollamt zur Abfertigung vorgelegt werden. Sobald die Zollfreigabe erfolgt ist, darf der Importeur über die Sendung frei verfügen beziehungsweise kann das PCF die Ware zur Verladung freigeben.

Gegen 12.00 oder 13.00 Uhr erhält das PCF die Kommissio-
nieranweisung vom Spediteur. Dann wird die Ware in Eimer verpackt und geht am Nachmittag oder frühen Abend mit dem Spediteur erneut auf Reisen, der die Blumen nachts gegebenenfalls auch europaweit ausliefert. Der Spediteur bezahlt die Handlingskosten des PCF und die Pflanzenbeschau des Pflanzenschutzamtes. Der Importeur zahlt die Handelsrechnung des Exporteurs und die Rechnung des Spediteurs inklusive der Kosten für das PCF und den Transport zum Abnehmer. Sehr früh am Morgen sind die Blumen dann im Großmarkt, wo sie zwischen 5.00 - 9.00 Uhr an FloristInnen verkauft werden.

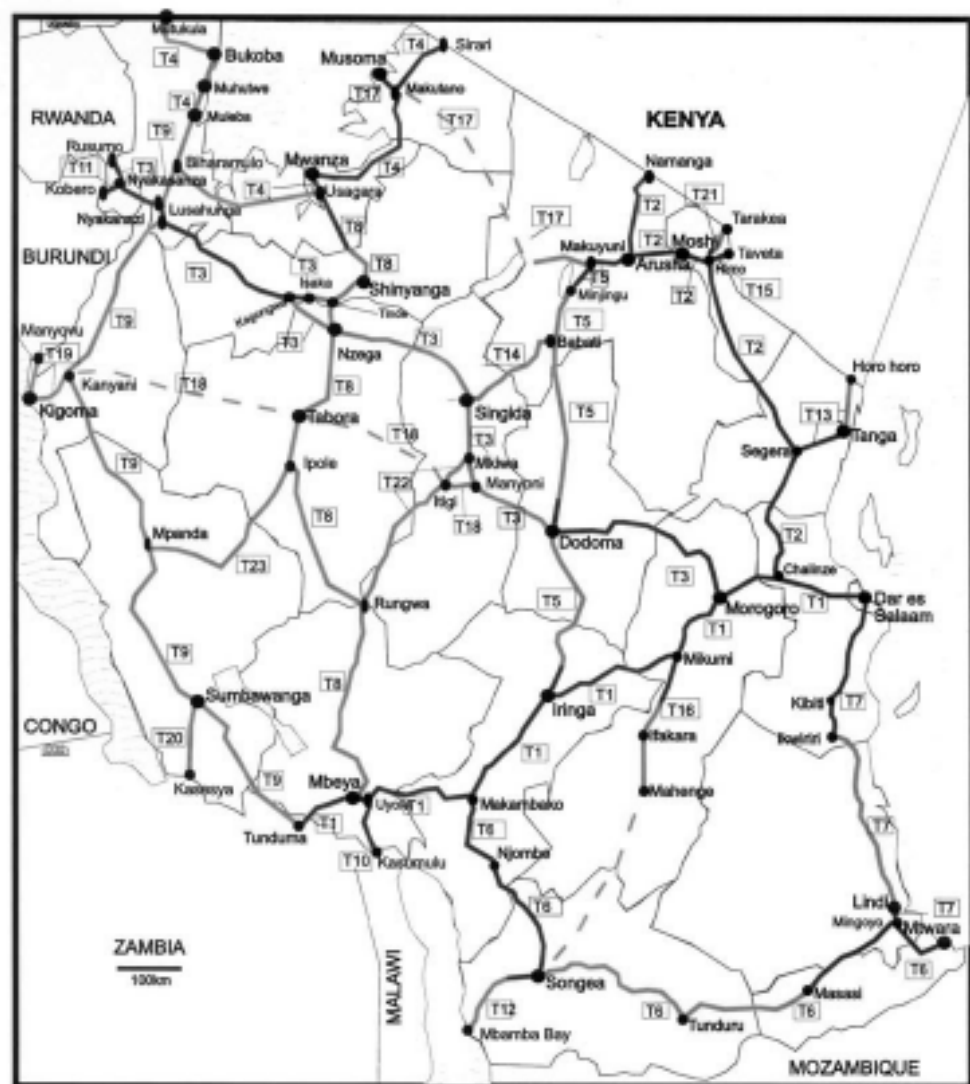
Andere Rosen aus Tansania kommen über den Umweg der Versteigerung in den Niederlanden zu uns. Die Niederlande sind der größte Blumenproduzent der Welt. Mehr als die Hälfte der weltweit angebotenen Ware kommt hierher. Im Jahr 2004 wurden Zierpflanzen im Wert von drei Milliarden Euro in Gewächshäusern angebaut. Ungefähr 80% dieser Ware wird exportiert, v.a. nach Deutschland, Großbritannien und Frankreich. Die Gesamtfläche von Gewächshäusern beträgt 6000 Hektar, verteilt auf 6000 Betriebe. Hinzu kommen 2600 Hektar für die Freilandproduktion. Rund 60% des internationalen Schnittblumenhandels und 40% des Handels mit Zimmerpflanzen werden in den Niederlanden abgewickelt. Dreh- und Angelpunkt ist dabei die Blumenversteigerung Aalsmeer, zwölf Kilometer südlich von Amsterdam. In dem weltgrößten Handelszentrum werden täglich mehr als 19 Millionen Blumen und zwei Millionen Zimmer- und Gartenpflanzen versteigert. Das Sortiment stammt von 7000 Züchtern aus der ganzen Welt. Im Durchschnitt werden hier täglich 55.000 Abschlüsse mit Exporteuren und Großhändlern gemacht, die sie dann an ihre Kunden weiterverkaufen. Die Versteigerung beginnt in den frühen Morgenstunden. Das wichtigste Instrument dabei ist die Auktionsuhr. Im Auktionsaal laufen mehrere Uhren gleichzeitig. Der Zeiger der Uhr läuft von 99 bis auf den Anschlag (0) zurück. Der Händler, der zuerst drückt bringt die Uhr zum Stillstand. Über ein Headset teilt er dem Auktionator mit, welche Menge er von der angebotenen Ware kaufen will. Wenn der Käufer nichts sagt, erhält er automatisch die ganze Partie.

Die Großhändler beteiligen sich direkt oder auch per Internet an der Auktion. Dann bringen sie die ersteigerte Ware in den Großmarkt oder beliefern direkt die FloristInnen. Wenn alles gut klappt, können wir die am Montag auf der Loliondo-Farm geernteten und von Rose Kimela geschnittenen Rosen am Mittwoch in unserem Blumenfachgeschäft kaufen und damit uns selbst oder unseren Liebsten eine Freude machen.

Eine Studie der Cranfield-University von 2007, die die Energiebilanz der Schnittblumenproduktion in Kenya und den Niederlanden untersuchte, hat herausgefunden, dass die in den Niederlanden produzierten Rosen einen 5,8 mal so hohen Energiebedarf haben wie die kenianischen Rosen inklusive des Transports. Das hat in erster Linie mit der Notwendigkeit des Beheizens und Beleuchtens der niederländischen Gewächshäuser zu tun. Darüber hinaus ist der Ertrag kenianischer Farmen pro Hektar um fast 70% höher als der niederländische.

Wenn Sie mehr erfahren wollen über die sozialen und ökologischen Aspekte der Blumenproduktion können Sie sich in der Lernplattform des Entwicklungspolitischen Bildungs- und Informationszentrums (www.epiz-berlin.de) kostenfrei im Kurs Blumen fairkaufen anmelden. Sie finden dort *persönliche Erfahrungsberichte von VertreterInnen der Blumenbranche, Hintergrundinformationen zu verschiedenen Blumensiegeln, Filme, Audiobeiträge, spannende Kreuzworträtsel und Quizzes.*

Daten und Fakten stammen vom VBN – Vereniging van Bloemenveilingen in Nederland – dem Dachverband der genossenschaftlich organisierten Versteigerungsbetriebe der Zierpflanzenbranche in den Niederlanden. www.vbn.nl



TANZANIA
TRUNK ROAD NETWORK

- PAVED - TRUNK ROAD
- UNPAVED - TRUNK ROAD
- - - PROPOSED TRUNK ROAD



THE UNITED REPUBLIC OF TANZANIA
JAMHURI YA MUUNGANO WA TANZANIA

Der lange Weg der Kaffeebohne WÜPA in unsere Tassen

Klaus Veeh

Hallo liebe Leute, mein Name ist WÜPA, die kleine Kaffeebohne des Würzburger Partnerkaffees aus Tansania. Ich möchte euch von meiner langen Reise von Mbinga und Kilimanjaro bis zu euch an die Haustüre und in eure Kaffeetasse berichten:

Gewachsen bin ich im wunderschönen Hochland am Fuße des Kilimanjaro oder der Region Mbinga an der Westküste des Malawi-Sees. Nach einer sechsmonatigen Reifezeit werde ich im August/September des vergangenen Jahres von fleißigen Helfern und den Kleinbauern vor Ort gepflückt. Am besten reif bin ich, wenn die Kirschen, in denen ich mich als Kern befinde, schön dunkelrot sind. Gewaschen, gereinigt und getrocknet werde ich in einen großen Jutesack abgefüllt und zusammen mit vielen Tausend anderen zur Sortierfabrik nach Mbinga oder Moshi gebracht.

Der Weg dorthin ist ganz steinig und beschwerlich, denn auf den Fahrrädern oder den Dächern der Land Rover werde ich ordentlich durchgeschüttelt (und manchmal gehe ich sogar dabei verloren ...). Nach den staubigen Straßen auf dem Weg zur Kaffeefabrik werde ich dort in ein großes Silo geschüttet und mit meinen Kolleginnen und Kollegen gereinigt, vom Staub befreit und aus der weißen Schale herausgenommen.

Grün (green coffee) und sortiert nach Größe komme ich als AA-Arabica-Hochlandqualität bester Sortierung in einen 60-Kilo-Sack, der dann mit anderen in der Kaffeefabrik gestapelt wird. Nach weiteren vier Wochen Lagerzeit werde ich von einem großen Lastwagen beispielsweise von Mbinga über eine Strecke von 1200 Kilometern aus dem Südwesten Tansanias nach Dar es Salaam zum Hafen gebracht! Die Paletten mit den Säcken werden dann in Container geladen.

180 bis 200 der 60-Kilo-Säcke bilden den Inhalt eines Containers, der dann mit vielen anderen auf das Schiff verladen wird. Der Weg auf See ist oftmals so, dass mir von dem Geschaukel fast schlecht wird: Über den Indischen Ozean entlang der Küste Kenias, um das Kap Guardafui und durch den Suez-Kanal fahre ich dann durchs Mittelmeer und durch die Straße von Gi-

Klaus Veeh ist Diözesanreferent für Mission, Entwicklung, Frieden und im Vorstand des Tanzania-Network.de e.V.

Kontakt:

*Klaus Veeh,
MEF, Kürschnerhof 2, 97070 Würzburg,
Tel 0931-38665 121,*

klaus.veeh@bistum-wuerzburg.de

www.wuerzburg.de/partnerkaffee

braltar. Manchmal wird mir dabei ganz schön heiß! Entlang der portugiesischen und französischen Küste komme ich schließlich in Rotterdam oder Hamburg im Hafen an.

Mit riesigen Lastkränen werde ich dort ausgeladen und in die Kaffee-Lagerhallen gebracht. Dort kann ich endlich wieder frische Luft schnappen, wenn wir in den Lagerhallen gestapelt werden. Wenn schließlich die Freunde aus Würzburg anrufen, um für mich als der fair gehandelten Bohne aus Tansania einen Lieferauftrag zu schicken, mache ich mich erneut auf die Reise.

In Mainaschaff empfängt mich dann der Röster Braun mit seiner Belegschaft. Dort werde ich aus den Säcken genommen, nochmals gereinigt und in ein Silo verfrachtet. Hier warte ich auf die Röstung. Im Röstofen wird es mir bis zu 220 Grad heiß und ich färbe mich schön braun und nehme dabei an Volumen und Schönheit zu. Nach der Abfüllung in Tüten als gemahlene oder ganze Bohne komme ich über die letzte Strecke von 100 Kilometern in die Region Würzburg. Dort warte ich schließlich im Lager des Würzburger Partnerkaffees auf meinen Verkauf. Auf meinem langen Weg von Mbinga oder der Kilimanjaro Region nach Würzburg habe ich fast 13.000 Kilometer zurückgelegt und bin froh endlich bei euch zu sein !

Eure WÜPA Kaffeebohne

Ein Auto für die Gesundheitsversorgung in Missenye

Ursula Büsing

Ursula Büsing hat gemeinsam mit Pfr. Uwe Brühl den Vorsitz des kreis-kirchlichen Arbeitskreises Partnerschaft Missenye-Plettenberg inne.

Seit 1984 besteht die Partnerschaft zwischen den evangelischen Kirchenkreisen Kaskazini B (Misenye) der Nordwest-Diözese (NWD) der ev.-lutherischen Kirche (ELCT) in Tansania und Lüdenscheid-Plettenberg in Nordrhein-Westfalen. Der Kirchenkreis Missenye liegt im äußersten Nordwesten Tansanias. Er gliedert sich in vier Gemeinden, zu denen über 30 Filialgemeinden zählen. Die Menschen wohnen in kleinen Siedlungen, es gibt kein ausgebautes Straßennetz.

Partnerschaft soll die Verbindlichkeit einer Freundschaft haben. Sie bemüht sich um Begegnung, um Kontakt und um das gemeinsame Leben im christlichen Glauben. Seit 1986 erfolgen alle zwei Jahre gegenseitige Besuche, aus denen Verbindungen zwischen Menschen, Gemeinden und Einrichtungen entstehen. Bei diesen Besuchen findet Zusammenarbeit in verschiedenen Bereichen statt (Gottesdienst, Jugendarbeit, Musik, Diakonie).

Kontakt:

*u.buesing@
missenye.com*

www.missenye.com

Beim Besuch der Krankenstation (dispensary) in Missenye im Jahr 2000 erfuhr die Delegation, dass das bisher benutzte Fahrzeug nach 12 Betriebsjahren auf Staub- und Schotterstraßen fahruntauglich geworden war und stillgelegt werden musste. Schwerkranke konnten nun nur noch – auf einer Trage liegend – von vier Personen auf den Schultern zur Krankenstation getragen werden. Ein Transport in die nächstgelegenen Krankenhäuser in Bukoba oder Ndolage über 50 bis 80 km wurde fast unmöglich. Viele verletzte Menschen hatten so gar keine Überlebenschance mehr. Auch die Durchführung von Vorsorgeuntersuchungen, Mütterberatungen und Informationsveranstaltungen (z.B. über Aids oder Familienplanung) in den verstreut liegenden Siedlungen wurde sehr erschwert, da alle Wege nun zu Fuß zurückgelegt und erforderliches Material auf geringste Menge beschränkt werden mussten.

In einer groß angelegten Sammelaktion hat sich der Ev. Kirchenkreis Lüdenscheid-Plettenberg mit seinen Kirchengemeinden für einen neuen Krankenwagen eingesetzt und konnte insgesamt 30.700 Euro sammeln. Ende 2002 konnte dann ein neuer Krankenwagen für den Partnerkirchenkreis Missenye in Tansania bestellt werden. Da über den Wirtschaftsdienst Evangelischer Missionen (WEM) ein günstiges Angebot wahrgenommen werden konnte, reichten die eingegangenen Spenden für die Bereitstellungskosten des Autos in Tansania sowie für die Beschaffung von zwei solargetriebenen Funkgeräten aus. Mit Hilfe der Funkgeräte können sich die beiden ca. 60 km voneinander entfernten Krankenstationen (im Jahr 2001 wurde in Missenye eine zweite Krankenstation eröffnet) über den Einsatz des gemeinsam genutzten Fahrzeugs verständigen. Bis hierher also eine Erfolgsgeschichte.

Im Juni 2004 ereignete sich ein schwerer Unfall, bei dem ein Medical Assistant ums Leben kam und das Auto stark beschädigt wurde. Die Reparaturkosten in Höhe von 4.640 Euro konnten vom deutschen Kirchenkreis übernommen werden, sodass

der Toyota Landcruiser ab September 2004 wieder einsetzbar war. Für die Nutzung des Fahrzeugs wurde nun ein Fahrer eingestellt.

Im Februar diesen Jahres war der Bischof der NWD, Pfr. Elisa Buberwa, in Deutschland und informierte bei einem Treffen mit Vertretern aus den Partnerschaften u.a. über Finanzierungsprobleme für den Betrieb von Autos. Autofahren sei erheblich teurer geworden. Seit Juli 2007 sei die Kraftfahrzeugsteuer auf 350.000 TSh (ca. 205 •) gestiegen. 1 l Benzin koste ca. 1 •, Diesel ca. 0,90 •. Viele Mitarbeitende der Kirche fahren deshalb, wenn möglich, mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Fast gleichzeitig erreichte uns ein Brief des Medical Assistant der einen Krankenstation, in dem er berichtet, dass das Krankentransportfahrzeug aus finanziellen Gründen momentan nicht genutzt werden kann. Eine Situation wie im Jahr 2000 ohne Auto!

Informationen zu den anfallenden Kosten für Steuern, Versicherung und die allgemeine Unterhaltung des Krankentransportfahrzeugs müssen nun bei den Partnern in Missenyé angefragt werden. Damit den Kranken und der Arbeit in den beiden kirchlichen Krankenstationen weiterhin geholfen werden kann, muss jetzt überlegt werden, wie es weitergehen kann. Darüber wird der Arbeitskreis Partnerschaft Missenyé-Plettenberg in seiner nächsten Sitzung im April beraten.

Drahtesel für Huyawa

Eine dreijährige Spenden-Radtour

Tilman Krause

Tilman Krause ist Tanzania-Referent des Leipziger Missionswerkes und Mitglied des Vorstands des Tanzania-Network.de.

Huyawa – „Huduma ya watoto“, zu deutsch „Dienst am Kind“, nennt sich eine Organisation der Nord-West-Diözese der Evangelisch Lutherischen Kirche Tansanias, die sich zur Aufgabe gestellt hat, AIDS-Waisen nach dem Tod ihrer Eltern nicht ihrem Schicksal zu überlassen. Derzeit werden 34.267 Kinder im Alter von 0 bis 18 Jahren von Huyawa unterstützt. Die 180 ehrenamtlichen so genannten Feldassistenten sind mehrmals wöchentlich unterwegs zu den Kinderfamilien. In vielen Fällen sind

sie die einzigen Bezugspersonen bei der Verarbeitung des Todes der Eltern, Geschwister und Verwandten, und sie sind es, die den Kindern Mut zur Bewältigung ihres Alltags geben. Die Aufgaben der Huyawa-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter umfassen dabei die Organisation von Ernährung, Kleidung und Unterkunft bis hin zu Gesundheitsversorgung, Schulbildung und Vertretung von Rechtsansprüchen. Außerdem mühen sie sich um die Integration der Kinder in ihren Dorfgemeinschaften. Fahrräder der Marke „Phönix“ erleichtern wesentlich die Arbeit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und erweitern deren Aktionsradius. Diese Stahlräder aus China sind bestens zum Transport hoher Lasten geeignet und deshalb in ganz Tansania begehrt. Doch um eins dieser Räder zu besitzen, reicht das monatliche Einkommen vieler nicht aus.

Der „Phönix-Fitnessclub“ unter der Leitung von Heiko und Henny Döbler ist in Leipzig bekannt für seine Aktionen rund ums Rad. Etwa mit Fahrradaktionen gegen rechte Gewalt oder für das Kinderhospiz in Leipzig. Im Dezember 2004 wurde die Idee geboren, etwas ganz Konkretes für Afrika zu tun. Henny Döbler sagte damals: „Die weltweite Spendenbereitschaft für die Flutopfer hat uns beeindruckt. Wir haben uns aber auch gesagt: In Afrika sterben Millionen Menschen an Hunger und AIDS. Wenn wir was machen, dann machen wir ein Projekt für Afrika“. Ich bin Mitglied in diesem Club und so lag es nahe, das Geld für die benötigten „Phönix-Fahrräder“ in Tansania durch Spenden-Radtouren einzuwerben. Die erste Radtour wurde von Frau Dr. Gabriele Goldfuß, Leiterin des Referats für internationale Zusammenarbeit der Stadt Leipzig, gestartet. Zusammen mit ihrer Tochter ließ sie es sich auch nicht nehmen mitzufahren. An diesem Tag radelten Kinder aufgeregt vor dem zu diesem Anlass extrem langsam in die Pedalen tretenden Olympiasieger, ein Professor der Afrikanistik neben Studenten des ersten Semesters, BMW-Mitarbeiter neben Arbeitssuchenden. Das Geld für 72 Fahrräder (1 Fahrrad = 65 Euro) war zum Schluss das Spendenergebnis. Im gleichen Jahr startete eine Gruppe Rennradbegeisterter mit dem Ziel, Gelder für „Phönix-Fahrräder“ einzuwerben zum Internationalen Großglocknerradrennen. Beides wiederholte sich im darauffolgenden Jahr. Im Oktober 2007 konnte ich während meiner Dienstreise in Tansania die letzten der 180 „Drahtesel“ an ihre neuen Besitzer übergeben.

Kontakt:

*Missionswerk
Leipzig,
Paul-List-Str. 19,
04103 Leipzig,
Tel 0341-
9940642,*

*Tilman.Krause@
lmw-mission.de,*

*www.lmw-
mission.de,*

www.huyawa.de

Schon in der Zeit vor den Radtouren war die AIDS-Hilfe Leipzig ein wichtiger Partner und Mitorganisator von Spendenaktionen für Huyawa, etwa zu den jährlich gemeinsam mit dem Evangelische Lutherischen Missionswerk Leipzig gestalteten Friedensandachten in der Nikolaikirche anlässlich des Weltaidstages im Dezember. Doch die Radtouren gaben dem Ganzen noch zusätzlich Schwung.

Viele Einzelaktionen in den letzten drei Jahren haben nicht nur den 180 Feldassistenten ein Dienstfahrzeug ermöglicht, sondern Menschen über Landesgrenzen hinweg zusammengebracht durch Briefe, e-mails und Bilder. Ein besonderer Höhepunkt war der diesjährige Besuch von Bischof Buberwa in Leipzig zum Friedensgebet, in dem er für die Solidarität der Leipziger mit den Menschen in Tanzania herzlich dankte.

■ Partnerschaften und Projekte

■ Visaprobleme

Ludwig Gernhardt

Ludwig Gernhardt ist aktiv im Verein Afrikahilfe Schondorf.

Kontakt:

gernhardt@freenet.de,

www.afrikahilfe-schondorf.de

Aus aktuellem Anlass möchte ich die Mitglieder des Tanzania-Network.de auf verschärfte Richtlinien des Auswärtigen Amtes für die Vergabe von Besucher-Visa an Afrikaner aufmerksam machen:

Einem von uns mit allen erforderlichen Dokumenten für vier Wochen nach Deutschland eingeladenen A-level Schulabgänger im Alter von 24 Jahren ist ein Besuchervisum verweigert worden. Er wollte einen in Deutschland ausgebildeten tanzanischen Diakon auf dessen Reise nach Bayern begleiten, um sich über die Lebensbedingungen und Ausbildungseinrichtungen in Deutschland zu informieren und beide wollten zusammen am 2. Bayerischen Bildungskongress zum Globalen Lernen teilnehmen. Auf eine Eingabe beim Auswärtigen Amt erhielten wir – vorab fernmündlich – von der Visa-Abteilung folgende Auskunft: Junge Leute, die noch keine eigene Familie haben, noch keinem Beruf mit eigenem ausreichenden Einkommen nachgehen und keinen zwingenden Grund für ihre Reise nach Deutschland

nachweisen können, erhalten grundsätzlich kein Visum, weil eine Rückkehrwilligkeit trotz Vorlage des Rückflugtickets nicht gesichert ist. Für die Einzelfall-Beurteilung werden die Antragsteller zu einem Interview in die Visa-Abteilung der deutschen Botschaft einbestellt. Wenn das Interview nicht zufriedenstellend ausfällt, wird das Visum (zunächst ohne Begründung) abgelehnt. Die Gebühren werden nicht erstattet. Die neuerdings bereits im Heimatland abzuschließende Unfall- und Krankenversicherung ist sehr teuer und wird auch nicht erstattet. Ein Einspruch gegen die Ablehnung ist möglich und hat zur Folge, dass ein rechtsfähiger Bescheid mit Begründung erteilt wird. Diese Regelung hat zur Folge, dass z.B. Schüler über 18 Jahre ohne Einkommen (die Verhältnisse der Eltern werden nicht berücksichtigt) und Schüler ohne Eltern, sowie junge Leute in Berufsausbildung oder gering bezahlter Tätigkeit (Untergrenze ist von Land zu Land unterschiedlich) nicht mehr nach Deutschland einreisen dürfen!

Eine schriftliche Stellungnahme des Auswärtigen Amtes ist angekündigt. Für Beratung, was im Einzelfall von hier aus getan werden könnte, um eine Einladung dennoch im Hinblick auf ein Visum möglich zu machen, wird empfohlen, bei der für Afrika zuständigen Mitarbeiterin der Visa-Abteilung im Auswärtigen Amt unter der Telefonnummer 030-5000 3337 anzurufen.

Hilfe für die Massai e.V.

Theo Wohlenberg

Diese Darstellung will einen aktuellen Überblick über die Ziele und Projekte des Vereins „Hilfe für die Massai e.V.“ geben. Unsere Grundlage ist das Evangelium von Jesus Christus. Diese Basis schließt jedoch nicht die Zusammenarbeit mit Moslems und anderen (religiösen) Gruppen aus.

Hilfe für die Massai e. V. unterstützt seit 1997 von Deutschland aus die Projekte und die Arbeit von Angelika Wohlenberg und seit 2000 auch Jutta Roedig in Tansania. Seit 2005 ist unser Verein auch in Tansania als Nichtregierungsorganisation „Help for the Maasai“ offiziell registriert. Alle Arbeit des Vereins in

*Theo Wohlenberg
ist Vorsitzender
des Vereins Hilfe
für die Massai e.V.*

*Kontakt: Toft 13,
24996 Sterup,
massaiverein@t-
online.de*

*www.massai.org,
www.leslie-
fonds.de*

Deutschland ist (bis auf die Buchführung) ehrenamtlich. Der Verein hat ca. 20 Mitglieder, das Spendenvolumen schwankte in den letzten Jahren zwischen 150.000 und 300.000 •. Unsere Spender sind Einzelpersonen, Schulklassen, Kirchengemeinden etc. Schwester Angelika Wohlenberg ist ausgebildete Krankenschwester und Hebamme. 1983 begann sie, als Missionskrankenschwester (Nordelbisches Missionszentrum Hamburg) im Massailand zu arbeiten. Sie baute eine mobile Klinikeinheit auf. Allerdings sind bis heute viele Gebiete in der Region nicht medizinisch versorgt. Zusammen mit Jutta Roedig, die seit 2000 das Internat in Kwa Ngulelu leitet und für die Abrechnung vor Ort und den Aufbau der Patenschaften verantwortlich ist, hat sie weitere Hilfs- und Entwicklungsprojekte im Massailand, vorrangig in der Nordsteppe (Ngorongoro-Distrikt), begonnen.

Schulbildung

Bildung ist eine wichtige Brücke auf dem Weg in die Moderne. Unser Verein finanziert Schulbildung von Kindern über Patenschaften. Im Jahr 2004 waren es erst 80 Patenschaften, 2006 schon 160, für 2008 rechnen wir mit über 300 Patenkindern. Für 25 Euro im Monat erhält ein Kind die Möglichkeit, eine Schule zu besuchen. Einige Kinder leben im Internat. Hier wird Kindern die Möglichkeit gegeben, eine erweiterte, interkulturelle Erziehung und fundierte Schulbildung zu erlangen. Unsere Hoffnung ist, dass gerade Absolventen dieses Internats als gut Ausgebildete später Positionen bekleiden, die ihrem Volk zugute kommen.

Seit Januar 2005 besteht die Naserian English Medium Primary School. Auch hier wird der Schulbesuch der Kinder über Patenschaften finanziert. Im Sommer 2007 reiste eine Delegation aus Deutschland an, um bei der offiziellen Einweihungsfeier der Schule dabei zu sein, an der auch Bischof Laizer mit Frau sowie der deutsche Botschafter aus Dar es Salaam, Herr Ringe mit Frau, teilnahmen. Im Dezember 2007 wurde die offizielle Registrierung von den staatlichen Behörden bestätigt. Neben all diesen Bemühungen um eine eigene Schule wird aber auch die vorhandene staatliche Grundschule unterstützt.

Evangelisationen und Dialog

Wir helfen Evangelisten, damit sie Seminare, Evangelisationen und Gottesdienste auch in entlegenen Dörfern durchführen können und somit Hoffnung in die Familien tragen. In verschiedenen weiteren

Bücher von Hanna Schott: „Mama Massai“ (Brunnen); „Steppenkinder – Ein Wiedersehen mit Mama Massai“ (Brunnen – erscheint Frühjahr 2008). DVD von Johannes Rosenstein: „Mama Massai – Sister Angelika und die Verlorenen Krieger“ (Brunnen).

Seminaren (Bibelseminare, Eheseminare, Fort- und Weiterbildung wie Hebammenkurse etc.) werden Fragen diskutiert, die für die Massai von fundamentaler Bedeutung sind. Ob es um Aids und die Ansteckungsgefahr geht oder um die Frage, ob die traditionelle Mädchenbeschneidung nicht doch einen unerlaubten Eingriff in die Persönlichkeitsrechte eines Menschen darstellt – Tabus gibt es nicht. Hier suchen wir gemeinsam nach Lösungen.

Gesundheitsversorgung

In Malambo gibt es eine staatliche örtliche Dispensary. Diese wird von uns unterstützt. Wir stellen hier ein Fahrzeug mit Fahrer zur Verfügung, um regelmäßig in Außenbezirke zu fahren und Gesundheitsvorsorge, Hygieneunterricht, Schutzimpfungen und Untersuchungen sowie Behandlungen durchzuführen und damit eine medizinische Grundversorgung für die Bevölkerung sicher zu stellen. Durch den Kontakt mit „OMEGA mission international“, Texas, konnten regelmäßige Besuche von Teams aus den USA vermittelt werden, die u.a. Augenuntersuchungen durchführen und Brillen anpassen.

Kranke und behinderte Menschen werden mit Hilfe von Spendengeldern in Krankenhäusern behandelt. Durch Operationen und anschließende fachliche Betreuung werden z.B. angeborene Fehlstellungen von Gliedmaßen korrigiert, so dass Kinder wieder laufen können, die vorher nur getragen werden konnten.

Unterstützung von Projekten

„Hilfe für die Massai“ setzt sich dafür ein, dass Investitionen die Entwicklungsarbeit vorantreiben. Eine Verbesserung der maroden Wasserversorgung des Dorfes und damit die Aufbesserung der hygienischen Zustände insbesondere in den Schulen ist ein vorrangiges Ziel. Es wurden zahlreiche Fahrräder für Evangelisten angeschafft. Die ständige Bereitstellung unserer Fahrzeuge hat schon manchen akut Kranken das Leben gerettet. Unsere bereitgestellten Funkgeräte bedeuten eine ständige Anbindung an die regionalen Zentren und damit an lebensrettende Flugeinsätze nach Malambo. Besonders bedürftigen Menschen wird durch Geldzuwendungen oder Rechtsberatung geholfen.

Da, wo Frauen anfangen, Parallelstrukturen für die Lebensmittelversorgung ihrer Familien aufzubauen, gibt „Hilfe für die Massai“ Unterstützung mit Know-how und konkreten Spenden. So wurde geholfen, Maismühlen anzuschaffen, Möglichkeiten des Direktverkaufs von gefertigten Schmuckwaren zu organisieren etc.

Im folgenden Bericht geht es um Judith, eine Lehrerin aus Gongali in der Nähe von Karatu, die sich seit vielen Jahren für die Wasserversorgung ihres Dorfes einsetzt und in den entsprechenden Ausschüssen verantwortlich mitgearbeitet hat. Sie ist enttäuscht über die anderen Dorfbewohner, die es mit der Pflege der errichteten Anlagen nicht sehr ernst nehmen, obwohl sie alle für ihre Errichtung gekämpft und dann bei der Ausführung mitgearbeitet haben. Im folgenden zweiten Teil des Berichtes geht es um die derzeitige Situation im Dorf und den Zustand der Anlagen und um die Frage, um wessen Entwicklungs-Prioritäten und -Ideen es eigentlich geht, um wessen Wert- und Zeitvorstellungen – die der Entwicklungshelfer und -organisationen, die von außen kommen, oder die der sich verändernden Gesellschaften.

People's true development priorities

What does clean and safe water mean to them?

A personal review

Jörg Hilgers

Jörg Hilgers arbeitet für das Exposure- und Dialogprogramme e.V. Der Verein vermittelt Entscheidungsträgern, die in Politik, Wirtschaft, Wissenschaft, Kirche und Gesellschaft Einfluss haben, in Zusammenarbeit mit Selbsthilfeorganisationen und kirchlichen Partnern Aufenthalte bei Familien, die in Armut leben.

Judith revealed that she will not stand anymore for another round of elections for the water committee and the board which are due in 2008. She is frustrated by the lax performance of water users in her village. The people have abandoned – so she feels – the spirit of the past which inspired the whole population during the time of project implementation. The very people who used to walk 8 to 12 km and for several hours to fetch water close to the slopes of the Ngorongoro Conservation Area in the North until the year 2001 – those people who had to fight for water most of the time in their lives – do not care anymore, she says. The water users have started to disregard the regulations that had been set-up by the water project (KAWIWASU Board of Trustees) in order to maintain a proper functioning of the supply: For instance, watering points are not kept clean; ox-carts are being parked alongside the taps when people fill their drums, although this results in contamination and soil erosion. Indeed, when visiting a number of public watering points that had been erected two to three years ago they looked already worn-out.

Fences were destroyed by cattle; goats and chicken were not restrained from strolling around. Judith said that she spoke to the people about it very often, reminding them to apply the by-laws, appealing to them to just use 'common sense'. It seems, people did not react at all and keep operating and using the water works in a way which increases wear and tear beyond reasonable limits. Our facilitator Luitfrid was shocked, when he learned from Judith and saw with his own eyes, how obvious negligence has started to effect material damage to the installations constructed by his employer DMDD only few years ago. He is a member of the animation team that has been involved in other water programme areas (beyond Karatu) in sensitizing and educating water users – usually before the start of project implementation. At the dip 'kwa Pascali', for instance, the state of sanitary affairs was extremely bad; the children were playing around with the water while the caretaker was not there and had to be called. We learned that the financial rewards for the village caretakers are extremely low, compared to those of the township area where there is a higher consumption. However, the other day Luitfrid and Judith instructed the people who were present and caretaker concerned on the spot about the most burning issues. Funnily enough, everybody knew about what had been going wrong for some time. Luitfrid even went to the extent of threatening to call upon the water supply manager to close down the supplies – unless the public tap and its surroundings were cleaned and the fence re-erected. To the astonishment of the entire exposure group, both visitors, our host lady and our facilitator, just before sun-set on the next day the public tap area had been cleaned nicely; a provisional fence had been re-erected; and even a new water hose had been installed which was long enough to fill the drums outside the fenced-in area, so that the oxen would not contaminate or damage the water works.

What happened? When being asked what he thinks about the problem, the head master of Gongali primary school said: 'The people need education'. Luitfrid challenged him: 'Do people need education so that they keep their houses clean, and see to it that their cows and the family members do not share the same utensils to drink water from?' The headmaster agreed, in the Wairaqw culture it is not common for humans and animals to share the same utensils. Why so at the public taps?

Before project initiation hundreds of people had met in open village assemblies to discuss the problem of lack of water and expressed their will to do what was required for improvement; consultations

Kontakt:

*EDP e.V., Kaiser-Friedrich-Straße 9,
53113 Bonn,
Tel 0228-103-337,
Fax 0228-2439 532,*

*hilgers@
exposure-
dialog.de*

*www.exposure-
dialog.de*

on various levels and feasibility studies had been facilitated; local institutions had been supported to cooperate with each other. Despite all the suffering the people had gone through – including female prostitution and children dropping out of school in order to fetch potable water – were the people still not prepared enough to take over the operational responsibility they claimed for the newly elected committees, once the technicians had done their job?

Whose ‘development priority’ were we listening to when people said they wanted ‘clean and safe water’? Is it possible that we – the development community composed of both national and international development agents – were listening to the echo of our own policies and the phrases we had implanted into people’s minds, yet for a short time only, from programme planning to project completion and ‘handing over’ to the operating entity? Is it possible that the people were chanting this popular song (‘maji safi na salaama’) in order to increase their chances of being heard by implementing agencies and founders a bit more quickly, but actually meant: ‘We want to have water, just water, regardless of its quality! Any type of water; never mind the future!’

Is it possible that the actual decision-making processes in the villages, which had been celebrated as milestones of ‘democracy’, as well as the physical participation in construction works plus sacrificing substantial amounts for the local financial contribution were just another echo of international policies? But have never become part of a true change of attitude, let alone change of behaviour? Did this ‘popular participation’ not prepare the ground for some sort of conversion towards what one could call ‘developmental attitudes’, ‘personal responsibility’ or ‘maintenance culture’? I learned from Judith that her chances of re-election in the village committee would be very small, even if she intended to stand for another round. People, she said, do not like to be reminded of their shortcomings.

Once again I realize that development interventions – by local, national or international agents alike – must not underestimate the long periods of time which transforming societies need to customize their value systems and concepts according to their own ‘development’ path which they follow at their own ‘development’ pace. We claim every now and then that we already take this into account: “People cannot be developed. They can only develop themselves”, Nyerere had said. What does this mean for programme management, law enforcement and democratic leadership in today’s societies of transformation?

Als Architekt in Tanzania

Joachim Figur

Nun ist es schon wieder über ein Jahr her, dass ich mit einem neuen Vertrag in Tanzania bin. Diesmal muss ich mich beim Berliner Missionswerk, der Kirchenprovinz Sachsen und dem Evangelischen Entwicklungsdienst bedanken, die mir eine neue Möglichkeit gegeben haben, meine Fähigkeiten weiter für die Menschen in Tanzania zur Verfügung zu stellen. Ich bekomme ein Unterhaltsgeld aus Deutschland, aber die Bürokosten muss ich selbst erarbeiten. Das war am Anfang nicht einfach weil auch ein Auto unterhalten werden muss. Eine Spende hat mir da sehr geholfen.

Ich habe einen Vertrag mit fünf Diözesen der Evangelisch Lutherischen Kirche in Tanzania. Die Zusammenarbeit verläuft problemlos. Ich habe gute Kontakte zu den Bischöfen und Generalsekretären. Ein Problem ist jedoch, Ansprechpartner auf der technischen Seite in den Diözesen zu finden. Meine jahrelange Arbeit hat diesbezüglich leider erst wenige Früchte getragen.

Es gibt einen Techniker in der Iringa Diözese, der nun nach langem Warten zum Studium geschickt wurde. Ein Nachfolger soll in den nächsten Tagen seine Arbeit übernehmen, und ich werde wieder einen neuen Ansprechpartner haben. Der von einem Berliner Missionar ausgebildete Techniker in der South Western Diocese ist nun „leider“ zum Generalsekretär der Diözese berufen worden. In der Konde Diocese ist auch der Techniker zum Studium geschickt worden und ich warte, dass er wieder seine Arbeit in der Diözese anfängt! Mit den anderen Bischöfen werde ich weiter verhandeln und versuchen ihnen klar zu machen, wie wichtig es ist, jemanden im Büro zu haben, der etwas vom Bau versteht und nicht so schnell von den Bauunternehmern „übers Ohr gehauen“ werden kann.

In der South Central Diocese konnte ich noch nichts unternehmen, da es Probleme in der Führungsebene gab, die jetzt aber behoben wurden. Leider gab es dort keine Projekte, da kein Geld vorhanden ist und kein Donor mit neuen Projekten einsteigen wollte.

Ich habe im Moment wohl die beste Arbeit seit ich im Jahr 1988 hier in Tanzania angefangen habe. Es stimmt einfach vieles. Ich muss mich selbst um Aufträge kümmern und kann dann selbständig die Bauvorhaben technisch und oft auch finanziell durchführen.

Kontakt:

*joachimfigur@
yahoo.de*

Einige Bauvorhaben sind schon in der Planung, Durchführung und Abwicklung. So hat sich meine „Selbständigkeit“ als durchaus machbar heraus gestellt.

Es sind vor allem drei Sachen, die mir soviel Freude an der Arbeit machen. Einmal die Aus- und Weiterbildung von „Technikern“ und Handwerkern und mein weiterhin bestehendes privates Angebot, Praktikanten aus Deutschland (Architekturstudenten) in meinem Büro auszubilden. Ich kann einen Praktikumsplatz für jeweils 6 Monate anbieten. Notwendig sind gute Englischkenntnisse. Kisuheli kann im Land gelernt werden. Da mein Aufgabengebiet der Süden von Tansania ist, ist mit einigen Reisen zu rechnen, um Baustellenbesichtigungen zu machen. Im Büro sind Computer vorhanden und wir benutzen AUTOCAD zum Zeichnen. Da ich ein non-profit-Büro leite, kann ich leider nichts für ein Praktikum bezahlen. Für Unterkunft wird gesorgt. Die Studenten, die schon ihr Praktikum bei mir gemacht haben, bekamen ein Stipendium von InWEnt, mit dem man hier leben kann. (InWEnt – Internationale Weiterbildung und Entwicklung gGmbH, Friedrich-Ebert-Allee 40, 53113 Bonn www.inwent.org). Zur Zeit ist Sylvia hier, die nun schon die fünfte Praktikant/In ist. Ich hoffe, damit „Multiplikatoren“ in Deutschland auszubilden, die vielleicht später einen ähnlichen Weg einschlagen werden und eine Tätigkeit im Rahmen der Entwicklungshilfe aufnehmen. Aber es reicht mir auch schon, wenn gesehen wird, dass es auch noch andere Bereiche in der Architektur gibt. Ich hoffe, damit auch etwas zurückzugeben, was ich als Student an Unterstützung in einer Firma in Berlin erfahren habe. Durch meine lange Tätigkeit hier habe ich eine große Anzahl von guten bis sehr guten Handwerkern kennen gelernt, mit denen es viel Spaß macht zu bauen. Immer wieder haben wir lange Gespräche und suchen gemeinsam nach Lösungen. Oft kommen die Lösungen nicht von meiner Seite. Dieses gemeinsame Besprechen von Problemen und das seit langem aufgebaute Vertrauen gibt mir eine große Befriedigung in meiner Arbeit. Diese guten Handwerker bringe ich zu Baustellen, wo ich keine guten Handwerker gefunden habe. Diese arbeiten dann dort mit den auswärtigen Handwerkern zusammen und ich hoffe, damit zu einer Fortbildung beizutragen. Natürlich ist auch die Zusammenarbeit mit Kollegen (Architekten, Ingenieure, Quantity Surveyor, Technischen Zeichnern) sehr erfreulich und fruchtbar. In den Sitzungen der Architektenkammer fühle ich mich akzeptiert und aufgenommen. Das war am Anfang nicht so, da man nur den Konkurrenten in mir gesehen hat. Nun ist aber allen klar, dass ich nur Bauvorhaben im sozialen Bereich durchfüh-

re und dadurch keine große Konkurrenz darstelle. Die Projekte, die wir bearbeiten, sind in der Regel Neubauten von Schulen, Krankenstationen, Wohnhäusern, Straßenkinder- und Waisenheimen, Kirchen und Renovierungen von Schulen, Krankenstationen und alten Missionshäusern. Diese Bauvorhaben sind ja oft nur „kleinere“ Projekte und dadurch nicht so attraktiv für einen Architekten. Für eine Tischlerei suche ich noch eine Kreissäge und eine Abrichte mit Dickhobel. Wer kann hier helfen? Dazu kommt natürlich, dass ich nur in der Südlichen Gegend von Tansania arbeite, in der es fast keine Architekten gibt. Ich kenne persönlich nur einen. Alle anderen arbeiten in Dar es Salaam oder Arusha/Moshi.

Ein großes und damit das wichtigste Projekt ist der Neubau einer Sekundarschule für Gehörlose in Njombe mit der ELCT (Evangelische Kirche in Tansania). Diese erste Schule für Gehörlose in Tansania ist eine Zusammenarbeit der FINIDA/Mission for the Deaf in Finland, ELCT Headoffice Arusha, und der Central Diocese in Njombe. Dieses Projekt (etwa 2 Millionen Euro) soll in drei Jahren fertiggestellt werden. Es ist ein Erfolg, dass einige Diözesen ihre vorhandenen Kräfte zum Studium geschickt haben, aber andere müssen diesem Beispiel noch folgen. Daran möchte ich weiter arbeiten.

Sanfter Tourismus im Süden von Tansania

Michael Gumtau

Nach zwanzig Jahren intensiven Kontakts zu vielen wichtigen Persönlichkeiten und Familien im Ludewa Distrikt, Iringa Region sowie 33 verschifften Hilfscontainern ist es Ludwig Gernhardt aus Schondorf am Ammersee gelungen, ein Tourismus Projekt für die Region zu entwickeln. Es werden für zwei bis drei Wochen Kleingruppen in die Region gebracht und ein abwechslungsreiches, manchmal fast abenteuerliches Programm wird zu Selbstkosten angeboten. Es werden einfache Hotels, Pfarrhäuser, Schul-Gästehäuser und Privatquartiere für die Unterkünfte aufgesucht. Im Sommer 2008 wird zusätzlich eine Reisegruppe der Europäischen Akademie Bayern in die

Michael Gumtau ist Mitglied der Afrikahilfe Schondorf.

Kontakt:

gumtau@web.de

www.afrikahilfe-schondorf.de

Region geführt. Diese Art von „sanftem Tourismus“ unterscheidet sich von anderen bekannten Reiseformen. Als Führer arbeitet Alatanga Lutondwe Nyagawa aus Njombe, der in Deutschland studiert hat. Er engagiert sich in Njombe für NGOs, indem er Hilfe gibt, wenn Fördertöpfe angezapft werden sollen. Ich gehe kurz auf den Stellenwert dieses Tourismusprojektes im Zusammenhang ein und stelle dann Alatanga Nyagawa vor, um zu zeigen, wie sich aus persönlichen Kontakten Projekte entwickeln.

Der Tourismus in Tanzania basiert aus meiner Sicht auf vier Säulen, die ausländische Besucher betreffen:

- 1) „Nationalpark- Tiertourismus“, der sich auf die nördlichen Landesteile konzentriert, obwohl auch im Süden mehrere sehr interessante und gut erreichbare Parks sind,
- 2) Küstentourismus, hauptsächlich „Badetourismus“ und mit Zanzibar auch etwas kulturhistorischer „Städtetourismus“,
- 3) „Missionstourismus“ – Es gibt wahrscheinlich keine Kirchengemeinde in Tanzania, die nicht mindestens eine „Fördergemeinde“ irgendwo in der Welt hat. Diese Partner wollen ihre Freunde kennen lernen und müssen durch die Region geführt werden. Fast alle Diözesanverwaltungen unterhalten eine richtige Infrastruktur hierfür. Gute Unterkunftsmöglichkeiten sind häufig vorhanden. Auch die Mitglieder der Afrikahilfe Schondorf haben solche Unterkunftsangebote gerne angenommen und durften auch schon im Dienstwagen des Bischofs mitfahren,
- 4) „Entwicklungstourismus“ – Hilfs-Organisationen bieten Reisen zu Projekten an, oft für Bekannte oder Förderer, die eine Zeit an den Standorten der Projekte verweilen und sich von dort aus die Landschaft, die sozialen Strukturen und die Partnerschaftsmöglichkeiten erschließen.

Das Projekt der „Afrikahilfe Schondorf“ kombiniert alle vier Aspekte mit dem Ziel, Personen auch auf der Dorf- und Familienebene im gegenseitigen Verständnis näher zusammen zu führen, ohne durch zusätzliche aufwendige Infrastruktureinrichtungen möglichen schädlichen Auswirkungen Vorschub zu leisten.

Als ortskundigen Deutsch sprechenden Leiter beauftragt die Afrikahilfe Alatanga Lutondwe Nyagawa, der reisetaugliche geländegängige Fahrzeuge anmietet und die Gruppe begleitet. Mr. Nyagawa wurde 1967 in Njombe geboren. Von 1990 bis 1994 kam er zur Ausbildung nach Neinstedt. Hier lernte er 1993 auf einem der „Tanzania-Treffen“ im Missionswerk Neuendettelsau Heidi und Ludwig Gernhardt kennen. Von 1994 bis 1996 fand Mr. Nyagawa eine Anstellung als Jugend-Diakon bei der ev.-lutherischen Diözese in

Njombe. Als die Personalmittel dort aber reduziert wurden musste er sich nach einem neuen Einkommen umsehen. Mit finanzieller Unterstützung der Kirche konnte er dann von 2001 bis 2005 ein Fernstudium der Rechtswissenschaften absolvieren. Die Zusammenarbeit mit gemeinnützigen Vereinen in Njombe entwickelte sich seit 2000. Drei Jahre später, 2003, wurde die Organisation „NJODINGO“ als Dachverband der NGOs gegründet. Alatanga Nyagawa ist ihr Sekretär und Büroleiter, der in Kontakt mit den 218 Nichtregierungsorganisation im Distrikt steht.

Jede Touristengruppe, die in die Distrikte Njombe und Ludewa geführt wird, erhält einen tiefen Einblick in die Strukturen und Lebensbedingungen im Süden von Tansania und kann Führungspersönlichkeiten und Familien kennen lernen, zu denen Touristen sonst keinen Zugang finden.

Afrikabilder in unseren Köpfen

Ein Leserbrief

Horst Weier

Muss ich nach dem Lesen der Veröffentlichungen zum Thema „Afrikabilder in unseren Köpfen“ in HABARI 4/2007 ein schlechtes Gewissen haben? Ich traue mich kaum noch, Sätze mit „schwarz“ und „weiß“ zu sagen. Was ist, wenn ich mich während einer Tagung des Tanzania-Network einmal verspreche (vgl. Diskussion über „Der weiße Neger Wumbaba“, www.tanzania-network.de). Da wünsche ich mir für meinen PC neben dem Programm zur Rechtschreibprüfung auch ein Programm zur Rassismus-Prüfung.

Kontakt:

*Weier-
Waldesch@
T-Online.de*

Die Publikation der Vorträge in HABARI 4/2007 interpretiere ich als eine Zusammenstellung von wissenschaftlichen Arbeiten. Beim Lesen kamen mir einige Anmerkungen in den Sinn, von denen ich einzelne kurz mitteilen möchte.

Afrika in den deutschen Medien

„.... auch für die Berichterstattung über Afrika. Im Verhältnis zu der Größe des Kontinents sind die Meldungen zu Afrika gegen-

über denen zu vor allem Amerika und Europa unterrepräsentiert.
...“

Ich weiß nicht, welche Zeitung die Autorin liest? Aber aus Portugal, Griechenland, Finnland, Island finde ich z. B. in der FRANKFURTER RUNDSCHAU genau so viele Berichte wie aus Afrika. Die großen deutschen Tageszeitungen haben meist nur einen Reporter in Afrika oder in Asien oder in Süd- und Mittelamerika. Deshalb wird aus diesen Ländern/Regionen genauso viel „Unrichtiges“ berichtet wie aus Afrika. Die genannte Themenauswahl ist weltweit gültig und nicht Afrika-spezifisch.

Afrika – ein Land

„Afrika wird als ein Land angesehen, Südamerika aber nicht“

Es ist absurd, aber es gibt immer weniger Menschen in Deutschland, die weder die Länder Afrikas noch die Amerikas noch die Asiens aufzählen können; bei Europa gibt es schon enorme Schwierigkeiten. Dieses Nicht-Wissen hat nichts mit Afrika und nichts mit Rassismus zu tun, sondern ist das Ergebnis des Herunterfahrens des Geografieunterrichts in den deutschen Schulen. Und wenn in einem privaten Radiosender gesagt wird, dass Jemen in Afrika liegt, so hat das nichts mit dem Weltbild des Journalisten zu tun oder mit Rassismus, sondern ist einzig seiner Unwissenheit zuzuschreiben.

Afrikabilder in unseren Köpfen

„...sprudeln meist als Kindheitserinnerungen hervor: zehn kleine Negerlein, der Mohr beim Struwwelpeter, der Sarottimohr, der Nickneger und viele andere.“

Ich weiß nicht, in welchen Kinderstuben diese Bücher liegen. In den vergangenen 30 Jahren habe ich weder in meinem Haus noch in den vielen Wohnungen von Freunden und Bekannten meiner Kinder diese Bücher gesehen. Die obige Aussage ist eine Behauptung; wissenschaftlich belegt ist sie damit noch nicht. Es wäre interessant, eine Umfrage nach Kindheitserinnerungen durchzuführen. Wer erinnert sich an diese Geschichten?

Ich hätte mir andere Beispiele bei Kindheitserinnerungen gewünscht: In Süddeutschland wurden auch die dunkelhäutigen Amerikaner in den 50er und 60er Jahren als „Befreier“ angesehen und hatten deshalb einen „sehr hohen Status“. Kinder in der Region behielten die Soldaten meist in sehr guter Erinnerung, denn während der Manöver gab es häufig Süßigkeiten und andere Geschenke.

Gut gemeint

„Das Bedeutungsfeld von „unten“ beinhaltet immer auch Gefälle im übertragenen Sinn.“

Ich denke, dass die Kartografen nicht an Rassismus, Überlegenheit, etc. gedacht haben als sie die Karten und den Globus „einnordeten“. Es ist seit Zeiten vor der Kolonisierung vereinbart, dass Norden auf den Karten „oben“ ist und Süden „unten“. Daher kommt sicherlich auch, dass man sagt: „die Bayern da unten“ oder „Hamburg da oben“. Damit ist keine Wertung verbunden, denn wenn man „da unten“ ausspricht, kann man sich sehr positiv über Weißwürste äußern. Die Friesen „da oben“ kommen bei den anderen Deutschen oft nicht so gut weg. Afrika liegt nun einmal südlich von Deutschland, also auf dem Globus „unten“. Und deshalb wird dieses „unten“ auch in den kommenden Jahrzehnten und Jahrhunderten weiterhin in der Umgangssprache wertfrei genutzt werden. Wenn das „unten (= engl. sub)“ einen negativen Eindruck erwecken würde, müsste in offiziellen Schreiben der Vereinten Nationen

KANGA SPRÜCHE No. 25

Usisafirie nyota ya mwenzio

—

Reise nicht unter dem Stern
deines Freundes.

Erwiderung auf die Besprechung des Buches von Alex Capus, „Eine Frage der Zeit“ durch Hermann Schulz*

von Rudolf Blauth

Rudolf Blauth ist
Vorsitzender
Freundeskrei-
ses Bagamoyo
e.V..

Kontakt:

bagamoyoev@
aol.com

www.
bagamoyo.com

*s. HABARI
4/2007

So erfolgreich er in seiner eigenen literarischen Arbeit auch ist, so sehr liegt der gute Hermann Schulz mit seiner Besprechung des Buches von Alex Capus daneben. Dies ist umso erstaunlicher, als Hermann Schulz ganz enge persönliche Beziehungen zum Ort des Geschehens, nämlich Kigoma am Tanganjika See, aufweisen kann. Oder ist gerade damit seine vor allem auch in der Schärfe seiner Kritik nicht nachzuvollziehende und daher dem Autor Capus gegenüber sehr ungerechte Empfindlichkeit zu erklären?

Es geht damit los, dass Schulz dem Bestsellerautor „einige Fehler“ in der historischen Recherche unterstellt. Ein Vorwurf, der Capus als Historiker mit internationalem Ruf direkt trifft. Leider bleibt Hermann Schulz jeden Beweis für seine Behauptung schuldig, denn das einzige (!) und zudem noch profane Beispiel, dass er anfügt, stimmt nicht: Natürlich gab es während der Kolonialzeit viele Pferdegespanne in Dar es Salaam. Es gab sogar Pferderennen in der ehemaligen Kolonialhauptstadt. Weitere historische „Fehler“ listet Hermann Schulz nicht auf, hingegen hat mich persönlich die ungemein exakte Recherche Capus, der sowohl in den Archiven Tansanias als auch in deutschen und britischen Kolonialarchiven geforscht hat, beeindruckt.

Noch härter, ungerechter und schlichtweg falsch ist die Behauptung von Schulz, in dem Buch würden „Afrikaner durchweg als ‘Neger’“ bezeichnet: Das Buch hat 302 Seiten und – abgesehen von 5-6 wörtlichen Reden – ist genau 7x von „Neger“ die Rede. Und dabei ist nun wirklich selbst für Laien sichtbar (ich finde es fast schon plakativ), dass das Wort „Neger“ zu Beginn des Werkes bewusst als literarisches Mittel eingesetzt wird, koloniale Menschenverachtung zu veranschaulichen. Denn „Neger“ wird von Capus nie zur Beschreibung von Afrikanern, sondern ausschließlich zur Beschreibung kolonialer Strukturen („Man vergaß den Krieg und unterhielt sich übers Wetter, schimpfte übers Negerpersonal“) oder (übrigens fast ausschließlich) in Verbindung mit den Askaris („Negersoldaten“)

verwendet. Das Wort „Negersoldaten“ ist ja nun immerhin historisch verbürgt. Und auch Hermann Schulz müsste aufgefallen sein, dass schon ab Seite 54 von „Negern“ überhaupt nicht mehr die Rede ist - und zwar exakt von dem Zeitpunkt an, wo die „Neger“ bei den unbedarft eingereisten Papenburger Schiffsbauern mit ihren Gesichtern und Namen erkennbar geworden sind. Was übrigens auch heute noch den Wert unmittelbarer Begegnungen zwischen Europäern und Afrikanern ausmacht. Als wäre es damit noch nicht genug, baut Capus diesen Kerngedanken an vielen Stellen sogar noch weiter aus: Da lassen z.B. auf Seite 45 einerseits „die Kolonialisten und die Negersoldaten den Kaiser ‘Hoch! Hoch! Hoch!’ leben“ – und unten trägt nicht etwa ein „Negermädchen“, sondern ein „vielleicht siebenjähriges Ngoni-Mädchen“ ein Gedicht vor. Ein starker Kontrast.

Und auch die als Personen erkennbaren afrikanischen Kontaktpersonen der drei Papenburger werden nicht ein einziges Mal mit „Neger“ bezeichnet, ganz im Gegenteil: Sie haben alle Namen, werden anschaulich beschrieben und sogar ihrem jeweiligen Volk (nicht etwa „Stamm“ – ganz „political correctness“) zugeordnet.

Hermann Schulz behauptet auch, dass die „soziale Wirklichkeit der Kolonisierten nur am Rande vorkommt“ – eine unerklärliche Behauptung. Richtig ist hingegen, dass das Buch aus der Sicht der „Weißen“ geschrieben ist. Das ist natürlich legitim und Hermann Schulz hat selbst viele Bücher aus weißer Sicht geschrieben. Umso intensiver wirken bei Capus dann aber die (z.T. durchaus langen) Textpassagen, in denen die Afrikaner der kolonialen Sichtweise die Realität der Einheimischen entgegenhalten. Als ein Beispiel sei auf Seite 89 das beeindruckende Gespräch zwischen dem Massai Mkenge (auch er wird übrigens nie „Neger“ genannt!) und dem Papenburger Anton Rüter angeführt.

Ein Auszug:

“Sie arbeiten gern bei dir, obwohl ihre Frauen und Kinder sich in alle Winde zerstreut haben und ganze Dörfer, ganze Landstriche entvölkert sind. Sie arbeiten gern bei dir, obwohl ihre Großväter und Großmütter allein zurückblieben und sich mit letzter Kraft ihr eigenes Grab schaufelten, um sich hineinzulegen und sich eigenhändig mit Erde zu bedecken, damit sie nicht von Hyänen gefressen wurden.“

“Ich weiß“, sagte Rüter.

Interessant ist die Homepage www.alexcapus.de mit historischen Seiten („Special zum Buch“) zur deutschen Kolonialzeit in Deutsch-Ostafrika.

Der Freundeskreis Bagamoyo e.V. veranstaltet gemeinsam mit der VHS Ahlen zwei Lesungen mit Alex Capus.

*Die Termine:
2.6. Ahlen /3.6. Sendenhorst
(bei Münster)*

„Sie arbeiten gern bei dir, obwohl die Soldaten Jagd auf unsere Frauen und Kinder machen, sie als Geiseln nehmen und verhungern lassen, wenn wir nicht schufteten wie die Sklaven. Man schickt uns zum Kautschuksammeln, und wenn wir am Samstag nicht genug Kautschuk bringen, hacken sie uns eine Hand ab.“

„Das machen die Belgier drüben im Kongo“, sagte Rüter rasch.

„Wir Deutschen tun so was nicht.“

„Das stimmt“, sagte Mkenge. „Aber nur, weil es auf deutschem Gebiet keinen Kautschuk gibt.“

Eine ziemlich starke Passage, wie ich finde. Und davon gibt es mehrere.

Schulz schreibt ferner: „Ein bekanntes Klischee reiht sich an das andere“ und führt als Beispiel an, dass schwarze Frauen für die drei Schiffbauer sorgen und mit ihnen schlafen (tatsächlich ist es nur eine und die schläft auch nicht mit allen dreien). Doch was ist daran ein Klischee? Natürlich haben damals schwarze Frauen für Weiße gekocht und sie tun es auch heute noch. Genial, wie Capus z.B. den Zwiespalt des Marxisten Wendt beschreibt, der sich eigentlich nicht bedienen lassen will.

Ich habe mich beim Lesen der Buchkritik sehr darüber geärgert, dass Schulz die Person des Massai mit dem Satz abtut „Der stolze Massai-Prinz erträgt ohne zu klagen die Schläge der Nilpferdpeitsche. Auch dies entspricht nicht den Tatsachen: „Und da war etwas: Mitten auf dem Gehweg lag eine preußische Pickelhaube. Von Zimmer winkte zwei Askari zu sich und trat vorsichtig hinaus. Von Nahem erkannte er die Pickelhaube – es war seine eigene, die ihm vor einigen Monaten abhandengekommen war. Sie steckte mit der Spitze nach unten in der Erde, und sie war gestrichen voll mit menschlichen Exkrementen.“ Oder die Szene, wo der Massai (der ja ganz offensichtlich auch den Bau der Götzen sabotiert) stolz durch die Kaserne läuft, den Kommandaten offen bedroht und sich dieser dabei ertappt, dass er den Massai siezt: „Der Kapitänleutnant war sich bewusst, dass er wohl weltweit der einzige deutsche Kolonialbeamte war, der jemals einen Eingeborenen gesiezt hatte.“

Fazit: Es bleibt das Rätsel von Hermann Schulz, warum ausgerechnet „hier ein Rückfall in finstere Literaturzeiten stattfinden“ soll. „Eine Frage der Zeit“ ist tatsächlich ein sehr guter, anti-kolonialer Roman, faktengenau recherchiert und geschrieben. Er wurde zu Recht u.a. von Elke Heidenreich empfohlen und weckt das Interesse, nach der Lektüre der herausragenden Bücher von Hermann Schulz auch noch weitere Bücher von Alex Capus zu lesen.

Habari – die Vierteljahresschrift des Tanzania-Network.de e.V.

Habari erscheint vierteljährlich im März, Juni, September und Dezember.

Jahresabonnement (4 Ausgaben): 20,- Euro

Einzelheft (2005 - 2007): 4,- Euro plus Porto

Einzelheft (2003 - 2004): 2,50 Euro plus Porto

Bestellung im Abonnement siehe umseitig.

2007

Nr. 4 Afrikabilder in unseren Köpfen

Nr. 3 Essen und Trinken

Nr. 2 Handel(n) - jetzt, aber wie?

Nr. 1 Familie und Verwandtschaft

2006

Nr. 4 Tanzania im weltweiten Handel

Nr. 3 Medien

Nr. 2 Arbeit(en) in Tanzania

Nr. 1 Rassismus

2005

Nr. 4 100-jähriges Gedenken an den Maji-Maji-Krieg 1905-1907

Nr. 3 Religionen in Tanzania

Nr. 2 Die Evaluierung deutsch-tanzanischer Partnerschaftsarbeit

Nr. 1 Zur Situation von Kindern und Jugendlichen

2004

Nr. 4 Mehr als Mode - Der tanzanische Bekleidungsmarkt

Nr. 3 Musik

Nr. 2 Erneuerbare Energien

Nr. 1 Landnutzung

2003

Nr. 4 Wasserversorgung (vergriffen)

Nr. 3 Tanzanische Politik und Ökonomie

Nr. 2 Gesundheitsversorgung

Nr. 1 Nachhaltige Entwicklung

1999 - 2002 sind vergriffene und stehen zum **Download zur Verfügung: www.tanzania-network.de**

Tanzania-Network.de e.V.

www.tanzania-network.de

Dr. Luise Steinwachs verantwortlich für die Redaktion
und im Sinne des Pressegesetzes.

Redaktion: Dr. Gundula Fischer, Silke Harte, Arnold Kiel, Johannes Paehl,
Elisabeth Steinle-Paul, Dr. Luise Steinwachs

Die Redaktion behält sich vor, eingesandte Artikel zu bearbeiten.

Interessierte sind herzlich zur Mitarbeit eingeladen!

infobrief@tanzania-network.de

Tanzania-Network.de e.V.

Koordinationsstelle im Haus der Demokratie und Menschenrechte

Dr. Luise Steinwachs

Greifswalder Straße 4

10405 Berlin

Tel 030 - 4172 3582 Fax 030 - 4172 3583

ks@tanzania-network.de www.tanzania-network.de

Bankverbindung: Tanzania-Network.de e.V.

Sparkasse Bielefeld

Kto.Nr.: 33 133 331

BLZ: 480 501 61

Abonnement HABARI

Name

Straße, Nr.

Tel /email

PLZ, Ort

Ich bitte / wir bitten das Tanzania-Network.de e.V., den Beitrag für das Abo
(20 Euro / 4 Ausgaben pro Jahr) bis auf Widerruf, erstmals ab (Jahr)
von meinem / unserem Konto Nr. _____ bei

BLZ _____ im Wege des Bankeinzugsverfahrens einzuzie-
hen.

Ich zahle / wir zahlen das Abo (20 Euro / 4 Ausgaben pro Jahr) und evtl. Spen-
den durch Überweisen auf das Konto des Tanzania-Network.de e.V.

Ort, Datum

Unterschrift