

Wie Millionen versanden

Ein Erlebnisbericht aus Afrika
über Sinn und Unsinn der
Entwicklungshilfe

Wie Millionen versanden

Ein Erlebnisbericht aus Afrika
über Sinn und Unsinn der Entwicklungshilfe

Beat Moser

ISBN 978-3-906959-79-5
© 2022, MOSAICSTONES, Thun

Alle Rechte vorbehalten. Abdruck von Texten und Abbildungen
nicht ohne schriftliche Genehmigung.

Umschlaggestaltung: Cara Zoë Smith – B.A. (hons)
Textbearbeitung und Konzept: Stefanie Thoms
Layout Innenteil: Jutta Undeutsch, JU Design
Fotos: Überall wo nichts anderes angegeben ist,
stammen sie aus Beat Mosers privatem Fotoalbum
Druck: CPI books GmbH, Leck; gedruckt in Deutschland

Dieses Buch und weitere interessante Medien
(Auslieferung auch in DE/AT) können Sie beziehen bei:



MOSAICSTONES, Tel. +41 33 336 00 36
info@mosaicstones.ch, www.mosaicstones.ch

Inhalt

Der Grund für dieses Buch	9
Hat sich etwas geändert?	9
Was Briefe von damals erzählen	10
Das Mandarinli, das nach Madagaskar fährt	11
Der Einstieg in die Abenteuer im Sudan.....	29
Vorbereitung für die Versetzung in den Sudan	29
Ankunft in Khartum – unsere ersten Schritte.....	38
Unser Auto – ein unabdingbares Objekt	55
Unser erstes Halbjahr	59
Sonnenkocher	59
Kaum zu glauben	62
Sich immer mehr einrichten	66
Ausflug an den 6. Katarakt	73
Badezimmer-Renovation.....	77
Politische Bewegungen	85
Ministerium für Tourismus.....	85
Hoher Besuch.....	90
Alltagsleben daheim und in der Botschaft.....	97
Die Krankheit aus dem weissen Nil.....	104
Abwechslung im Botschaftsleben.....	107

Der gefährliche Umbruch ab Juni 1989114

Ein kurzer Abriss über die Geschichte des Sudan	114
Der Umsturz am 30. Juni 1989	117
Das Leben geht weiter	127
Ein Blick in ein sudanesisches Gericht.....	135
Ersehnte Luftpost und medial beachtete Treffen.....	137
Der Frust, der in Briefen aufscheint	142
Der neue Chef kommt an – endlich Ferien	146
Zurück in Khartum.....	151
Botschaftsfunk.....	157
Spionage im Sudan.....	158
Wie werden Demonstrationen organisiert?	165

Unser zweites Jahr166

Privater Besuch und politische Besorgnis	166
Meine Weihnachtsgeschichte von 1989.....	171
Feiertage um den Jahreswechsel.....	175
Ränke der Politik.....	180
Zurück aus dem zweiten Heimaturlaub	198
Einen Habub ganz nahe erlebt	204
Wenn man nichts tun kann	207
Ein Jahr Muslimbrüderschaft	212
Vielfältige Beziehungspflege	216
Nahrungsmittel werden immer rarer.....	224
Heimaturlaub	227

Unser drittes und letztes Jahr231

Ein Musikfestival im Sudan?.....	231
Kleinere Feiern.....	233
Ein Telex aus der Schweiz: Versetzung	239
Mein Adventsbrief 1990.....	247
Ausflug nach Meroë	251
Ausflug nach Nubien	260
Krieg oder Frieden?	268
Die Archäologen zu Besuch	282
Besuch in den Baumwoll-Plantagen der Gezira.....	286
Die letzten Tage in Khartum.....	291

Über Sinn und Unsinn von Entwicklungshilfe299

Entwicklungshilfe als Einmischung?	299
Nothilfe oder Langzeitunterstützung?.....	302
Grenzziehung durch Kolonialmächte.....	305
«Missstände der Zivilisation» exportieren?	308
Einsamkeit – Folge des Wohlstands?	310

Hilfe in Hülle und Fülle313

Staatliche Entwicklungshilfe.....	313
Entwicklungshilfe der Vereinten Nationen.....	315
Nichtregierungs-Organisationen NGOs.....	316
Wie viel unserer Spenden kommen bei den Bedürftigen an? ...	317
Humanitäre Hilfe	322
Selbst Katastrophenhilfe hat negative Auswirkungen.....	324

Resultate unserer Spenden und Hilfeleistungen.....327

Was bleibt übrig fünf Jahre danach?.....	327
Reich werden durch Hungersnöte	330
Der Trick mit der Lokalwährung	331
Bodenschätze.....	334
Selbst politische «Unterstützung» hinterlässt Chaos.....	335
Humanitäre Hilfe als Ferienprojekt und Waisenhäuser mit fiktiven Waisen	337
Ein anderes Negativbeispiel für gutgemeinte Hilfe.....	340
Wer kontrolliert die Hilfswerke?	341

Fremde Besserwisser sind unbeliebt345

Wir Weissen, die Besserwisser.....	345
Was ist Armut?	348
Die Macht der Medien.....	350
Afrikanische Kulturen sind anders	356
Wie verschieden und eindrucksvoll ist doch Afrika!	360
Wer definiert, was es braucht für ein «gutes» Leben?.....	364
Wie würden wir auf Entwicklungshilfe aus dem Ausland reagieren?	366

Gute Entwicklungshilfe, aber böse Mission?369

Unterschied Entwicklungshilfe und Mission	369
Wie kam es zur Missionierung?	370
Das «Dafür» und «Dawider» der Missionierung	371
Erfahrungsbericht von Sister Mary	373

Entwicklung entsteht erst, wenn Einmischung aufhört 378

Es gibt Widerstand – auch in Afrika	378
Blick in die Zukunft	380
Wohlstand durch Industrialisierung?.....	383
Wassernot.....	387
Was bleibt für den Westen zu tun?	389

Zusammenfassung und Schlussfolgerungen.....393

Anhang400

Stichwortverzeichnis.....	400
Lebenslauf Beat Moser	402
Dank und Stimmen der Testlesenden.....	403
Von Bomben und Badehosen	405

Der Grund für dieses Buch

Hat sich etwas geändert?

Was bringt mich dazu, rund dreissig Jahre nach meinem Einsatz im Sudan und fünfzehn Jahre nach Beendigung meiner Tätigkeit in Südafrika, über Entwicklungs- und humanitäre Hilfe auf dem afrikanischen Kontinent zu schreiben? Es waren verschiedene Zeitungsartikel und Medienmitteilungen über ausrangierte Schmalspurbahnen, die nach Madagaskar gespendet wurden, die mich zum Nachdenken brachten und zur Feder greifen lassen.

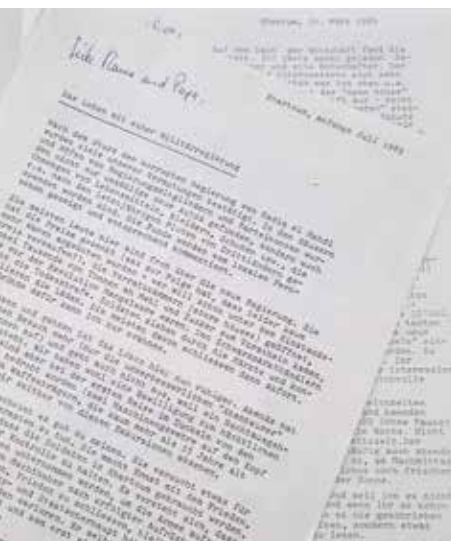
Seit über dreissig Jahren verfolge ich die Politik der Entwicklungshilfe – das ist wohl verständlich, wenn man fast sieben Jahre lang auf dem afrikanischen Kontinent gelebt und sich mit diesem Thema beruflich befasst hat.

Hat sich die Entwicklungshilfe-Politik in den letzten 30 Jahren geändert? Hat sie etwas gebracht? Daran zweifle ich, vor allem wegen des falschen Ansatzes der westlichen Länder. Man weiss im Westen, dass die grossen finanziellen und personellen Aufwände für die Entwicklungshilfe nicht oder kaum fruchten. Man kann das an den wechselnden Namensgebungen erkennen. Vom Begriff «Entwicklungshilfe» ging es zur «Entwicklungszusammenarbeit». Und im September 2020 hat die Schweiz sie zur «Internationalen Zusammenarbeit IZA» umgetauft. Diese Änderungen der Bezeichnung der schweizerischen staatlichen Hilfe an Drittweltländer zeigen, dass den Behörden und Politikern bewusst ist, dass die bis

anhin geleistete Hilfe nicht oder nur wenig fruchtete. Aber immer noch basiert sie auf der Annahme, dass der Westen möglichst viel Geld nach Afrika schicken muss, um die dortige Armut zu lindern. Alle westlichen Regierungen scheinen das so zu sehen, obschon man als leistungsorientierter Mensch diese Hilfe hinterfragen müsste. Wieso bringt unsere Hilfe nicht, was wir uns von ihr versprechen? Wieso sind die Folgen unserer Hilfszahlungen nicht weniger Armut, sondern das Gegenteil? Davon erzählt mein Buch.

Eine Gemeinsamkeit haben alle, also die Befürworter und die Kritiker der Entwicklungshilfe: Beide wollen den Armen und Ärmsten auf dieser Welt helfen.

Was Briefe von damals erzählen



Viele Briefe in die Heimat

Ich berichte hauptsächlich über unsere Erfahrungen im Sudan von 1988–1991.

Grundlage meines Buches sind die über hundert Briefe, die wir während unserer Zeit in Khartum nach Hause geschickt haben und die liebenswürdigerweise von unseren Familien aufbewahrt worden sind. Meine Frau hat im Wochentakt an unsere Angehörigen in der Schweiz geschrieben und ich etwa monatlich. Und so

habe ich eine Fülle von Erlebnissen, Erinnerungen und Informationen, die ich nun zu Papier bringe.

Die Briefe mit dem Kürzel MM sind von meiner Frau verfasst, die mit MOB von mir. Die meisten Fotos stammen aus unserem persönlichen Fotoalbum.

Das Mandarinli, das nach Madagaskar fährt

Doch bevor ich von unseren damaligen Erlebnissen berichte, möchte ich anhand von aktuellen Begebenheiten zeigen, dass sich die Mentalität und Vorgehensweise im Umgang mit afrikanischen Ländern kaum geändert hat. Als ich folgende Zeitungsartikel las, kamen bei mir all die alten Erlebnisse wieder hoch.

Beginnen wir mit der Nachricht über die geschenkten Züge der Zürcher Forchbahn, auch «Tante Frieda» genannt.

Limmattaler-Zeitung vom 23.11.2010:

Alles begann so hoffnungsfroh: Im Juli 2004 war Stadtpräsident Patrick Ramiaramanana von Madagaskars Hauptstadt Antananarivo in Zürich zu Gast und posierte strahlend auf dem ersten von 15 Forchbahn-Wagen.

Sie hätten das kostengünstige Transportmittel der Stadtbewohner werden sollen. Die Wagen wurden über Basel nach Antwerpen und dann in Madagaskars Hauptstadt transportiert. Am Entwicklungshilfsprojekt beteiligten sich



Die Forchbahn bei ihrer grossen Seereise
(Foto: azNetz, abgedruckt im Tagblatt am
23.11.2010)

grosse Schweizer Firmen, diverse Bahnen, der Kanton Waadt; die Entwicklungshilfe Deza investierte 150'000 Franken.

Ramiaramanana hoffte, noch Ende Dezember 2004 die erste Forchbahn in Madagaskar zum Laufen zu bringen. Das Problem

des fehlenden Stroms im Bahnnetz der Hauptstadt sollte mit Dieselgeneratoren gelöst werden.

2007 zeigten Medienberichte, dass die Wagen zwar in Madagaskar, aber nicht in Betrieb sind. Und es kam noch schlimmer: Im März 2009 wurde die rechtmässige Regierung durch Militärmachthaber gestürzt.

Doch jetzt soll alles anders werden.

Der China International Fund (CIF) verhandelt mit den Putschisten, um die vor sich hin rostenden 15 Wagen endlich in Betrieb zu nehmen. CIF hat seinen Sitz in Hong Kong und gehört zum Konzern Beiya International, der in Afrika in diverse Sparten wie Öl oder das Baugeschäft investiert, etwa in Angola.

Ebenfalls mit CIF verhandelt ist China Sonangol, die massiv im Ölgeschäft tätig ist.

Die verschiedenen Partner diskutieren momentan die Verträge aufgrund vorhandener Studien aus 2005 und 2006. So berechnete etwa die Weltbank, dass für den Aufbau der madagassischen Forchbahn mindestens 10 Millionen Dollar nötig sind und danach der Betrieb länger subventioniert werden müsste.

Schweizer Prognosen waren schönfärberisch: Diese Fakten sind insofern brisant, als noch 2007 diverse Exponenten in der Schweiz von viel geringeren Kosten ausgingen. So meinte der emeritierte ETH-Professor Heinrich Brändli (1938-2018) damals im «Tages-Anzeiger», 2 Millionen Franken würden genügen.

Medienbericht der Forchbahn vom 11.6.2020

Nicht erst seit einem Bericht in der «Sonntags-Zeitung» mit dem Titel «Der rostende Traum von Madagaskar» ist bekannt, dass die gut gemeinte Hilfe höchstens physisch angekommen ist. Die Forchbahn-Wagen warten seit 16 Jahren in Antananarivo auf ihren ersten Einsatz. Seitens der Forchbahn bedauert man diese Entwicklung, zumal man auf der Forch nur bedingt Einfluss auf die weitere Verwendung der ausgemusterten Fahrzeuge hatte. «Die Aktion wurde damals nicht von der Forchbahn AG initiiert», sagt der Geschäftsführer. Vermittelt hatte das Rollmaterial das «Solidaritätsnetz der Schweizer Bahnen» -

nach Abklärungen vor Ort durch den ehemaligen ETH-Professor Heinrich Brändli. «Wir haben heute nichts mehr damit zu tun und wissen auch nicht, was mit den Zügen in Antananarivo los ist», so der Professor weiter. Auch deshalb betonte er in einem Bericht des «Zürcher Oberländers», dass die Wagen, die in den nächsten Jahren ausgemustert werden, nicht in ein Entwicklungsland verkauft werden: «Wir werden unser altes Rollmaterial ordnungsgemäss verschrotten.»

Noch heute stehen also die Wagons auf ungenutzten Gleisen im Areal des Hauptbahnhofs von Antananarivo, der Hauptstadt von Madagaskar. Eigentlich hätten sie den Kern für eine neue Stadtbahn sein sollen. Dazu kam es nie. Einerseits aus lokalpolitischen Gründen, andererseits aus mangelnden Finanzen für die Umrüstung (von elektrisch auf Diesel). Von den Kosten für den Transport, die Hafен- und Zollgebühren wird nicht berichtet.

Der folgende Artikel in der Berner Lokalzeitung «Der Bund» erzählt von ähnlichem Geschehen, jedoch noch ganz am Anfang stehend. Der Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS), zu dem die ehemaligen Vereinigten Bern-Worb-Bahnen (VBW) gehören, verschenkte 2020 zwei Mandarinli, die orangen Bähnli, die von Worb via Worblental nach Bern führten, nach Madagaskar.

Der Bund vom 7.2.2020

Ende 2019 ging die Ära der leuchtend orangen Züge des Regionalverkehrs Bern-Solothurn zu Ende. Zwei der ausrangierten Fahrzeuge

sollen in Afrika ein neues Leben erhalten, genauer gesagt in Madagaskar. Die alten «Mandarinli» wurden durch die neuen «Worbla»-Züge ersetzt. Auch sie erstrahlen in leuchtendem Orange.



Auf zwei Tieflader verteilt, rollt ein Mandarinli seiner neuen Zukunft in Madagaskar entgegen

(Foto: Leser-Reporter 20 Minuten, abgedruckt in der Berner Zeitung 19.2.2020)

Der Verwaltungsrat der RBS unternimmt so ein Projekt nicht von sich aus, sondern der Lieferant der neuen Züge, Stadler Rail, hat angeboten, die alten Wagen zurückzunehmen und nach Afrika zu spenden. Dazu übergaben sie die Wagons einer spanischen Eisenbahn-Verwertungsfirma, die den Transport ins Zielland regeln soll.

Wie wird diese Geschichte wohl ausgehen? Gleich wie jene der Forchbahn? Nein, sagst du? Die werden wohl diesmal das Ganze besser planen? Schliesslich lernt man aus Fehlern – oder etwa nicht?

In meinem Kopf entwickelte sich im Frühjahr 2020 eine Geschichte, was da alles krumm gehen könnte. Hier also meine «Zukunftsvision» dieses verheissungsvollen Projektes. Zum Zeitpunkt des Schreibens wusste ich nicht, was effektiv geschehen wird oder geschehen ist. Es ist eine rein fiktive Geschichte, die sich hätte zutragen können (oder zugetragen hat?). Es ist nicht nur meine Phantasie, sondern vor allem meine siebenjährige Erfahrung auf dem afrikanischen Kontinent, die mir den Text in die Feder gelegt hat.

Hier also meine frei erfundene Geschichte:

Zwei Zugskompositionen der Regionalbahn RBS, die noch in gutem Zustand sind und sicher noch weitere 20 Jahre fahren könnten, werden ausrangiert und durch neue Stadler-Züge ersetzt. Ganz ohne Druck der Passagiere geschah das aber nicht, denn die Leute im Worblental hatten bei der alten Bahn beanstandet, dass die Wagen nicht gekühlt werden konnten.

Der Verwaltungsrat der RBS (Regionalverkehr Bern-Solothurn) hat die glänzende Idee, die Kompositionen an ein Land in Afrika zu verschenken. Man wird fündig. Sie sollen als Vorortszug in Antananarivo/Madagaskar (kurz Tana) weitere Verwendung finden. Die Züge ohne Klimaanlage sollten in Tana, das auf rund 1'200 Meter über Meer liegt und ein gemässigttes Klima hat, kein Problem sein. Die Kontakte zu den dortigen Behörden klappen bestens, und

so wird entschieden, die Bahn als Vorortszug in der Hauptstadt Madagaskars mit seinen rund drei Millionen Einwohnern einzusetzen. Die Vorbereitungen laufen bestens. Alles wird bis ins Detail geplant. Ein Mitarbeiter der RBS absolvierte einen Projektleiterkurs, um die ganze Abwicklung minutiös zu planen. Nichts sollte schief gehen. Man hat aus gescheiterten Projekten, wie jenes der Forchbahn, gelernt. Also voll ran, um die Verkehrsprobleme in der afrikanischen Stadt zu lösen (mit zwei Zugskompositionen für drei Millionen Einwohner!).

Die Züge werden auf speziellen Lastern nach Basel gebracht und von dort mit dem Schiff nach Rotterdam. Im grössten Seehafen Europas werden die Züge auf ein Frachtschiff geladen und nach Toamasina, dem grössten Hafen Madagaskars, verschifft. Alles klappt bestens. Die Schweizer übernehmen die Transportkosten; so wurde es mit dem Empfängerland vereinbart.

Die zwei Kompositionen kommen unversehrt in Madagaskar an. Doch jetzt beginnen die Probleme. Die dortigen Behörden verlangen Zollgebühren für das gespendete Rollmaterial – und zwar die vollen, da es keinen Tarif für gebrauchtes Material gibt. Ja, so sind die lokalen Gesetze, und die können wir nicht ändern. Wer soll also die Million Dollar bezahlen? Klar, die Schweizer. Der Verwaltungsrat lädt zu einer Krisensitzung ein und entscheidet schweren

Herzens, die Summe zu entrichten. Hauptfrage ist: welchem Konto in der Buchhaltung der RBS soll der Betrag von 1 Million Dollar belastet werden? Irgendwie müssen sie diese Ausgabe «verstecken». Ob es die Revisionsgesellschaft «ankreiden» wird, fragen sich die Verwaltungsräte?

Es geht eine Weile, bis die Gelder ins afrikanische Land überwiesen werden können. Am meisten Probleme gibt es beim Suchen des richtigen Empfängers. An wen sollte das Geld gehen? An den Staat oder die Stadt Tana? Oder an die zukünftigen Betreiber der Vorortsbahn? Man weiss nicht weiter und erkundigt sich bei der DEZA, der staatlichen schweizerischen Entwicklungshilfe-Gesellschaft. Die meint, dass das Geld an die lokale Betreibergesellschaft überwiesen werden soll, denn es sei fraglich, ob Gelder, die an den Staat gehen, zweckgebunden eingesetzt würden. Die Berner Kantonalbank BEKB überweist das Geld. Alles gut. Nun kann das Mandarinli seine Fahrt fortsetzen.

Oder doch nicht? Nun kommen Hafengebühren dazu, weil die Züge dort seit einem Monat festsitzen. Schon wieder muss der Verwaltungsrat entscheiden. «Wenn man A gesagt hat, muss man auch B sagen», entscheidet er. 200'000 Dollar werden an die Hafengesellschaft überwiesen.

Die Züge sind nun für den Transport nach Antananarivo bereit. Was genau wird transportiert? Es gibt den Triebwagen mit 35 Tonnen, den Mittelwagen mit 14 Tonnen und den Steuer-



Ein Mandarinli wird auf einen Tieflader gehievt (Foto: RBS/PD, abgedruckt in der Berner Zeitung 19.2.2020)

wagen mit 16 Tonnen. Aber wie transportiert man diese? Selbstredend auf Tiefladern – und die gibt es natürlich nicht in Madagaskar. Für den Transport der Mittel- und Steuerwagen mit einem Gewicht von 14 und 16 Tonnen, kann man lokal etwas basteln. Aber für die beiden 35 Tonnen schweren Triebwagen braucht es einen speziellen Tieflader. Also bestellt man zwei davon in Deutschland. Wer bezahlt dafür? Klar, die Schweizer. Also wieder Krisensitzung in Worblafen. Der Verwaltungsrat stimmt murrend den zusätzlichen Kosten von 240'000 Euro zu. Nun geht es weitere zwei Monate, bis die Tieflader in Toamasina ankommen. Der Transport und die weiteren zwei Monate Hafengebühren von 400'000 Dollar werden bezahlt. Endlich kann es vorwärtsgehen. Die Züge werden auf die Tieflader gebracht, und der Konvoi beginnt seine Fahrt.

Was man nicht beachtet hat, ist der Zustand der Strassen. Sie sind so schlecht, dass nach rund 150 km Fahrt die Achse des einen Transporters bricht. Und noch wären rund 200 km zu fahren. Was nun?

Zuerst muss eine provisorische Strasse rund um den gestrandeten Transporter gebaut werden, weil der Verkehrsfluss behindert wird. Gut gibt es eine chinesische Tiefbaufirma vor Ort. Innerhalb von zwei Wochen ist die provisorische Umfahrungsstrasse fertig. Sie kostet nur 50'000 Dollar.

Soll man nun eine neue Achse in Deutschland bestellen und vor Ort auswechseln mit der Möglichkeit, dass die Achse nach weiteren 100 Kilometern wieder bricht? Auf keinen Fall will man das wagen. Ein Schweizer, der seit vielen Jahren in Madagaskar lebt, rät, russische Tieflader zu kaufen, weil die für schlechte Strassen tauglich sind. Auch sind die Kosten dafür halb so hoch wie in Westeuropa. Wieder muss der Verwaltungsrat tagen. Nun stimmen nur noch vier der sieben Verwaltungsräte für das Bestellen von zwei Tiefladern aus Russland zu, ob- schon sie recht günstig sind. Die fünfsachsigen SLON Tral N5-60 EKO kosten gerademal 60'000 Euro pro Stück. Dazu kommen Transportkosten in ähnlicher Höhe, total rund 250'000 Euro.

Zwei Monate später treffen die beiden Tieflader aus Russland im Hafen von Toamasina ein.