

Wohnen im Zug

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Wohnen**

Band (Jahr): **48 (1973)**

Heft 11

PDF erstellt am: **16.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-104318>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Es gibt verschiedene berühmte Eisenbahnlinien auf der Welt. Eine davon ist die Bahnverbindung von Mombasa, der bekannten Hafenstadt am Indischen Ozean, bis an den Victoriasee. Sie wurde in den Jahren von 1896-1901 gebaut und kostete - damals schon - weit über eine Million Pfund Sterling. Der Bahnbau kostete jedoch auch sehr viele Menschenleben, denn unzählige Kulis, die aus Indien nach Ostafrika kamen, mussten in der weiten Steppe unter den harten Bedingungen des Bahnbaues ihr Leben lassen. Die Bahn wurde gebaut, um die Machtansprüche des kaiserlichen Deutschlands in Ostafrika einzuschränken, insbesondere auch, um zu verhindern, dass Deutschlands Interessen sich bis nach dem fruchtbaren Uganda erstreckten. Die Bahn sollte auch ein Mittel dazu darstellen, den in Ostafrika verbreiteten Handel mit Sklaven zu unterbinden und ganz allgemein den Handel für die britische Krone zu ermöglichen.

Allein über diese verschiedenartigen Aspekte des Bahnbaues liesse sich vieles berichten, doch wir wollen uns nur noch einem besonders dramatischen Ereignis des Bahnbaues zuwenden. In der Gegend von Tsavo - bekannt durch den heute dort bestehenden Nationalpark - kam der Bahnbau erheblich ins Stocken, denn menschenfressende Löwen terrorisierten das Lager auf ungeheuerliche Weise, so dass die armen Kulis massenhaft meuterten und der Bahnbau einige Wochen fast völlig brachlag. Erst nach einigen Monaten gelang es, zwei der menschenfressenden Löwen zu erlegen, und damit kehrte in Tsavo langsam auch die Ruhe wieder ein. Über 120 Menschen waren den beiden Löwen zum Opfer gefallen.

Die East African Railway spielt noch heute eine entscheidende Rolle in den drei ostafrikanischen Staaten Kenya, Tanzania und Uganda. Eine Fahrt auf dieser Schmalspurbahn ist zu empfehlen, denn sie ist so interessant und abwechslungsreich, dass niemand diese lange Reise durch die riesige Weite vergessen wird. Man kommt bei dieser Bahnfahrt in Kontakt mit der einheimischen Bevölkerung, erhält einen Begriff von der Vielfalt der Landschaft. Meine Frau und ich wollten die Reise zu Freunden nach Uganda mit der Bahn erleben, denn mit dem Flugzeug und dem Landrover waren wir bereits viel im Land herumgekommen, so dass es uns gelüstete, ein

anderes Transportmittel zu benutzen. Die Fahrzeit für die über 1000 Kilometer lange Strecke dauert volle 36 Stunden, bedingt also, dass man sozusagen im Zug wohnt. Doch gilt es zu bedenken, dass sich der Schienenweg von der Meeresküste aus hinzieht, den ostafrikanischen Grabenbruch durchquert und schliesslich auf der Höhe des Äquators auf über 9000 Fuss hinanklettert. Auch dieses Detail zeigt, was für eine grossartige Bahnfahrt sich hier erleben lässt.

So bestellten wir denn ein Abteil in der 1. Klasse und fanden uns zur richtigen Zeit im Bahnhof in Mombasa ein. Es war Abend, als wir einstiegen; Freunde begleiteten uns und gaben uns noch einige Weisungen und Ratschläge auf den Weg, dann dampfte das Züglein ab. Entlang der Bahnstrecke standen Kinder und Erwachsene und winkten den Reisenden zu. Langsam kroch das Bähnli aus der Hafenstadt Mombasa, noch sahen wir verschiedene Lagerhäuser aus Wellblech, sahen die grossen Schiffe im Hafen, dann folgten einige armselige Hütten. Wie überall leben auch hier

die Ärmsten der Armen am Rande der Stadt.

Dann sank die Dunkelheit auf das Land herab, nur noch da und dort blinkten einige schwache Lichter auf, verloren sich jedoch bald in der blauen Tropennacht. Für uns war nun die Zeit gekommen, uns mit den Einrichtungen des Zuges und insbesondere unseres Abteils vertraut zu machen. Der freundliche, saubere Steward hatte uns bereits das Trinkwasser und die Bettwäsche gebracht. Wir begaben uns in den Speisewagen, um die lange Fahrt nicht mit leerem Magen antreten zu müssen. Ein sauberes Gedeck und ein gutes Menü hoben unsere Stimmung nochmals; das kühle Tuskerbier war zu diesem Zeitpunkt der richtige Schlummerbecher. Anschliessend drückten wir nochmals unsere Nasen an die Fensterscheiben und starrten in die Nacht hinaus, konnten jedoch kaum etwas erkennen, einzig der wunderbare Sternenhimmel funkelte in seltener Pracht. Schliesslich vertieften wir uns in die mitgebrachten Bücher, bis wir uns in die Betten begaben, um dem



Die stolze Lokomotive der East African Railway. Für volle zwei Reisetage war die kleine Zugskomposition unser Transportmittel und zugleich unser Heim auf Rädern.

kommenden Morgen entgegenzuschlafen.

Auch die Abteile neben uns waren besetzt. Zumeist waren es Inder, die die Reise ebenfalls per Bahn antraten. Just neben uns war eine hübsche dunkelbraune Inderin mit ihren beiden Kindern. Für gewöhnlich sass sie mit gekreuzten Beinen auf ihrem Platz und wiegte ihr Kleinstes, das erst wenige Monate alt war. Eine ältere Inderin reiste mit ihrem erwachsenen Sohn nach Kampala. Der junge Mann kam gut gekleidet daher, er hatte auch keinen schlechten Winter hinter sich, war mehr als gut genährt; sein Doppelkinn und seine speckigen Wangen glänzten beinahe so sehr wie seine dunklen, gepflegten Haare. Der stattliche Mann fand sichtlich Gefallen an meiner Frau, denn immer, wenn sie vom Gang aus die Gegend betrachtete, fand er sich bald darauf am Fenster daneben ein und erfreute sich ebenfalls der Landschaft. Mit Schmunzeln beobachteten wir sein eindeutiges Balzverhalten, das sich in einem immerwährenden freundlichen Lächeln meiner Frau gegenüber manifestierte, während ich begreiflicherweise übergegangen wurde.

Nach leidlich überstandener Nacht dämmerte der Morgen heran, und unvermittelt danach war es heller Tag. Nach der Morgentoilette fanden wir uns wieder im Speisewagen ein. Der Duft des Kaffees hatte sich bereits durch die Gänge verbreitet und lockte auch uns an. Von unserem Tischchen aus sahen wir über die weite Landschaft, sahen Schirmakazien, kleine Dornbüsche und dazwischen auch hin und wieder einen der mächtigen Baobab-Bäume.

Ein leichter Bodennebel verhüllte einzelne Konturen der Gegend, doch mit dem zunehmenden Licht löste er sich auf, und nun sahen wir in der Steppe die verschiedenartigsten Tiere. Ein Straussenpaar führte seine Küken – mehr als ein Dutzend – durchs hohe Steppengras, an den Schirmakazien naschten Giraffen von den Blättern. Da und dort standen Zebras, Gnus, Wasserböcke und Kongonis, ja selbst die zierlichen Thomsons-Gazellen und die stolzen Grantgazellen waren vertreten. Vor lauter Begeisterung vergassen wir unser Frühstück, immer und immer wieder blickten wir hinaus ins Land und entdeckten weitere Neuigkeiten. Die Vielfalt der ostafrikanischen Tierwelt bot sich uns in aller Pracht dar, denn wir fuhren der Grenze des bekannten Nairobi-parkes entlang.

Unentwegt dampfte die Lokomotive weiter, der Hauptstadt Kenyas entgegen. Die Vorstadt war bereits erreicht, der Zug hatte nur noch Schrittempo. Ein buntes Treiben herrschte; auf seinem Lehnstuhl sass ein älterer Afrikaner und liess sich seinen Bart rasieren. Wieder winkten uns viele Leute zu, bettelten auch gelegentlich, zeigten sich jedoch

alle von der einzigartigen Fröhlichkeit dieser dunkeln Menschen.

Schliesslich fuhr der Zug im Bahnhof ein. Der Aufenthalt dauerte zwei volle Stunden, doch es gab für uns viel zu sehen. Alle Völkerschichten waren da vertreten. Im Nachbarzug nahmen einige Häftlinge Platz, sie waren aneinandergekettet, trugen einfache, weisse Kleider und waren in Begleitung einiger Polizisten. Mit Bündeln und Kartonschachteln warteten ganze Familien auf die Abfahrt oder die Ankunft ihres Zuges, dazwischen sah man neugierige europäische Touristen, ja einmal schnappten wir auch einige Brocken reines Baselddeutsch auf.

Endlich war es soweit, dass sich die Bahn wieder in Bewegung setzte; ein gellender Pfiff der Lokomotive gab das Startzeichen, dann kroch das Züglein langsam aus der Stadt. Die Fahrt führte nach Nakuru, die Bahn durchquert dabei den ostafrikanischen Graben. Von unserem Fenster aus genossen wir den Blick in die endlos erscheinende Weite, die Luft flimmerte von der Hitze, so dass auch wir schläfrig wurden und für kurze Zeit einnickten. Ein sanfter Ruck liess uns erwachen, es gab einen Halt an einer Station. Frauen boten Früchte und Gemüse an, darunter prächtige Kohlköpfe, Kartoffeln und auch Bananen. Der Koch im Speisewagen verhandelte eben mit einer Frau und kaufte schliesslich ein, so dass wir bereits eine Vorahnung hatten,

was für ein Essen uns bevorstand. Von der Stadt Nakuru sahen wir nicht viel, den See sahen wir wohl in der Ferne, konnten jedoch von den vielen Flamingos auch mit dem Fernglas kaum etwas erkennen. Dann kletterte der Zug wieder den Berg hinan, man spürte, wie es kühler wurde.

Jetzt befanden wir uns auf der Höhe des Äquators, die kleine Bahnstation hiess «Equator», und das Schild zeigte an, dass man sich auf über 9000 Fuss über dem Meeresspiegel befand, was einer Höhe von rund 3000 m.ü.M. entspricht. Wir hatten damit den höchsten Punkt der Bahnlinie erreicht. Nun ging die Fahrt Eldoret und darauf der Grenze Ugandas zu. Wie üblich mussten wir am Übergang eine Karte mit unseren Personalien ausfüllen, unseren Pass und den Internationalen Impfausweis vorzeigen. Die Beamten vollzogen ihre Arbeit speditiv und hatten sogar ein freundliches Lächeln für uns übrig.

An der Grenze hatten wir wieder die Möglichkeit, die Leute zu beobachten. Im Schatten eines Baumes sassen Frauen mit allerlei Feldfrüchten, die in geflochtenen Körben und Taschen verstaut waren, eine von ihnen stillte ihr Kleinstes. Vorwitzige Buben lachten unverschämt über die fremdartigen Fahrgäste im Zug.

Mit einem Ruck setzte sich der Zug erneut in Bewegung, auf dem singenden Schienenstrang rollte die Bahn der er-



Blick in eine kleine Siedlung von Bananenpflanzern. Die Weite der Landschaften und die Vielfalt der Tierwelt war immer wieder überwältigend.

sten grösseren Stadt Ugandas, Tororo, entgegen. Üppiger war hier der Pflanzenwuchs, bei jeder Siedlung sah man Bananestauden und Kaffeesträucher, dann aber auch Maniok, hin und wieder ein kleineres Feld mit Baumwolle. Es wurde noch grüner, als es dem Victoria-see entgegen ging. Weitere fruchtbarere Felder lagen da vor uns. Ausgedehnte Tee- und Zuckerrohrpflanzungen, oft mehrere Quadratkilometer gross, erstreckten sich entlang der Bahnlinie. Wo es Sümpfe hatte, stand der Papyrus so dicht, wie bei uns einst das Schilf an den Seeufern. Jinja war die letzte grosse Station vor dem Ende unserer zeitraubenden, jedoch spannenden Bahnreise. Von einem früheren Aufenthalt in Uganda her hatte ich noch einen Schilling in der Tasche, damit wollte ich einige der kleinen, köstlichen Bananen kaufen. Der Junge, der diese Früchte anbot, reichte mir für diesen Betrag einen halben Bananenstrunk in unser Abteil, so dass wir ohne weiteres nochmals 24 Stunden in der Bahn hätten verweilen können.

Eine Brücke führte über den Victoria-see, der nach Norden fliesst und, bis er ins Mittelmeer mündet, noch grenzenlose Gebiete Afrikas durchmisst. In der Nähe dieser Brücke befinden sich die Owen-Fälle, doch davon konnten wir vom Zuge aus nichts sehen. Dafür erhielten wir einen Vorgeschmack über die Reichhaltigkeit der Vogelwelt, denn in der Nähe des Wassers waren zahlreiche Reiher, Königsfischer, Kormorane und

Ibisse zu sehen, ja selbst der stolze, weissköpfige Schreiseeadler – bekannt von den Briefmarken Ugandas – kreiste über diesen Gefilden.

Auf dieser letzten Etappe durchfuhr die Bahn auch ein Stück Urwald. Da und dort turnten Affen auf den Bäumen. Es waren Meerkatzen, die dem Zug ohne jede Scheu nachblickten. Einmal sahen wir als grosse Seltenheit fünf Riesenturakos, die alle zusammen auf demselben Ast sasssen und nach Früchten Ausschau hielten. Wo dann wieder ein Wasser-tümpel war, standen die kahlköpfigen Marabus und blickten forsch und selbstbewusst in die Welt hinaus.

Jetzt konnte es nicht mehr weit sein nach Kampala, die Hütten standen dichter beisammen, und die Häuser aus Stein mehrten sich. Endlich rollte der Zug nach der 36stündigen Fahrt im Bahnhof von Kampala ein. Wiederum eine ähnliche Szenerie wie schon in Nairobi, doch waren die Leute hier anders gekleidet, und die Musterung der bunten Tücher war feiner als wir es in Kenya gesehen hatten.

Unser Gepäck hatten wir zusammengerafft und spähten nun zum Fenster des Wagens hinaus, der uns für fast zwei Tage als wohnliches Transportmittel gedient hatte. Da stand unser Freund am Bahnsteig und lachte uns entgegen. Ein neues Kapitel Afrika begann: die abenteuerliche und einzigartige Bahnfahrt war beendet. Fritz Bucher

Förderung des sozialen Wohnungsbaus in Entwicklungsländern

Der «Ständige internationale Ausschuss für soziales Wohnungswesen» des Internationalen Verbandes für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung hat sich mit dem Beitrag gemeinnütziger und genossenschaftlicher Wohnungsunternehmen der Industrieländer zur Förderung des sozialen Wohnungsbaus in Entwicklungsländern befasst. Er nahm Thesen an, die von der Überzeugung ausgehen, dass es in der Entwicklungshilfe auch einer aktiven Mitarbeit von privaten Organisationen und Unternehmen bedarf, die über die notwendigen fachlichen Kenntnisse, Erfahrungen und sachverständige Mitarbeiter verfügen. Das Ausmass der technischen und wirtschaftlichen Probleme der Urbanisierung in Entwicklungsländern zeigt – so wird in den Thesen festgestellt – dass von Selbsthilfe getragene und gemeinnützige Wohnungsunternehmen unerlässlich sind, um den bisherigen Rückstand für eine menschenwürdige Wohnversorgung und den neuen Bedarf angesichts der rasch wachsenden Verstädterung zu bewältigen.

Wiederaufbau in Bangladesh

Die dem Wiederaufbau in Bangladesh zugutekommende, im Rahmen des Internationalen Genossenschaftsbundes (IGB) in die Wege geleitete Hilfsaktion ist erfolgversprechend im Gange. In Zusammenarbeit mit weiteren Organisationen wurden Bildungskurse durchgeführt, Fachleute ausgebildet, die industrielle Fabrikation gefördert.

Damit die verschiedenen genossenschaftlichen Aktionen zu einem Erfolg geführt werden, wurde für zwei Jahre ein Koordinator ernannt, der gemäss den Richtlinien des IGB das Aufbauwerk mit Rat und Tat zu fördern hat.

Eine umfassende Aufgabe hat auch die amerikanische Hilfsorganisation CARE übernommen. Ihr Beistand gilt der Errichtung von 15000 Wohnungen in drei Jahren. Dieses Bauprogramm schliesst die Organisation und Integration von Fischerei- und landwirtschaftlichen Genossenschaften mit ein. CARE steht als



Uganda: Grosshorniges Vieh weidet längs des Bahndammes.