



Göttin aus Stahl

Global Village: In Eritreas Hauptstadt Asmara pflegen traditionsbewusste Eisenbahner das koloniale Erbe Italiens.

Buongiorno, Signora, gut geschlafen?“ Wie jeden Morgen schickt Brhane Mehari zahnlos eine herzliche italienische Begrüßung in die verwitterte Bahnstation, wischt sich die öligen Pranken am Overall ab und zieht seinen Schraubenschlüssel aus der Seitentasche.

„Mamma mia!“ Zärtlich klopft Mehari Rost vom Kessel der alten Dampflokomotive und beginnt zu erzählen. „Eine vierzylindrige Mallet-Heißdampf-Lokomotive von Ansaldo ist das, Jahrgang 38, gebaut in Genua – das war einmal unsere stärkste Zugmaschine. Heute steht sie fast nur noch herum.“ Er schüttelt den Kopf.

Verlassen liegt die Bahnstation von Asmara zwischen kargen Felsen, auf deren höchster Erhebung festungsgleich eine orthodoxe Kirche mit zwei stolzen Glockentürmen aus rotem Backstein thront. Im Tal weisen die Gleise ins Nirgendwo, Gras überwuchert die Schienenstränge.

Der Alte erinnert sich. Ja, die Bahn fährt schon lange nicht mehr, 1974 endete in Eritrea der planmäßige Schienenverkehr. Es war die Zeit des Bürgerkriegs gegen die äthiopische Regierung. Auf den Schienen rollten Truppen, Schießgerät und Munition in das schwerzugängliche eritreische Hochland.

Deshalb wurde um die Bahntrasse besonders heftig gefochten, mal jagten die eritreischen Separatisten die Gleise in die Luft, mal Regierungssoldaten. Seitdem rotet der „serpente d'acciaio“ vor sich hin. Das heißt so viel wie „Stahlschlange“. Die Eritreer benennen ihre Eisenbahn immer noch ehrfurchtsvoll in der Sprache ihrer Schöpfer.

Von der alten Pracht aber ist nicht viel geblieben. Da steht noch das Bahnhofsgebäude, 1911 von den italienischen Kolonialherren erbaut, und es gibt sechs museale Lokomotiven: neben einer Mallet von Ansaldo noch eine 81 Jahre alte Dampflokomotive von Ernesto Breda aus Mailand und eine deutsche Diesellokomotive aus dem Jahr 1956 von Krupp.

Und dann sind da natürlich noch der 82-jährige Mehari und seine Kollegen: fünf treue Eisenbahner im gehobenen Alter, die das Erbe von Italia pflegen. „Italien war wie eine Mutter zu uns“, sagt Mehari, „und die alten Dampfloks waren unsere Bräute.“

Die anderen fünf nicken zustimmend. Mit ernsten, zerfurchten Gesichtern.

Seit 1943 arbeitet Mehari bei der eritreischen Bahn. Damals war er ein junger Mechaniker von 18 Jahren. In Rom erwartete der Duce das Ende des Zweiten Weltkriegs und seines Reichs; in Ostafrika aber war die Zeit der italienischen „Colonia Eritrea“ schon seit zwei Jahren vorbei.

Am 1. April 1941 hatte sich Asmara den britischen Truppen ergeben. Kurz darauf zog der äthiopische Kaiser Haile Selassie, der „Löwe von Juda“, wieder in Abessinien Hauptstadt Addis Abeba ein. Mogadischu war bereits von britischen Verbänden eingenommen worden, die aus Kenia vorgerückt waren. Mit dem Verlust von „Africa Orientale Italiana“ endeten

„Ferrovie Eritree“ zum ersten Mal zwischen den beiden Städten.

30 Tunnel sprengten die italienischen Baumeister für das Prestigeprojekt in die ostafrikanischen Felsen. Auf Kamelen wurde das Baumaterial schroffe Felsen hinaufgeschleppt. 35 Brücken und 14 Viadukte mussten errichtet werden. Am Ende quälten sich die ersten Dampflokomotiven durch 667 Kurven hinunter zur Küste.

Die Eritrea-Bahn war damals eine Welt sensation, Asmara wurde von Italiens besten Architekten zur schönsten Stadt des Kontinents aufgehübscht. 1928 reisten 100 000 Passagiere zwischen der Hauptstadt und Massawa, 1965 waren es sogar 446 000.

„Damals fuhren jeden Tag 38 Züge, es war die schönste Zeit meines Lebens“, sagt Mehari, „in den Salonwagen der ersten Klasse wurde gekühlter Champagner serviert, die Frauen trugen elegante Hüte.“

Doch dann verfiel die Bahn. Zuerst demontierten die Briten Teile des Schienensystems. Später, in den Siebziger, kamen in Äthiopien die Kommunisten an die Macht. Den Rest erledigte der Guerillakrieg, der 1993 mit der Unabhängigkeit Eritreas endete. Die Spannungen mit Äthiopien sind nie ganz verschwunden, und dieser Tage brachte die Regierung in Asmara die Welt gegen sich auf, weil sie 1700 Uno-Blauhelme vom Nachschub abschnitt –

die Truppe soll die entmilitarisierte Zone an der Grenze sichern. Jetzt drohen Sanktionen, vielleicht gibt es gar wieder Krieg.

Brhane Mehari denkt nur an seine Bahn. „Die Menschen haben den Sinn für wahre Schönheit verloren“, sagt er: Von ehemals 300 Passagierwaggons überdauerten gerade 4 die wirren Zeiten. Doch die fünf Alten aus dem Eisenbahndepot geben nicht auf. Vielleicht hat sich all die Mühe ja doch gelohnt. Seit einigen Jahren können ab und zu ein paar betuchte Eisenbahnliebhaber aus aller Welt wieder auf die 70 Kilometer lange Gebirgsreise gehen: mit der alten Mallet R442-59 von Ansaldo aus Genua, Meharis italienischer Göttin.

Irgendwann, davon sind die Männer aus dem Depot überzeugt, wird es auch wieder einen planmäßigen Eisenbahnverkehr geben. Ganz so wie früher.

THILO THIELKE, VOLKHARD WINDFUHR



Mechaniker Mehari: „Die Dampfloks waren unsere Bräute“

51 Jahre italienische Kolonialherrschaft. Allein ein italienisches Wunder der Ingenieurskunst überdauerte alle Turbulenzen: die eritreische Bahn.

„Sie ist eine Göttin, und deshalb sind wir immer noch hier und kümmern uns um sie“, sagt Mehari, und seine Stimme vibriert jetzt ein wenig vor Stolz. Keinen Cent erhalten er und seine fünf Helfer vom eritreischen Staat dafür. Aber soll Mehari die alten Loks dem Rost ausliefern? Niemals! Denn: „La mia vita è la ferrovia.“ Die Bahn ist mein Leben.

Gerade einmal 70 Kilometer Luftlinie liegen zwischen Eritreas Hauptstadt Asmara und der Hafenstadt Massawa, aber rund 2300 Höhenmeter. Als die Italiener 1887 begannen, hier eine 95-Zentimeter-Schmalspurbahn zu errichten, wurden sie von den meisten für verrückt erklärt. Doch das Kunststück gelang: 1911 verkehrten die