

Sonderdruck

aus ZEVRail (Glasers Annalen)
Ausgabe 136, 8. August 2012

Die Eisenbahn in Tunesien

Autor: **Rudolf Barth**

Trägerverein HST e.V.
Postfach 240
D-83089 Bad Endorf

Die Eisenbahn in Tunesien

Fachexkursion der Horber Schienen-Tage im Frühjahr 2013

The Railway in Tunisia

Professional excursion of the “Horber Schienen-Tage“ in spring 2013

Dipl.-Math. Rudolf Barth, Bad Endorf (Deutschland)

Zusammenfassung

Ist das Motto der diesjährigen Horber Schienen-Tage, *Die Schiene – Rückgrat der Mobilität*, ein zentraleuropäischer Standpunkt? Dies untersucht der Autor am Beispiel der Eisenbahn in Nordafrika und insbesondere in Tunesien. Die geschichtliche Entwicklung der Eisenbahn, die aktuelle Lage und die Perspektiven nach dem Arabischen Frühling werden vorgestellt.

In der Vergangenheit waren Kolonialpolitik und Eisenbahn untrennbar verbunden, die Länder in Nordafrika waren nur Objekt der Politik. Mit der Souveränität übernahmen die Länder auch die Verantwortung für ihre Eisenbahn. Wirtschaftliche Interessen ausländischer Mächte spielen zwar weiter eine Rolle, aber die Länder Nordafrikas werden immer mehr als Partner wahrgenommen.

Eine Fachexkursion der Horber Schienen-Tage bietet im Frühjahr 2013 Gelegenheit, die Entwicklung der Eisenbahn in Tunesien und ihre Rolle aus eigener Anschauung zu erleben. Das Exkursion mit den geplanten Besichtigungen wird ebenfalls vorgestellt.

Abstract

This year’s symposium “Horber Schienen-Tage“ has as general headline *The Rail – Backbone of Mobility*. Is this a central-european point of view? Looking for an answer, the railway in Northern Africa and, especially, in Tunisia serves as example. The author presents the historical development, the actual situation and the perspectives after the Arabian Spring.

In the past, colonial politics and railway were unseparably tied together, the countries were mere objects of politics. When obtaining sovereignty, the north-african countries obtained control of their railway systems, too. Even though foreign powers and their economical interests continue to play their role, the north-african countries are more and more understood as partners.

In spring 2013, a professional excursion of the “Horber Schienen-Tage“ offers the opportunity to experience the development of the Tunisian railway system and its role. In addition, the programme of the professional excursion is presented.

1 Vorgeschichte

Zum Jahreswechsel 2010/11 führte eine Gruppenreise nach Tunesien den Autor längere Zeit auch an Bahnstrecken entlang (*Bild 1*). Das Interesse war geweckt, beim Überqueren der Gleise sagte das Augenmaß „etwa Meter- oder Kapspur“. Zwei Wochen später begann der Arabische Frühling, Tunesien war mehr als präsent. Die politische Lage beruhigte sich, der Wunsch, mehr über das Land zu wissen, blieb und wurde mit der Zeit stärker.

Ebenfalls Ende des letzten Jahres stand das Motto für die 30. Horber Schienen-Tage fest: *Die Schiene – Rückgrat der Mobilität*. Ob das Motto Wunsch oder Wirklichkeit spiegelt, wird im Herbst

2012 sicher diskutiert werden. Mit den Bildern aus Tunesien im Kopf drängte sich dem Autor als weitere Frage auf: Ist das Motto nur ein zentraleuropäischer Standpunkt?

Der Wunsch und die Frage zeugten die Idee, zum Motto der Horber Schienen-Tage eine Fachexkursion nach Tunesien mit dem Schwerpunkt Schienenverkehr anzubieten.

2 Tunesien mit der Bahn, geht das?

Die Tunesier bevorzugen die Louage, das Sammeltaxi, notfalls den Bus. Viele wissen nicht, dass auch Personenzüge fahren (*Bild 2*). Die Fremden besuchen die Urlaubsgelände am Meer. Viele wissen nicht,

dass die Küste auch ein Hinterland besitzt. Viele Eisenbahnfachleute in Europa denken bei „Schienenverkehr im arabischen Raum, speziell in Nordafrika“ sicher nicht an Tunesien. Zusammenfassend, die große Mehrheit glaubt, Tunesien und Bahn passe nicht zusammen.

Es gibt aber auch Stimmen wie „Tunesien ist ein wunderbares Reiseland, ich habe dort herrliche Reisen mit dem Zug gemacht“. Manche fragen unter dem Eindruck aktueller Stadtbahnprojekte im arabischen Raum: „Warum ausgerechnet Tunesien?“

Das kleine Tunesien spielt in vielen Beziehungen eine Schlüsselrolle in Nordafrika und im arabischen Sprachraum. Verblüfft hat die Welt Anfang 2011 erlebt, wie der Tunesische Frühling, der zum Arabischen

Frühling wurde, zahlreiche Änderungen ausgelöst hat.

Tunesien ist mit Abstand das sicherste Reiseland in Nordafrika, ein Land das über die weit verbreitete Wahrnehmung hinaus wesentlich mehr zu bieten hat als Strand und Sonne. Als ein spannendes Reiseland ist es ein lohnendes Ziel, das vielfältige Einblicke in die Entwicklungen in Nordafrika gewährt.

3 Politik und Eisenbahn an der südlichen Mittelmeerküste

3.1 Jüngste Geschichte

Im Verlauf des 19. Jahrhunderts geriet ganz Afrika unter den Einfluss europäischer Mächte. Auf der Berliner Konferenz 1884/1885 (nicht zu verwechseln mit dem Berliner Kongreß 1878) wurden unter deutscher Vermittlung die Interessensphären in Afrika aufgeteilt. In den französischen und britischen Gebieten Nordafrikas und Kleinasien bauten europäische Gesellschaften zahlreiche Eisenbahnen. Dazwischen liegt das ab 1912 italienische Libyen mit einer Ost-West-Ausdehnung von etwa 1 300 Kilometer. Dort gab es nur zwei kleine lokale Schmalspurnetze mit insgesamt um die 300 Kilometer Streckenlänge.

Mitte des 20. Jahrhunderts wurden die Länder an der südlichen Mittelmeerküste nach und nach selbständig. Sie übernahmen die auf ihrem Territorium liegenden Bahnen in nationale Hoheit. Parallel zur Südküste des Mittelmeers erstrecken oder erstreckten sich lange zusammenhängende Eisenbahnen jeweils über mehrere unabhängige Staaten.

3.2 Eisenbahnen an der südöstlichen Mittelmeerküste

Ägypten, das bevölkerungsreichste Land in Nordafrika, nahm und nimmt bei der Eisenbahn eine Sonderstellung ein. An der Nahtstelle zu Vorderasien gelegen orientierte es sich überwiegend nach Süden und Osten. Von Alexandria aus nahm die erste Eisenbahnstrecke in Nordafrika 1854 den Betrieb in Richtung Kairo auf. Bald entstand unter der Leitung britischer Fachleute im Nildelta ein dichtes normal-



Bild 1: Güterzug auf der Küstenstrecke, 2011

spuriges Netz mit Stichstrecken ins Land. Gleichzeitig geriet Ägypten zunehmend unter britischen Einfluss und wurde 1914 Protektorat.

Beginnend mit dem ersten Weltkrieg und dem Niedergang des Osmanischen Reiches erweiterten die Briten ihr Protektorat nach Osten. Eine kurze Bahnlinie in den Sinai wurde zur Militärbahn ausgebaut und erreichte 1942 im nördlichen Libanon Tripoli, das seit 1916 mit dem syrisch/türkischen Netz verbunden war. Theoretisch gab es damit eine durchgehende Verbindung von Ägypten bis in die Türkei, doch die britische Mandats-

verwaltung ließ auf der Militärbahn keine Personenzüge zu.

Sieben Jahre später wurde Israel unabhängig und eroberte danach mehrfach den Sinai. Es übernahm dort erbeutetes Rollmaterial und zerstörte Strecken. Nach dem Bürgerkrieg im Libanon ist die Militärbahn endgültig nicht mehr befahrbar. Außer dem in Israel gelegenen Streckenabschnitt ist nur noch auf dem wieder ägyptischen Sinai eine kurze Strecke in Betrieb.

Eine zweite Militäreisenbahn führte von Alexandria aus nach Westen ins libysche Tobruk zur Versorgung der dort ge-



Bild 2: Personenzug der SNCFT in Kalaa Khasba, Ende der 1990er Jahre

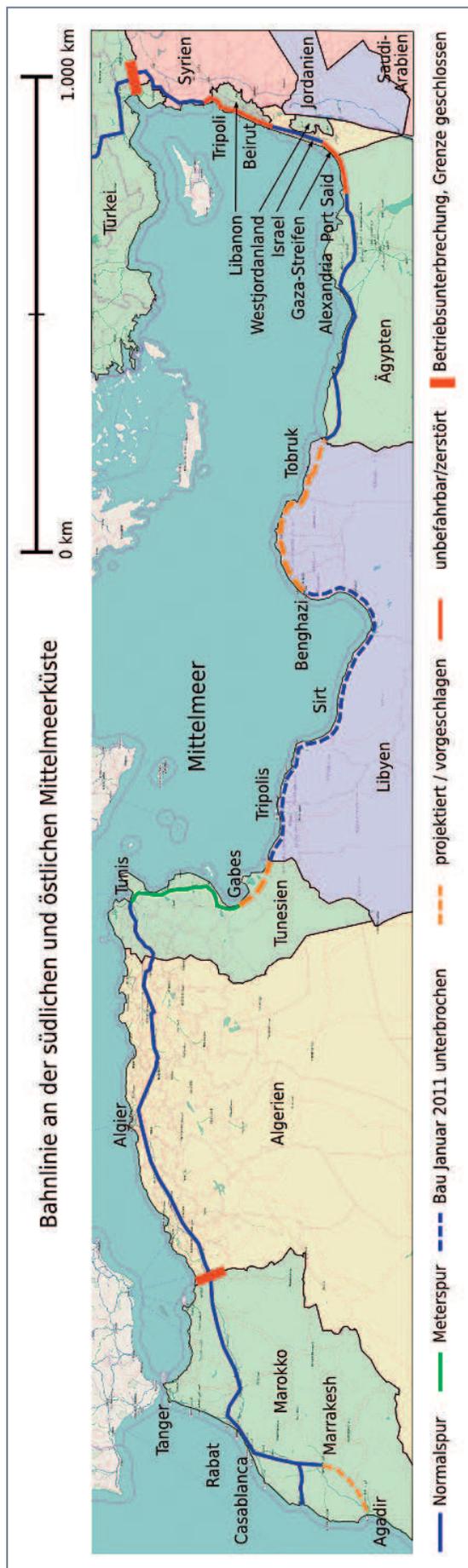


Bild 3: Karte der afrikanischen Mittelmeerküste

gen das deutsche Afrika-Korps kämpfenden Truppen. Bis zum Grenzort Sallum, dem antiken römischen Hafen Baranis, fährt die Bahn noch.

3.3 Geplante Mittelmeer-Küstenbahn in Libyen

Libyen wurde 1951 unter König Idris Monarchie, zu dem Zeitpunkt waren noch einige Bahnen in Betrieb (Bild 4).

Als 1969 der Revolutionsführer Muammar al-Gaddafi die „Arabisches Republik Libyen“ ausrief, gab es keine Eisenbahnen mehr. 2008 begann Libyen eine etwa 900 Kilometer lange Küsteneisenbahn zu bauen. Von der tunesischen Grenzstadt Ra's Ajdir bis Sirte wurde die China Civil Engineering Construction Corporation Generalunternehmer, die anschließende Strecke nach Benghazi oblag der Russischen Staatsbahn RZD. Weiter bis Tobruk gab es einen groben Trassenvorschlag, von dort zur ägyptischen Grenze projektierte die deutsche Firma Dorsch Consult eine Hochgeschwindigkeitsstrecke für 200 km/h.

Ra's Ajdir–Benghazi sollte 2012/2013 in Betrieb gehen. Wegen des Bürgerkriegs kamen Anfang 2011 alle Arbeiten zum Erliegen. Derzeit ist unklar, wie Baustellen und bereits geliefertes Rollmaterial den Bürgerkrieg überstanden haben. Die gemäß einer Vereinbarung zwischen Silvio Berlusconi und Muammar al-Gaddafi ebenfalls begonnene Autobahn an der südlichen Mittelmeerküste wird weitergebaut. Die EU fördert diese Autobahn rund um das Mittelmeer mit erheblichen Mitteln.

3.4 Eisenbahnen an der südwestlichen Mittelmeerküste

Im Westen Nordafrikas, im Maghreb, baute die französische Kolonialmacht in Algerien die erste Bahnstrecke 1860, etwa zwanzig Jahre später folgte Tunesien, noch einmal dreißig Jahre später Marokko. Dort war die Spurweite mit 60 Zentimeter festgelegt, mehr erlaubte ein deutsch-französisches Abkommen nicht [1]. Nach dem ersten Weltkrieg wurden auch Normalspurrecken gebaut. Motive für den Bahnbau waren strategische Überlegungen und der erleichterte Export von Bodenschätzen. In den übrigen Wüstengebieten blieb das Kamel das bevorzugte Verkehrsmittel bis, beginnend in den 1930er Jahren, Kraftfahrzeuge auch dorthin vordrangen. Damit verloren Eisenbahnen an Bedeutung.

Mit der Unabhängigkeit Marokkos und Tunesiens 1956 entfiel die strategische Aufgabe weitgehend. Noch verkehrten auf der über 2 000 Kilometer langen normalspurigen Bahn zwischen Tunis und Casablanca komfortable durchgehende Reisezüge. Sie wurden vorwiegend von Europäern genutzt. Der Transmaghreb-Express wurde 1960 wegen des Algerienkrieges unterbrochen, fuhr aber später wieder. Bereits 1981 wurde Marokko nicht mehr bedient, bis etwa 1986 gab es Kurswagen zwischen Tunis und Algier. Die gesamte Reise war mit mehrmaligem Umsteigen bis 1994 möglich, dann wurde die Grenze zwischen Marokko und Algerien geschlossen.

Vor etwa vier Jahren führte das tunesische Ben Ali-Regime im Grenzverkehr einen Passzwang ein. Nur wenige Tunesier besitzen einen Reisepass. Der Personenverkehr über die Grenze ist mit Unwägbarkeiten verbunden und gering, derzeit fährt kein



Bild 4: FIAT-Triebwagen in Tripolis, um 1950

Personenzug über die Grenze. Als letzter Zeuge des Transmaghreb-Express trägt die Bahnlinie von Tunis zur algerischen Grenze die Bezeichnung TA, abweichend von der üblichen Nummerierung.

Der Personenverkehr zwischen den Grenzzonen Ghardimaou und Sidi El-Hémissi soll wieder aufgenommen werden. Der Transmaghreb-Express brauchte zwischen Tunis und Algier vierzehn Stunden, bei den heutigen Fahrplänen würde es etwa dreimal solange dauern. Allerdings nur, wenn die Fahrpläne einge-

halten und die Grenzabfertigung in vernünftiger Zeit abgewickelt würden, derzeit eher unwahrscheinlich.

Der grenzüberschreitende Güterverkehr auf der Schiene ist durch bürokratische Hemmnisse belastet, der frühe rege Warenaustausch zwischen Nordtunesien und Algerien weitgehend zum Erliegen gekommen. Über Tunis hinaus muss dort wegen des Wechsels der Spurweite umgeladen werden, trotz Containern eine zusätzliche Erschwernis. Im Güterverkehr dominiert der Lastwagen.



Bild 5: Dampfzug in La Marsa, 1894

4 Die Entwicklung der Eisenbahn in Tunesien

4.1 Die Anfänge

Nach dem Staatsbankrott Tunesiens 1869 wurde eine britisch-französisch-italienische Finanzkommission eingesetzt. Als Gegengewicht stellte der Bey 1871 das Land unter osmanische Oberherrschaft. Im gleichen Jahr gab es erste Überlegungen für eine Eisenbahn, angesichts der französischen Bedrohung aus Algerien erhielt ein englischer Staatsbürger die Konzession.

1872 wurde eine vier Kilometer lange Normalspurbahn von Tunis nach Bardo gebaut. Das Geschenk des französischen Konsuls an den Bey verband die Stadt mit dem Palast. Viele betrachteten sie als Spielzeug des Bey. 1874 kam als zweite Strecke Tunis–La Goulette–La Marsa hinzu (Bild 5). Dort lagen ebenfalls Residenzen des Bey.

1874 wurde auch die Bahnlinie Tunis–Ghardimaou–Algerien begonnen, im Norden Tunesiens entstand ein normalspuriges Netz. 1881 zwang Frankreich Tunesien ein Protektorat auf, 1885 bestätigte die Berliner Konferenz dieses Vorgehen. Ebenfalls 1885 wurden in der Region Seldja große Phosphat- und Eisenerzvorkommen entdeckt.

4.2 Die weitere Entwicklung

Zur Ausbeutung der Bodenschätze wurden ab 1892 und 1897 zwei meterspurige Eisenbahnstrecken zu den Häfen gebaut, die Kern unabhängiger Netze wurden. Die bereits 1882 in Normalspur ausgeführte Strecke Tunis–Hammam-Lif wurde 1895 auf Meterspur umgenagelt und verlängert. Das von Tunis ausgehende Netz erreichte bald Kalaa Khasba. Ab 1897 entstand in der Rekordzeit von achtzehn Monaten die erste Phosphatbahn zwischen Gafsa und dem Hafen Sfax mit 243 Kilometer Länge.

Anfang des zwanzigsten Jahrhunderts wurde das Normalspurnetz erweitert, bei der Meterspur die Lücke zwischen Sousse und Sfax geschlossen und die Küstenstrecke in Richtung Libyen bis Gabes verlängert. Das Jahr 1960 war ein Einschnitt: Die Technik der Meterspurnet-

ze wurde vereinheitlicht, mit dem Wandel in der Agrar- und Rohstoffwirtschaft gingen Strecken außer Betrieb und verschwanden zum Teil gänzlich. Der Algerienkrieg brachte die Stilllegung der grenzüberschreitenden schmalspurigen Verbindung von Haïdra nach Tébessa.

Der Anfang des zwanzigsten Jahrhunderts in Frankreich gebaute Hofzug des Bey wurde nach Proklamation der Republik 1957 abgestellt. Nach einer Renovierung und dem Umbau auf Meterspur verkehrt er seit 1975 ab Tabeditt als Sonderzug „Lezard Rouge“ durch die wildromantische Selja-Schlucht im Sahara-Atlas nach Redeyef (Bild 6). Der Zug ist kein Angebot der Staatsbahn SNCFT.

In den 1980er Jahren erhielt die Bahn Auftrieb, für den Phosphattransport wurde die direkte Strecke Gafsa–Gabes gebaut (Bild 7). An der dicht besiedelten Küste entstand zwischen Sousse und Mahdia die Sahel-Metro (Bild 8), dort spielt der Tourismus eine wesentliche Rolle. Der internationale Flughafen Monastir ist einer von etwa 30 Haltepunkten. Die 65 Kilometer lange Strecke ist mit 25 kV, 50 Hz elektrifiziert. Sechs Dreiwagenzüge von Ganz-Mávag (Ungarn) sind im Binnenverkehr eingesetzt. Weiterführende Züge verkehren mit Dieseltraktion.

Ein Aus- und Neubau von Strecken in Normal- und Meterspur war geplant, das tunesische Netz sollte eine mit Europa vergleichbare Dichte erlangen [2]; die meisten Planungen sind inzwischen vom Tisch.

5 Schienenverkehr im Großraum Tunis

5.1 Stadtverkehr Tunis

Seit 1885 verkehrten in Tunis meterspurige Pferdetrambahnen, die 1902 elektrifiziert wurden, 1930 ging die erste Buslinie in Betrieb, 1939 mussten Autobusse für die Mobilmachung abgegeben werden, eine Buslinie wurde auf Straßenbahnbetrieb umgestellt. 1944 wurde die Umstellung zweier Straßenbahnlinien auf Obus geprüft. 1960 fuhren nur noch Obusse, die ihrerseits zehn Jahre später verschwanden. Im Öffentlichen Verkehr gab es in der Stadt nur noch Diesel-Autobusse.



Bild 6: Lezard Rouge, Ende der 1990er Jahre



Bild 7: Phosphatzug, um 1997



Bild 8: Triebzug der Métro Sahel in Sousse, 1996

5.2 Die Vorortbahn TGM

Zu den in der Anfangszeit gebauten Linien Tunis–Le Bardo und Tunis–La Marsa nördlich des Lac de Tunis kam 1905 die Südstrecke auf einem Damm über den See hinzu (Bild 9). Die mit Dampflokomotiven betriebene Bahn wurde 1908 bis 1910 mit 600 Volt Gleichstrom elektrifiziert. Die TGM war die erste elektrische Vorortbahn in Afrika.

Die Linie Tunis–Bardo wurde später eingestellt, ebenso 1965 die Nordstrecke und 1975 die innerstädtische Strecke vom Kasino (Porte de France) bis Tunis Marine. Die verbliebene Südstrecke wurde anstelle der Oberleitung mit Stromschiene 750 Volt Gleichstrom versehen. Ab 1977 verkehrten von MAN Nürnberg gebaute zweiteilige Triebwagen, die sich nur in Details von den 1970/1997 gelieferten U-Bahn-Wagen DT1 für Nürnberg und den baugleichen A-Wagen in München unterschieden. Wohl als Konsequenz des Baus der nachfolgend beschriebenen Metro Léger wurde die TGM 1989 erneut auf Oberleitung umgestellt.

5.3 Neue Straßenbahn, Métro Léger

Die Verkehrssituation in Tunis wurde bald nach der Umstellung auf Autobusse unerträglich, bereits 1974 begannen Studien für eine „Métro-Léger“. Ab 1985 ging die von Siemens erbaute Bahn abschnittsweise in Betrieb. Eingesetzt wurden DUEWAG-Stadtbahnwagen des Hannoveraner Typs. Sogar die grüne Farbe wurde beibehalten. Beginnend mit der Linie 1 zwischen Ben Arous und Tunis Marine entstand innerhalb von zehn Jahren ein über dreißig Kilometer langes zweigleisiges Netz mit fünf Linien.

1989 optimierten die Träger des Schienenverkehrs in Tunis ihre Netze. 1990 wurde Tunis–Bardo, die erste Eisenbahnstrecke Tunesiens, in Bab Saadoun geteilt und der Abschnitt nach Bardo in die Linie 4 der Métro Léger integriert.

Um den wachsenden Anforderungen weiter gerecht zu werden, musste zwanzig Jahre nach der Inbetriebnahme die Métro Léger modernisiert werden. Die Gelder kamen mehrheitlich aus Frankreich, 26 % von der Europäischen Entwicklungs-



Bild 9: Südstrecke über den Seedamm, 2011

bank und 22 % vom tunesischen Staat. Mit etwa 230 Mio Euro wurden in fünf Teilprojekten Métro Léger, TGM und Betriebsgesellschaft modernisiert [3]. 2003 entstand aus Société nationale des transports (SNT) und Société du métro léger de Tunis (SMLT) die TRANSTU. 2007 fuhren die ersten Stadtbahnzüge Citadis der Firma Alstom.

Diese Lieferung war der Schlüssel zum nordafrikanischen Markt, ab 2011 fuhr der gleiche Fahrzeugtyp auch in Algier und Rabat. 2008 wurde die Métro Léger auf

sechs Linien erweitert, 2009 die Linie 4 zur Universität verlängert.

5.4 Schnellbahnnetz RFR

Die 2007 gegründete Gesellschaft TRANSEFER soll mit Schnellbahnen auf dem Réseau Ferroviaire Rapide dans le Grand Tunis (RFR) auf vorhandenen und neuen Strecken Métro Léger und TGM ergänzen. Bereits gebaut wurden etwa zwei Kilometer von Borj Cédria (Küstenstrecke) nach Erriadh und die so entstandene Li-



Bild 10: Métro Léger; Citadis (links) und Hannoveraner Wagen, 2011

nie A Tunis–Erriadh elektrifiziert. Elektrische Triebzüge wurden bestellt, die 2010 in Betrieb gehen sollten [4].

6 Der Arabische Frühling und seine Auswirkung auf die Eisenbahn

Das seit 1987 herrschende Ben Ali-Regime wurde 2011 gestürzt. Die Medien berichteten, daß Ben Alis zweite Ehefrau und ihr Familienclan sich jahrelang unrechtmäßig bereichert und Vermögen ins Ausland geschafft haben. In diesem Zusammenhang ist auch der Niedergang des Bergbaus zu sehen. Zumindest Teile der Bergwerke wurden an ausländische Konzerne verkauft. Die auf den Verkauf folgenden Entlassungen haben in der vernachlässigten Region zu massiver Unzufriedenheit der Bevölkerung geführt, die im Januar 2011 mit dem Sturz der Regierung einen Höhepunkt erreichte.

Der Neuaufbruch nach dem Tunesischen Frühling ist schwierig. Weder das Kolonialregime Frankreichs noch die darauf folgenden autoritären Systeme haben die Bevölkerung mit den Abläufen in der Demokratie vertraut gemacht. Manches war für den einfachen Mann früher einfacher, Freiheit kann auch überfordern. Wie wir wissen, entstehen mit der Änderung des Systems nicht über Nacht blühende Landschaften. Die Parallelen sollten uns zu denken geben.

In den Wirren Anfang 2011 wurde auch die Eisenbahn als staatliche Institution beschädigt. Mit großem Engagement haben die Mitarbeiter der SNCFT die Schäden behoben. Der Diebstahl von Oberleitung und Masten an der Bahnstrecke Tunis–Erriadh hat den Beginn des elektrischen Betriebs weiter auf März 2012 verzögert [5].

7 Die tunesische Eisenbahn heute

Trotz allem gilt die tunesische Eisenbahn als die am besten ausgebaute in Nordafrika. Vielleicht auch deshalb ist Tunis Sitz der UIC für die Region Afrika. Der Ausbau geht weiter, der elfte Fünfjahresplan (2007–2011) [6] wurde über den Systemwechsel hinweg weitergeführt. Er listet als Erfolge auf: Instandsetzung der

Linie TA (Tunis–Algerien) und der Linie Tunis–Kasserine über Kalaa Khasba; zweigleisiger Ausbau zwischen Borj-Cédria und Kalaa Kébira; Vorbereitung einer Machbarkeitsstudie für neue Bahnstrecken (Kairouan, Tabarka, Médenine).

Zusätzlich nimmt jetzt die tunesische Staatsbahn ihre Aufgabe zur Förderung der Mobilität auch in den bisher benachteiligten Steppen-Regionen des Westens ernst. So wurden Forderungen der Stadt Le Kef aufgegriffen, zur Verbesserung der Struktur den Personenzug nach Tunis wieder einzuführen. Nach fast zwei

Tozeur ab, über sie läuft der Personenverkehr Tunis–Tozeur. Hier fährt auch der einzige Nachtzug Tunesiens.

Die Küstenstrecke endet in Gabes, weiter in Richtung Libyen geht es nur auf der Straße. Klimatisierte Busse stellen für die Städte Houmt Souk (Djerba), Zarzis und Tataouine einmal täglich in Gabes einen Anschluß aus und nach Tunis her. Mit Umstiegen mitten in der Nacht ist das Angebot für Frauen oder Familien mit Kindern kaum nutzbar.

Von Ansätzen, die Eisenbahn zu verlängern, zeugten schon Anfang der 1980er



Bild 11: Bahnhof Bir Bouregba, 2011

Jahrzehnten Stillstand fährt nach dem Machtwechsel wieder ein Zug frühmorgens nach Tunis und am späten Nachmittag zurück. Im Südwesten war der Personenverkehr von Mélaoui über Tabeditt nach Moularès oder Redeyef lange Zeit „vorübergehend eingestellt“. Seit März 2012 fährt ein Zugpaar am späten Nachmittag nach Moularès. In Tabeditt besteht jedoch kein Anschluss zum Lezard Rouge, der vormittags verkehrt.

Aktuell fahren Personenzüge sternförmig von Tunis aus. Die Meterspurlinie 5 von Tunis nach Gabes entlang der Küste ist gut ausgebaut. Der zweigleisige Abschnitt Tunis–Kalaâ Séghira nahe Sousse gilt mit Höchstgeschwindigkeiten bis 160 km/h als schnellste Meterspurbahn der Welt. In Graiba zweigt die Ost-West-Linie nach

Jahre vereinzelte Bauruinen. Die Strecke nach Médenine, auf halbem Weg zur libyschen Grenze, steht heute noch nur im Plan. Die Vorbereitung einer Machbarkeitsstudie gilt als erwähnenswerter Erfolg. Die gestürzte libysche Führung hatte für den etwa 150 Kilometer langen Lückenschluss und den Bau normalspuriger Strecken zu tunesischen Häfen mehrfach finanzielle Unterstützung angeboten. Eine Diskussion um eine etwaige Umspurung oder Erweiterung auf Dreischienengleise hat noch nicht einmal begonnen.

Im Westen gibt es auf der Strecke 6 ab Tunis etwa zehn Zugpaare pro Tag, die verschieden weit fahren, eines über die Stichstrecke nach Le Kef, zwei bis Kalaa Khasba. Ab dort bis Moularès verkehren

über etwa 200 Kilometer ausschließlich Güterzüge.

Im Güterverkehr machte das Phosphat 75 Prozent des Verkehrs aus und erbrachte über die Hälfte der Einnahmen. Anfang 2011 brach der Export ein, viele internationale Abnehmer wichen wegen der Revolutionen auf andere Maghrebstaaten aus. Wie unerlässlich der Güterverkehr weiterhin für das Land und die Wirtschaft ist, wurde dem Autor von einem tunesischen Ingenieur bestätigt, der sein Berufsleben mit Straßen- und Hafenausbau zugebracht hatte.

Ein besonderes Argument für die Bahn speziell in Tunesien ist dort der hohe Benzinpreis. Ein Liter Benzin kostet den kleinen Mann, so er überhaupt Arbeit hat, ein Prozent seines Monatseinkommens. Tunesien verfügt nur über geringe Ölvorkommen, der Ölpreis ist etwa zehnmal so hoch wie in den Ölstaaten. Für die an Mobilität interessierte Bevölkerung könnte die Eisenbahn eine Lösung bringen. Wegen der mehr flächigen Siedlungsstruktur gilt das über den Küstenstreifen hinaus auch für Teile des Landesinneren. Die heute wenigen Fernzüge pro Tag sind keine Basis für manchmal sehr spontane Entscheidungen der Reisenden. Wenn sich das ändert, ist eine ähnliche Akzeptanz wie in den Ballungsräumen zu erwarten.

8 Neue Entwicklungen im Großraum Tunis

Im Großraum Tunis bietet die Staatsbahn SNCFT einen S-Bahn-ähnlichen Verkehr auf Normal- und Meterspur an. Bis März 2012 gab es nur Dieseltraktion, überwiegend Wendezüge. Dann nahmen auf der neu elektrifizierten Strecke Tunis–Borj Cédria–Erriadh 76 Elektrotriebzüge der koreanischen Firma Hyundai Rotem den Betrieb auf, die vorher auf der Sahel-Metro erprobt wurden. Hyundai Rotem erhofft sich, wie bereits Alstom, weitere Aufträge aus Nordafrika.

Für die Dieselstrecken liefert die Firma China South zwanzig zweiteilige Dieselelektrotriebzüge im Gesamtwert von 100 Millionen US-Dollar. Die zwölf Normalspurfahrzeuge sind für 160 km/h ausgelegt, die acht Meterspurfahrzeuge für 130 km/h. Die Fahrzeuge sind nach UIC-Norm ge-

baut, China South erhofft sich ebenfalls eine Türöffnerfunktion für Nordafrika und darüberhinaus. Die Einheiten haben je zwei MAN-V12-Dieselmotoren mit je 588 kW Nennleistung, hydraulische Kraftübertragung T 212 von Voith und digitale Traktionssteuerung. Die hydrodynamische Bremse soll den Verschleiß minimieren und kann später um einen Energiespeicher zur Rekuperation ergänzt werden, „wenn diese Technik ausgereift ist“. Diese im Jahr 2006 einsetzende Entwicklung wurde übrigens bei den Horber Schienen-Tagen 2011 vorgestellt.

schon Botschaft in Tunis [3], auf der für das Presseportal econostrum [7] geworben wird.

EUROMED soll in den nächsten Jahren zu einer intensiveren Kooperation im Mittelmeerraum, zwischen Europäischer Union und Nordafrika, führen. Explizit ist auch die Förderung von Schienenwegen genannt, doch die Vision einer Küsteneisenbahn vom Atlantik bis Alexandria ist eine Vision geblieben, der Wiederaufbau der weiterführenden Strecken bis in die Türkei in der derzeitigen politischen Lage nicht einmal dies. Die Au-



Bild 12: Vorortzug in Tunis, um 1997

9 Zukunftschancen in Nordafrika

In Libyen leben 80 Prozent der Bevölkerung in einem schmalen Küstenstreifen entlang des Mittelmeers, in dem sich der Verkehr konzentriert. Diese Struktur spricht für eine durchgehende Eisenbahn parallel zur Küste als Rückgrat der Mobilität. Es ist fraglich, ob die im Bau befindliche Küstenautobahn ausreichen wird. Deshalb hatte das gestürzte Gaddafi-Regime den Bahnbau begonnen. Die Finanzierung ist im öl- und rohstoffreichen Libyen kein Problem.

Was uns nördlich der Alpen nicht wirklich bewußt ist – das Mittelmeer war Jahrtausende lang mehr Handelsweg denn Grenze. Die EU-Südstaaten haben aus diesem Bewußtsein heraus die Mittelmeer-Allianz (EUROMED) initiiert. Aufschlussreich ist die Internet-Seite der französi-

tobahn rund um das Mittelmeer wächst Stück um Stück.

Wie die fernöstlichen Staaten sind auch die südlichen EU-Mitglieder aktiv präsent, Deutschland ist als Lieferant von Komponenten mit im Boot. Um weitere wirtschaftliche Chancen nutzen zu können, bräuchte es mehr Wissen um unsere zukünftigen Partner. Hier bietet die Fachexkursion der Horber Schienen-Tage 22. Februar bis 2. März 2013 einen guten Einstieg.

10 Fachexkursion nach Tunesien

Die Horber Schienen-Tage, genauer der Trägerverein HST e.V., bieten im Februar/März 2013 mit RK-Tunesien-Reisen GmbH, Bad Endorf, als Veranstalter eine Fachexkursion an. Die Pauschalreise wird mit Flug gemäß der geltenden Gesetzesla-

ge mit allen vorgeschriebenen Leistungen einschließlich Versicherungsschein angeboten. Ergänzend zur deutschen Reiseleistung des Veranstalters werden Dr. Dipl.-Geogr. Konrad Schliephake (Würzburg) und der Autor die Exkursion fachlich be-

horber.schiene-tage.de erhältlich. Die Reise wird durchgeführt, wenn sich bis zum 1. Oktober mindestens zwölf Teilnehmer verbindlich angemeldet haben. Am Freitag, 22. Februar 2013, sammeln sich nach der Anreise die Teilnehmer im

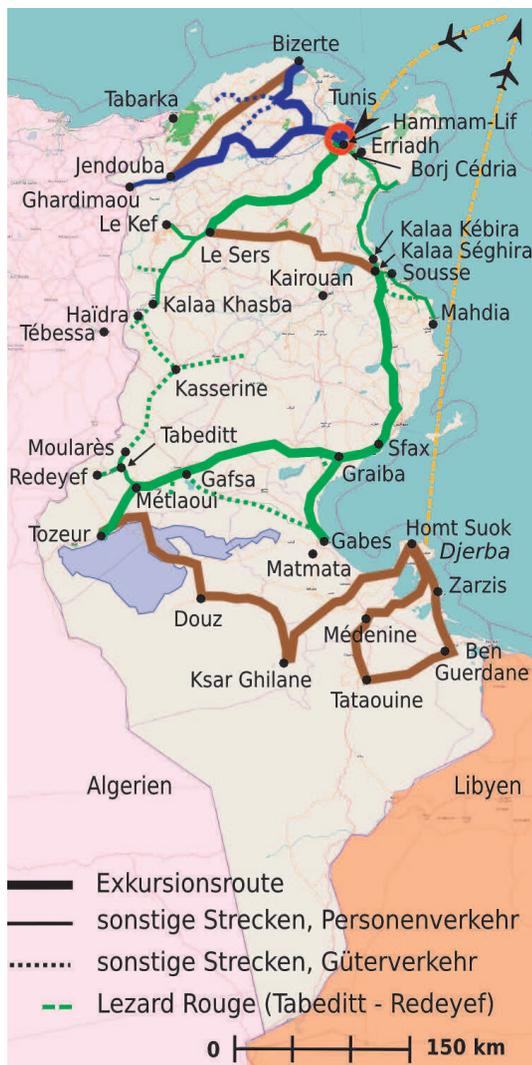


Bild 13: Karte der Exkursionsroute
 Bildlegende: rot: Tunis, die Stadt und das Umland, Metro Leger und Vorortbahn TGM; blau: Normalspur im Norden, Vergangenheit und Zukunft; grün: Meterspur in der Mitte und im Süden, unentbehrlich für die Region; braun: Ergänzende Bustransfers zwischen den Bahnstrecken

gleiten. RK-Tunesien-Reisen hat jahrelange Erfahrung in Tunesien und Libyen und kooperiert bevorzugt unmittelbar mit einheimischen Partnern. Im Sinne eines fairen Handels kommt so Geld direkt bei den Menschen an.

Das Reiseprogramm mit ausführlicher Beschreibung (Bild 13) ist über die Internetseiten der Horber Schienen-Tage [Hotel Tunisia Palace, fußläufig zum Bahnhof und direkt an der historischen Altstadt. Nach einer fachlichen Einführung stehen am Samstag Métro Léger und Vorortbahn TGM auf dem Programm. Am Sonntag wird das Normalspurnetz be- reist: Frühmorgens die klassische Transmaghrebstrecke TA bis Jendouba und abends von Bizerte zurück nach Tunis. Den Transfer Jendouba–Bizerte besorgt der Begleitbus.](http://</p>
</div>
<div data-bbox=)

Am Montag beginnt die Berei- sung des Meterspurnetzes mit dem Frühzug auf der Strecke 6 bis Le Sers, der Begleitbus stellt die Verbindung zur küs- tennahen Strecke 5 her. Mit einer nachmittäglichen Zugfahrt wird der Endpunkt der Küs- tenstrecke, die Oasenstadt Gabes, erreicht. Nach der Über- nachtung in Matmata geht es zurück nach Graiba und dann nach Westen auf der bereits vor 1900 für den Phosphattransport gebauten Bahnlinie 13 quer durch das Land. Die kürzere in den 1970er Jahren gebaute Strecke 21 wird nur von Güterzügen befahren. Der Bustransfer von Tozeur zur Oasenstadt Douz quert den Salzsee Chott el Jerid auf dem 2002/2003 er- neuerten Damm.

In Douz, dem Tor zur Wüste, beginnt der Programmpunkt „Verkehr abseits der Schiene“ mit einer Einführung in die Ver-

kehrs- und Wirtschaftssituation der schie- nenlosen Gebiete am Rande der Sahara. Sollte sich bis Frühjahr 2013 die Situati- on des Bahnbetriebs im Südwesten wei- ter verbessern, wird das Programm durch eine Fahrt mit dem Touristenzug „Lezard Rouge“ ergänzt. Nach dem Besuch des klassischen Viehmarkts am Donnerstag führt die Exkursion durch die Sahara, zur

Karawanenstraße El Biben (Grand Erg Oriental), in die Oase Ksar Ghilane und weiter nach Djerba.

Die Stadt Houmt Souk ist Quartier für die beiden letzten Nächte. Am Freitag vertieft eine Fahrt nach Ben Guerdane an der Transitroute nach Libyen und zur Stadt Tataouine im Dahar-Bergland das Thema „Verkehr abseits der Schiene“. Die Rückfahrt führt durch eine Region nahe- zu ohne öffentlichen Verkehr. Die Fachex- kursion endet am Samstag, dem neunten Tag, mit dem frühmorgendlichen Transfer zum Flughafen Djerba und dem Rückflug nach Deutschland. – A 445 –

(Indexstichworte: Eisenbahnbetrieb, Ei- senbahngeschichte, Verkehrswesen, Ver- kehrspolitik)

(Bildnachweis: Bilder 4 und 5, Wikipe- dia; übrige Bilder, Sammlung Verfasser)

Literatur

- [1] <http://www.la.legion-au-maroc.fr/bref-historique-des-chemins-de-fer-marocains.html>
- [2] Archiv Ralf Roman Roßberg, Murnau. International Railway Journal 1982/7, S. 44. Railway Gazette International 1983/1, S. 20.
- [3] <http://www.ambassadefrance-tn.org/Mo- dernisation-du-metro-leger-de>
- [4] <http://www.railwaygazette.com/news/ single-view/view/sncft-awards-tunis-elec- trification-contract.html>
- [5] <http://www.tunisia-today.com/archives/ 65594>
- [6] <http://www.transport.tn/index.php>
- [7] http://www.economist.info/Informations- legales_a247.html



Dipl.-Math. Rudolf Barth (Bad Endorf), Jahrgang 1944, arbeitete nach dem Diplom und einem studium gene- rale ab 1972 in einer Groß- forschungseinrichtung zum Thema Datenschutz und Computerperformance. An- schließend war er in der In- dustrie mit unterschiedlichen Schwerpunkten weiter in der Datenverarbeitung tätig. Etwa zehn Jahre lang vertrat er seinen Arbeitgeber hauptamtlich in nationalen, europäischen und internationalen Normungsgremien.

Seit fast 25 Jahren ist Rudolf Barth ehrenamt- lich in der Verkehrspolitik aktiv. Ab 1994 wirkte er bei der Organisation der Horber Schienen- Tage mit. Seit 1999 trägt er die Verantwor- tung für diese partei- und verbandspolitisch neutrale Veranstaltung zu allen Themen rund um den Schienenverkehr und leitet die Pro- grammplannung.