

© 1996

Jörg Reinking

Urbanstr.33, 10967 Berlin

Tel.: 030 / 6 94 49 67

Email: joergr@zedat.fu-berlin.de

Exkursionsbericht Ghana '95:

Private Personentransportunternehmen in Accra - Taxis und Tro-Tros

Inhaltsverzeichnis

1. [Vorwort](#)
2. [Theoretische Konzepte](#)
 - 2.1. [Der informelle Sektor](#)
 - 2.2. [Informalität als Strategie](#)
 - 2.3. [Das Konzept der Moralökonomie](#)
3. [Einleitung: Wie läuft das Geschäft](#)
4. [Unions](#)
 - 4.1. [GPRTU](#)
 - 4.1.1. [Grundsätze/Ziele](#)
 - 4.1.2. [Organisation](#)
 - 4.1.3. [Die Task Force](#)
 - 4.2. [Die Cooperative Transport Union](#)
5. [Die Dansoman Tro-Tro Drivers Branch der GPRTU](#)
 - 5.1. [Die Station am Circle](#)
 - 5.2. [Erste Kontakte](#)
 - 5.3. [Aufgaben, Organisation, Funktionen der Branch](#)
 - 5.4. [Fahrer](#)
 - 5.5. [Mates](#)
 - 5.6. [Unternehmer](#)
6. [Das Taxigewerbe](#)
 - 6.1. [Ordinary](#)
 - 6.2. [Dropping](#)
 - 6.3. ["Floating"](#)
 - 6.4. [Floating Driver am North Post Office](#)
7. [Der Staat: AMA, Polizei, Licensevergabe](#)
8. [Die Öffentlichkeit](#)
9. [Methodik/Probleme](#)
10. [Die ghanaische Fahrweise](#)

11. [Theoretische Überlegungen](#)

12. [Literatur](#)

Vorwort

Der folgende Bericht handelt von meiner Feldforschung in Accra, Ghana. Von Januar bis April 1995 studierte ich dort im Rahmen einer vom ethnologischen Institut der FU-Berlin organisierten Lehrforschung das private Personentransportgeschäft, sprich Taxi- und Tro-Tro Unternehmen.

Der theoretische Rahmen für meine Arbeit beschäftigt sich mit verschiedenen Ansätzen zur Erklärung des Phänomens des "informellen Sektors", bzw. mit Scott's Ansatz der Moralökonomie. Bei letzterem interessierte mich, ob sich Teile hiervon auch im urbanen informellen Sektor einer Stadt wie Accra nachvollziehen lassen.

Zur Erklärung des informellen Sektors gibt es recht unterschiedliche Definitionsansätze, ich wollte nachvollziehen, wie sich diese in der "praktischen Anwendbarkeit" erweisen.

Aber die ganzen Theorien waren mir in Ghana ziemlich egal. Da war ich voll und ganz damit beschäftigt herauszufinden, wie das Taxi- und Tro-Trogeschäft in der Praxis aussieht und abläuft, wie die Beteiligten miteinander umgehen, wie die Arbeit organisiert ist etc.. Auf diese Branche als Untersuchungsobjekt kam ich, da ich selber in Berlin als Taxifahrer arbeite.

Außerdem hatte ich mir vorgenommen, einen Vergleich mit einer Studie über Unternehmen im informellen Sektor in Accra zu versuchen, die 1982 gemacht wurde. Das ließ ich vor Ort dann allerdings ganz schnell bleiben, denn meine Daten ließen sich überhaupt nicht mit denen dieser sehr quantitativen Untersuchung vergleichen.

Das war natürlich nicht das einzige was anders als geplant verlief. Das Wichtigste war die Existenz und Bedeutung der sog. "Drivers Unions", die bei meinen Planungen gar nicht auftauchten - ich wußte nichts von ihnen - und in Accra selber fast mein Hauptforschungsgebiet ausmachten. Da fällt dann schon fast nicht mehr ins Gewicht, daß ich mich ursprünglich hauptsächlich mit Taxifahrern und weniger mit Tro-Tros beschäftigen wollte. Es war natürlich nachher umgekehrt.

Diese Arbeit ist wie folgt aufgebaut: Jetzt kommt in Kap.2 erstmal ein Kurzüberblick über die Theorien, die mir so im Kopf rumspuk(t)en. Danach meine Forschung: Nach einer kurzen Einleitung über das Geschäft (Kap.3) die Unions (Kap.4), ein praktisches Beispiel fürs Tro-Trogewerbe (Kap.5), das Taxigewerbe (Kap.6), je ein Kapitel über Staat und die Öffentlichkeit (Kap.7 & 8). Zum Schluß des "praktischen" Teils gibt's dann noch ein Kap.9 zur Methodik. Zum Abschluß in Kap. 10 versuche ich ansatzweise nachzuvollziehen, was von meinen beobachteten Ergebnisse auf die vorgestellten theoretischen Ansätze anzuwenden ist.

Und zu guter Letzt sei natürlich all den Fahrern, Mates, Unternehmern und Unionsleuten gedankt, ebenso wie meiner Dozentin Dr. Caglar für Kritik und Hilfe und meinen Mitforschern für die unermüdliche moralische Unterstützung (bes. die Brille!)

2. Theoretische Konzepte

[» Inhalt](#)

Accra ist eine typische Metropole eines "Entwicklungslandes" mit einem dualen Wirtschaftssystem. D.h., neben dem offiziellen, registrierten und oftmals (halb-)staatlichen ("formellen") Wirtschaftssektor spielen sich gravierende Anteile des ghanaischen Wirtschaftslebens in einer Grauzone ab, die gerne mit "der informelle Sektor" bezeichnet wird.

2.1. Der informelle Sektor

[» Inhalt](#)

Keith Hart prägte als erster den Begriff des "informellen Sektors". In einem 1973 erschienenen Artikel stellte er sich die Frage: "Does the reserve army of urban unemployed and underemployed really constitute a passive, exploited majority in cities like Accra, or do their informal economic activities possess some autonomous capacity for generating growth in the incomes of the urban (and rural) poor?" (Hart 1973:61). Er zählt diverse unterschiedliche Beschäftigungsmöglichkeiten in diesem sogenannten Sektor auf. Einmal legale: Z.B. Acker- und Gartenbau, Schneider, Geldverleiher, Marktarbeiter, Straßenhändler, Schuhputzer etc., des weiteren illegale: Z.B. Schieber, Prostituierte, Diebe, Glücksspiele.

Hart wollte mit dem Begriff des informellen Sektors deutlich machen, daß sich auch die scheinbar Unbeschäftigten ihren Lebensunterhalt verdienen, und dies auf verschiedenste Weise. Seitdem hat der Begriff des informellen Sektors eine geradezu inflationäre Verwendung erfahren. Es existiert eine Fülle von teilweise recht unterschiedlichen Definitionsansätzen, von denen wohl keiner alleine den Anspruch erheben kann, den Begriff umfassend zu erklären. So hilft denn, wie so häufig bei Definitionen, erst die Betrachtung verschiedener Ansätze bei der Begriffsklärung weiter.

Ein wichtiges Merkmal des informellen Sektors ist, daß Betriebe auf keiner legalen Basis arbeiten. Sie sind also nicht registriert, zahlen keine Steuern oder Abgaben und unterstehen keinerlei staatlichen Kontrolle (Burchards 1983:13).

Aber die Versuche der Definition gehen natürlich noch viel weiter. Sethuraman z.B. schlägt u.a. folgende Kriterien zur Abgrenzung von Fertigungsbetrieben im informellen Sektor vor (Zit.n. Burchards 1983:12):

- a) Er beschäftigt 10 oder weniger Personen (einschließlich Zeit- und Gelegenheitsarbeiter).
- b) Er operiert auf einer illegalen Basis, im Gegensatz zu Regierungsverordnungen.
- c) Haushaltsangehörige des Betriebsführers arbeiten im Betrieb.
- d) Er arbeitet nicht an bestimmten Tagen oder zu bestimmter Stunde.
- e) Er arbeitet in semipermanenten / temporären Gebäuden oder an verschiedenen Plätzen.
- f) Er hängt nicht von formellen Finanzinstituten ab, um Kredit zu erlangen.
- g) Seine Erzeugnisse werden direkt zum Endverbraucher geleitet.

Man merkt dieser Definition die Schwierigkeit an, den Begriff vollständig zu erfassen. Diese Kategorien können nun auf Betriebe des informellen Sektors passen - müssen aber nicht.

Man darf nicht dem Glauben verfallen, diese zwei Sektoren (wie sie auch immer getrennt sein mögen) wären klar voneinander getrennt. Das Gegenteil ist der Fall. Auf der personellen Ebene ist die Verflechtung der beiden Sektoren sehr stark, viele Beschäftigte im formellen Sektor sind durch Nebenjobs auch im informellen Sektor aktiv. Ebenso sind Angestellte des formellen Sektors auf der Nachfrageseite auf den informellen Sektor angewiesen, da der formelle Sektor nicht in der Lage ist, vielerlei Grundbedürfnisse zu befriedigen. So sind der formelle und der informelle Sektor auf vielfältige Art und Weise miteinander verflochten. Der "Ort" dieser Verflechtung sind nicht nur einzelne Personen, sondern in besonders starkem Maße soziale Gemeinschaften, insbesondere die Verwandtschaftsgemeinschaft bzw. die Familie (Burchards 1983:63; Hart 1973:77):

Diese Knotenpunkte sozialer Netzwerke spielen eine dominierende Rolle im urbanen Leben. Schon die Entscheidung in ein bestimmtes Gebiet zu migrieren ist in starkem Maße von ihnen abhängig. Oft bilden lokale Autoritätspersonen im Zentrum solcher Netzwerke eine wichtige Anlaufstelle, wichtiger als manch offizielle Strukturen: "... local government structures are easily subverted by personal relations... these patron-client links mean that many seemingly disadvantaged people have indirect access to power through the `big men´" (Peil 1984:207).

So ist auch die Möglichkeit Arbeit zu finden in höchstem Maße von Kontakten informeller Art abhängig. Einen Job findet man meist nur da, wo z.B. Verwandte oder Leute derselben ethnischen Gruppe arbeiten. Öffentliche Arbeitsvermittlungen spielen hier nur eine untergeordnete Rolle (Hart 1973:77; Peil 1972:248).

So bilden die Familien als Knotenpunkte informeller, urbaner Netzwerke eine zentrale Rolle: "Die Familie bzw. der Haushalt spielt die Rolle des Mittlers. In ihnen laufen alle Informationen zusammen, werden Güter ausgetauscht, Verbindungen geknüpft, kurz, hier wird nach Möglichkeiten gesucht, die Gesamtheit der sozialen Gruppe zu fördern und zu stützen" (Burchards 1983:15).

2.2. Informalität als Strategie

[» Inhalt](#)

Aber noch einmal zurück zu der Definition des informellen Sektors. Die bisher genannten Ansätze versuchen das Phänomen analytisch zu erfassen. Andere Autoren sind hingegen der Meinung, dies sei nicht zu leisten und schlagen z.B. solch einen deskriptiven Ansatz vor: "Informell ist jener Bereich der Ökonomie, der von staatlichem Handeln (einschließlich des Handelns aller staatlichen Körperschaften) nicht oder nur unterdurchschnittlich schwach erfaßt wird (Elwert/Ewers/Wilkens 1983:283).

Diese "offene" Beschreibung, die nicht auf festgelegte quantitative Merkmale fixiert ist, trägt z.B. auch der Tatsache Rechnung, daß dieser "Sektor" von Land zu Land höchst unterschiedlich in Größe und Charakteristik ist.

Dieser Ansatz betrachtet das Eingebundensein in den informellen Sektor nicht als etwas statisches, sondern als ein aktives, strategisches Handeln. Das Ziel dieses Handelns ist die Suche nach Sicherheit, die nicht im formellen Sektor erreicht werden kann - oder dort auch nicht erreicht werden

will: "Eher schon ist es wichtig und richtig, die Frage zu stellen, warum der Staat diesen oder jenen Bereich der Ökonomie nicht erfassen kann oder erfassen will, oder, was nicht übersehen werden soll, warum sich einige Produzenten erfolgreich gegen diese Erfassung wehren können" (Ebd.:284). Es stellt sich in der praktischen Anwendung dieser Position also die Frage, welche Ziele und Strategien sowohl auf Seiten des Staates, als auch auf Seiten der informell Tätigen für zu beobachtende Fälle definiert werden können.

Zwei allgemeine Hauptstrategien zum Überleben in der "Schicht der Ungesicherten" benennen Elwert/Evers/Wilkens:

1. Immer wieder wechselnde Verbindungen ökonomischer Aktivitäten.
2. Immer neue Bemühungen um kooperative oder korporative Netzwerke der Sicherung.

Solche Versuche der Sicherung in wie immer gearteten Gemeinschaftsstrukturen geben ihren Mitgliedern dann Orientierung, Geborgenheit, das Gefühl kollektiver Größe und vor allem dienen sie der sozialen Sicherung ihrer Mitglieder (Ebd.: 284,290).

Des weiteren wird hier als Besonderheit der "Schicht der Ungesicherten" betont, daß "... die Suche nach Sicherheit eindeutig Priorität vor der Einkommensmaximierung erhält, welche zwar durchaus als Ziel vorhanden, jedoch gegenüber der Stabilisierungsorientierung sekundär ist" (Ebd.: 286).

Dieses Phänomen der möglichen Andersartigkeit ökonomischer Rationalität basiert auf dem Begriff der Moralökonomie von Scott, der im folgenden kurz skizziert wird.

2.3. Das Konzept der Moralökonomie

[» Inhalt](#)

Scott entwarf das Konzept der Moralökonomie für "präkapitalistische" bäuerliche Gemeinschaften und versuchte damit der absoluten Anwendbarkeit moderner mikroökonomischer Erklärungsmuster für alle Gesellschaften zu widersprechen. "If treating the peasant as a would-be Schumpeterian entrepreneur misses his key existential dilemma, so do the normal power maximising assumptions fail to do justice to his political behaviour" (Scott 1976:4).

Er legt Wert darauf, bei der Betrachtung präkapitalistischer Bauerngesellschaften und ihrer Ökonomie alle Facetten dieser Gesellschaften miteinzubeziehen und den "moralischen Inhalt" ihrer Subsistenzethik zu beachten. Dies bedeutet also auch eine Untersuchung ihrer "... conceptions of social justice, of rights and obligations, of reciprocity" (Ebd.:VII). Scott Kernsatz ist im Prinzip, daß diese Bauern sich von zwei Hauptüberlegungen leiten lassen: "The norm of reciprocity and the right of subsistence" (1976:11).

In der Mikroökonomie haben individuelle Interessen und deren Durchsetzung die dominierende Rolle, die Kosten sollen minimiert, der Nutzen soll maximiert werden. Werden diese Ziele verfolgt, handelt man "ökonomisch rational". Die besondere Lage dieser bäuerlichen Gemeinschaften bringt nun gewisse Verhaltensweisen hervor, die nicht "rational mikroökonomisch" erklärbar sind. Beim moralökonomischen Ansatz werden aber andere Ziele verfolgt. Dies läuft unter dem Namen

"Subsistenzethik".

Der wichtigste Grund hierfür ist das kurzfristige Sicherheitsbedürfnis der Bauern, hervorgerufen durch die Probleme bzw. die Unmöglichkeit der Ersparnisbildung und damit einer Zukunftsabsicherung. Das liegt hauptsächlich an zwei Ursachen. Zum einen gibt es wenig Spar- oder Anlagemöglichkeiten bzw. Lagerungsmöglichkeiten und zum anderen kommt es nur sehr selten vor, daß überhaupt Überschüsse erwirtschaftet werden. Wenn dies der Fall sein sollte, werden diese zunächst einmal in Form von Erfüllung sozialer Verpflichtungen bzw. zeremonieller Zwecke ausgegeben. Der Subsistenzbauer hat daher primär absolut kurzfristige Ziele, das Überleben seiner Familie für die jeweils nächste Periode zu sichern.

Für ihn ist es deshalb wesentlich sinnvoller, auf ein garantiertes Mindesteinkommen denn auf eine mögliche Gewinnmaximierung zu dringen. Die Frage für ihn lautet: "What is left and not how much is taken?" (Scott 1976:7). Ein subsistenzgarantierendes System ist also besser als eines, das zwar im Durchschnitt mehr bringt, durch zu große Schwankungen das Überleben aber nicht sichern kann.

Die dörfliche Gemeinschaft mit der "norm of reciprocity" übernimmt nun als stabilisierender Faktor die Sicherung der Subsistenz seiner Bewohner. Deshalb ist das Wohlergehen des Dorfes und erst als Folge davon das eigene individuelle Wohlergehen am wichtigsten. Im besten Falle sind hier die Individualinteressen deckungsgleich mit dem Kollektivinteresse der Dorfgemeinschaft. Rationalität als Ziel-Mittel Konsistenz bedeutet in diesem Zusammenhang dann, daß "dem eigenen Wohl nur oder am besten über die Förderung des Gemeinwohls gedient ist."

Patron-Klient Beziehungen werden nach den gleichen Maßstäben bewertet. Obwohl Beziehungen solcher Art meist per se "ausbeuterisch" sind, werden sie als der Subsistenzethik nach nicht als solches empfunden, sondern danach, ob sie das Überleben garantieren können.

3. Einleitung: Wie läuft das Geschäft...

[» Inhalt](#)

In Ghana gibt es neben Taxis auch sogenannte Tro-Tros. Damit werden kleine bis größere private Busse bezeichnet, die feste Routen abfahren. Ein öffentlich betriebenes Bussystem gibt es in Accra auch, ist aber in der Praxis so gut wie nicht existent. Der gesamte Personennahverkehr liegt also in privater Hand. Den Löwenanteil dieser Tro-Tros machen kleinere umgebaute Lieferwagen mit ca. 22 Sitzen, meist japanischer Herkunft, aus. Die früher gebräuchlichen Lieferwagen mit Holzaufbau sind fast vollständig verschwunden. Tro-Tros operieren von sog. Stations aus, von wo aus sie ihre Routen bedienen. Mit dabei in den Tro-Tros sind die meist jungen Mates, die das Geld kassieren.

Taxis fahren entweder genauso wie Tro-Tros feste Routen ab ("ordinary"), oder sie fahren wie bei uns individuelle Routen je nach Wunsch des Fahrgastes ("dropping").

4. Unions

[» Inhalt](#)

Fast alle Tro-Tro und sehr viele der Taxifahrer sind in Accra in sogenannten Unions organisiert.

Diese Unions sind aber nicht als Gewerkschaften im Sinne von Arbeitnehmervertretungen zu verstehen. Diese Unions sind auf den Stations immer vertreten. Ohne Mitglied bei einer zu sein, kann man sie als Fahrer nicht benutzen.

4.1. GPRTU

[» Inhalt](#)

4.1.1. Grundsätze/Ziele

[» Inhalt](#)

Die GPRTU (Ghana Private Road Transport Union) ist die größte und einflußreichste Organisation im privaten Transportwesen in Ghana. Sie ist ein Teil des alle Sparten umfassenden TUC (Trade Union Congress), einem landesweiten Gewerkschaftsverbund.

In der Präambel aus der Satzung der GPRTU geht es hauptsächlich um die Rechte der Arbeiter: "The organisation of Workers into Trade Unions has been demonstrated to be, and is, essential to Economic, Social and Political Freedom of Society and to the succesfull functioning of democracy of, for and by the people, free from Autocracy to end that men and woman shall live and work without discrimination or exploitation ... The natural right of those who labour is to enjoy to the fullest extent the fruits of their labour.."

Daß die GPRTU sich von den anderen Gewerkschaften des TUC in einem wichtigen Punkt unterscheidet, wird im folgenden deutlich: "... to organize owners, owner/drivers, employed professional drivers, porters and trained lorry park guards who are engaged in the road transport industry of the private sector into one organisation for them to protect, sustain, and promote their common interests to provide a reliable and effective road transportation system for the travelling masses ... To regulate the relations and to settle disputes between employees and employers." Sie ist also keine reine Arbeitnehmervertretung, sondern sieht ihre Funktion in einer alle Beteiligten umfassenden Organisation.

Der Anspruch an die Union geht noch weiter: "To instil the spirit of patriotism and devotion to duty in ist members and to support the National efforts of economic workmanship in maximum productivity." Die Union soll also neben ihren eigenen Zielen auch dafür Sorge tragen, daß ihre Mitglieder dem Land Ghana patriotisch mit einem gut funktionierenden Transportsystem dienen.

Diese Form der Organisation scheint auf das Transportgewerbe beschränkt zu sein. Die anderen Zweige des TUC sind wohl Gewerkschaften im eigentlichen Sinne. Diese Sonderrolle der GPRTU wird durchaus erkannt, von Mitgliedern aber nicht als Problem angesehen. Denn es sei im Taxi- und Tro-Tro Geschäft fast immer so, daß Unternehmer auch selber Fahrer wären oder gewesen wären, so daß es keine Trennung zwischen ihnen und den Fahrern gibt.

4.1.2. Organisation

[» Inhalt](#)

Die höchste Instanz der GPRTU ist das National Executive Council, das alle vier Jahre von der

Delegiertenkonferenz gewählt wird. In dieser Konferenz sind Vertreter aller Regionen Ghanas vertreten. Im National Executive Council sitzen dann verschiedene Instanzen für Verwaltung, Finanzen etc. und drei Repräsentanten von jeder Region.

Jede Region wiederum bildet seine eigenen Regionalsekretariate, es gibt deren also 10. Jedes dieser Sekretariate besteht aus: Chairman, Vice Chairman, 2 Trustees und einem Industrial Relations Officer, letzterer hat vor allem Public Relations Aufgaben. Diese Sekretariate werden entsprechend in Regionalversammlungen der Unionsmitglieder gewählt.

Das eigentliche Unionsleben spielt sich dann auf der nächsten Ebene ab, der der Branches. Eine Branch ist eine selbständige Unionsgruppe, wieder mit Chairman, Vice und Trustees. Sie muß mehr wie 100 Mitglieder haben. Sie operiert von sog. Loading Points aus, also Tro-Tro bzw. Taxistations. Sie bedient von dort aus ihre Routen. Branches sind von dem Rest der Union im Tagesgeschäft unabhängig, sie müssen an die Mutterorganisation nur bestimmte monatliche oder jährliche Abgaben zahlen. Konfliktfälle werden soweit als möglich innerhalb der Branch geregelt, nur im Notfall wird das Regionalsekretariat angerufen.

Die unterste Organisationsebene ist dann die sog. Local. Das ist sowas wie eine Branch innerhalb oder unter einer Branch. Normalerweise hat eine Branch verschiedene Loading Points, von denen aus auch völlig unterschiedliche Routen bedient werden können. Alle Mitglieder unterstehen jedoch derselben Führungscrow und bilden eine organisatorische Einheit. Wenn nun ein Loading Point sehr selbständig oder sehr groß wird oder die Branch mehr als 10 Loading Points hat, besteht die Möglichkeit der Local-Bildung. Diese Local wählt sich dann eine eigene Führungscrow (Chairman etc.) und regelt seine Finanzen und sonstigen Angelegenheiten selbständig, untersteht aber weiterhin der (vor allem finanziellen) Kontrolle der Mutterbranch. Eine Local muß mindestens 25 Mitglieder haben.

4.1.3. Die Task Force

[» Inhalt](#)

Die GPRTU beschäftigt eine hauptangestellte Truppe namens GPRTU-Task Force, die mit verschiedenen Aufgaben betraut ist. Sie sind von der Union mit blauen Uniformen ausgestattet und werden von der Regionalzentrale aus bezahlt und ausgebildet. Sie haben hauptsächlich die Aufgabe, die Bezahlung der Income-Tax zu kontrollieren. An der Ausfahrt zu jeder Station sind zwei oder drei ihrer Vertreter zu finden, die dieser Aufgabe nachgehen. Da die Tro-Tro Stations (zumindest in Accra) unter dem Quasimonopol der GPRTU stehen, kontrollieren sie hier also ihre eigenen Unionsmitglieder. Pikant wird ihre Aufgabe aber dadurch, daß sie auch abseits der Stationen alle Wagen kontrollieren dürfen, nicht GPRTU-Wagen eingeschlossen. Diese Kontrollen beinhalten Überprüfung der Wagenpapiere (insbesondere die tägl. Quittung der Income Tax), Überladung des Autos durch zu viele Passagiere und den technischen Zustand des Wagens. Die Durchführung dieser allgemeinen Verkehrskontrolle stellt einwandfrei eine polizeiliche Aufgabe dar. Dies trifft bei Vertretern anderer Unions und Unionslosen Fahrern (logischerweise fast ausschließlich Taxifahrern) auf herbe Kritik. Ihre Vertreter beklagen ständige Schikanen und Behinderungen bei Kontrollen dieser GPRTU Task-Force.

4.2. Die Cooperative Transport Union

[» Inhalt](#)

Die andere einflußreiche Union in Accra ist die sogenannte Cooperative Transport Union. Sie ist (zumindest in Accra) ausschließlich im Taxigewerbe vertreten. Ihre Organisationsstruktur ist sehr ähnlich zu der der GPRTU. Auch hier sind es kleine lokale Branches, die einen autonomen Status haben und unter dem Dach der Mutterorganisation agieren.

In einer Selbstdarstellung wird das Jahr 1928 als Beginn der Cooperation-Bewegung angegeben: "The social problems created by the industrial revolution of the late eighteenth century gave vent to the growth of Co-operative in the Gold Coast (now Ghana)." Im Jahre 1968 schließlich wäre die Organisation durch das "National Liberation Council Decree" der Regierung auf eine anerkannte, registrierte Basis gestellt worden.

Diese Union beklagt ständige Benachteiligungen gegenüber der GPRTU und kritisiert besonders die Existenz der Task-Force, die ihre Wagen ständig schikanieren würde.

5. Die Dansoman Tro-Tro Drivers Branch der GPRTU

[» Inhalt](#)

5.1. Die Station am Circle

[» Inhalt](#)

Einer, wenn nicht der Verkehrsknotenpunkte innerhalb von Accra ist der Kwame Nkrumah Circle, ein riesiger Kreisverkehr, an dem sich wichtige große Straßen nach allen Himmelsrichtungen erstrecken. Wer mit einem Tro-Tro oder einem Ordinary-Taxi unterwegs ist, muß hier fast zwangsläufig umsteigen, die meisten Linien gehen nur bis zum Circle. In dieser Funktion als Verteiler für den privaten Personennahverkehr ist es nur natürlich, daß hier eine große Tro-Tro und Taxistation ihren Standort gefunden hat.

An der nordwestlichen Ecke des Circles gelegen, bietet diese Station alle Vorzüge: Sie ist groß, unübersichtlich (vor allem für verwirrte Europäer), staubig (bzw. schlammig zur Regenzeit), laut, zu klein, überfüllt mit Passagieren, Händlern und Tro-Tros. Es ist ein großer, staubiger Platz, an dessen Rändern überall kleine, nach vorne offenen Baracken stehen Entweder sind dort Händler, kleine Chop-Bars oder. Unionsbaracken der GPRTU untergebracht., die hier das Sagen (bzw. das Monopol) hat. Gegenüber an der südöstlichen Ecke findet man noch eine wesentlich kleinere Taxistation einer anderen Union, der Ghana Cooperative Transport Association.

Die große Station gegenüber ist zweigeteilt, für Taxis und Tro-Tros. Es gibt genau einen Zugang, an dem Leute von der Stadtverwaltung AMA (Accra Metropolitan Authority) und der Task-Force der Union kontrollieren. Sie haben dort eine kleine Baracke aufgestellt, eine quer über die Ein- bzw. Ausfahrt führende Leine dient, im Bedarfsfalle straffgezogen, als Schranke.

Vor jeder der Unionsbaracken stehen die Tro-Tros in Reihen und warten auf Passagiere. Der Name der verschiedenen Branches sagt meist schon, wohin man mit ihren Wagen kommt, z.B. Medina-Branch

oder Dansoman-Branch der GPRTU etc.. Meist hat eine Branch jedoch auch verschiedene Routen, so daß hier die Mates zum Einsatz kommen. Der des ersten Wagens in der Reihe hat die Aufgabe, durch lautes Ausrufen des Fahrtzieles fehlende Beschilderungen zu ersetzen. Meist geht das allerdings im Lärm der Station ziemlich unter, wenn man sich nicht auskennt muß man sich halt durchfragen (Und das gilt nicht nur für Ausländer!). Bis auf Ausnahmefälle gilt bei den Tro-Tros das strikte Prinzip des `First Come, First Serve`, wer am längsten in der Reihe steht ist als nächster mit Beladen dran.

Morgens und spätnachmittags zur Rush-hour wird man diese Wagenschlangen aber kaum finden, dann sind sie durch Menschenglangen ersetzt, die meist sehr diszipliniert auf das nächste Tro-Tro warten. Zu diesen Zeiten ist die Zufahrt zur Station fast ununterbrochen von an- oder abfahrenden Tro-Tros und Taxis frequentiert. Diese Hauptverdienstzeit für die Fahrer steht im krassen Gegensatz zum Rest des Tages, da dominieren wie gesagt die Wagenschlangen. Wartezeiten von einer halben bis zu einer ganzen Stunde zwischen zwei Touren sind dabei nichts Ungewöhnliches.

Während dieser Zeit ist die jeweilige Baracke oder die Chop- bzw. sonstigen Bars drumherum der Hauptaufenthaltort der Fahrer. Die Mates müssen derweil auf die Wagen aufpassen und zur gegebenen Zeit ausrufen und ihren `Master` rufen, wenn das Tro-Tro voll ist. Die Fahrer sitzen dann in der Baracke, schlafen oder dösen auf Matten am Boden, unterhalten sich oder frönen dem Damespiel, letzteres mit Hingabe und Können, wie ich zu meinem Leidwesen bei vielen schmachlich verlorenen Partien feststellen mußte (dabei spiele ich gar nicht mal so schlecht).

Genau zu solch einem Zeitpunkt tauchte ich nach einem meiner ersten Interviews mit einem ehemaligen Taxifahrer in der Nähe auf dieser Station auf (er meinte ich sollte einfach mal irgendwo dort reinplatzen "No problem, we're all free people") und marschierte nach etlichen Schrecksekunden tatsächlich einfach in irgendeine dieser Unionsbaracken hinein. Es war die der Dansoman-Branch der GPRTU, wie ich feststellte. So geriet ich in mein Hauptforschungsfeld für die nächsten Monate, voll durchgeplant wie so vieles.

5.2. Erste Kontakte

[» Inhalt](#)

Bei meinem ersten Auftauchen wurde ich freundlich distanziert empfangen, man wußte wohl nichts mit mir anzufangen. Ich erklärte mein Anliegen und fragte, ob ich nicht einige Zeit auf ihrer Station verbringen und Fahrer, Unternehmer und Mates interviewen könnte. Kein Problem war die Antwort. Da ich wenig Zeit hatte, war ich bei diesem ersten Besuch schnell wieder weg und kündigte meinen Besuch für den nächsten Tag an. Sehr interessiert schienen die Fahrer nicht gewesen zu sein, um so erstaunter war ich am nächsten Morgen, als ich wieder in der Baracke auftauchte. Sie war gerammelt voll mit Fahrern, man erwartete eine sofortige Fragestunde meinerseits. Gut dachte ich, zückte mein Notizblock und legte los. Dieses erste und einzige "Masseninterview" ist mir ziemlich chaotisch im Gedächtnis geblieben. Nach einer halben Stunde war ich nicht mehr aufnahmefähig und kritzelte eigentlich noch nur noch Sachen wie "Ich will nicht mehr, Hilfe" nieder. Vor allen Dingen aber fielen mir keine Fragen ein, ich war überhaupt nicht vorbereitet und wollte eigentlich nur Leute kennenlernen und ein wenig plaudern, aber kein Interview führen. Nach jeder Frage jedoch kehrte wieder Schweigen ein und mehr als ein Dutzend Fahrer starrten mich erwartungsvoll an. Nach einer Stunde ging's dann aber doch dem Ende zu.

Das Ganze war im Nachhinein betrachtet auch durchaus positiv. Ich hatte meine ersten Informationen über die Union und die Fahrer auch ein erstes Bild von mir. Nicht ungeschickt hatten sie mich auch ganz gehörig mit kleinen Fragen zwischendurch ausgefragt.

Besonderes Interesse fand erstmal natürlich mein Forschungsvorhaben, was das überhaupt soll etc.. Weiterhin fragten sie viel über meinen Job als Taxifahrer in Berlin. Im Laufe der Zeit merkte ich immer wieder, daß sie meine Story über meine Forschung wohl akzeptierten, mich aber nichtsdestotrotz eher als potentiellen Investor und Businessman aus Deutschland sahen, der Informationen suchte. Was gar nicht so ein abwegiger Gedanke ist, so einige Europäer sind mittenmang im Geschäft mit gebrauchten Lieferwagen fürs Tro-Tro Geschäft.

Von dieser ersten Begegnung an konnte ich mich ungehemmt bei dieser Union bewegen und wurde im Laufe der Zeit zu einer zwar etwas suspekten, aber dennoch akzeptierten Gestalt. Ich verbrachte dann auch viel Zeit in dieser Baracke und drumherum, bekam allmählich einen Einblick in den Alltag der Fahrer und entführte zwischendurch immer wieder mal einen Fahrer in eine kleine Bar nach nebenan, um dort Interviews mit Tonband zu machen. Dorthin flüchtete ich auch oft alleine, wenn ich mal kurz meine Ruhe brauchte oder etwas schreiben wollte, der Besitzer und Barkeeper kannte mich bald gut.

Im Laufe der Zeit bekam ich nur ein Problem dadurch, daß die Fahrer sich (und mich) anfangen zu fragen, ob ich denn nichts Besseres zu tun habe als "nichtstued" bei ihnen in der Baracke abzuhängen. So sehr sie am Anfang glaube ich geschmeichelt waren ob meines Interesses, so suspekt wurde ihnen irgendwann meine häufige Anwesenheit.

5.3. Aufgaben, Organisation, Funktionen der Branch

[» Inhalt](#)

Die Dansoman Tro-Tro Drivers Union ist eine GPRTU Branch mit drei Loading Points. Die schon erwähnte am Kwame Nkrumah Circle, eine weitere am Kaneshie-Markt und eine in Arenal. Das Büro des Chairman und seiner Truppe ist in Kaneshie, dies ist auch die älteste Stelle dieser Branch. Von allen drei Loading Points gehen Routen nach Dansoman, vom Circle aus ist es weiter, die Tarife sind dementsprechend höher und das Geschäft besser. Um nun niemanden zu benachteiligen, sind die Fahrer in eine A und eine B Gruppe aufgeteilt, die im Rotationssystem jeweils im Tageswechsel die beiden Stationen bedienen. Arenal hat eine Sonderrolle, zu dieser Station bekam ich nie richtig Zugang, mir wurden nie Leute von dort vorgestellt und ich brauchte sehr viel Zeit, bis ich überhaupt von ihrer Existenz erfuhr. Das lag an internen Streitigkeiten, in die ich nicht eingeweiht wurde und von denen ich erst sehr spät auf einer Versammlung der Union in Dansoman erfuhr.

Natürlich hat diese Branch ihr Führungsgremium, bestehend aus Chairman, Vicechairman, erstem und zweitem Trustee, Secretary. An jedem Loading Point sind dann noch die Aufgaben des Stationmasters zu erledigen. Dieser führt Buch über die jeweils fahrenden Wagen und kassiert die Booking-Fee zusammen mit der City Council Gebühr (200 Cedi tgl. für die Bereitstellung der Station) und der Income-Tax (250 Cedi tgl.).

Solch eine Union Branch lebt aus den Einnahmen der sogenannten Booking-Fee. Diese muß täglich

für den Wagen an die Union gezahlt werden. Für einen Wagen mit 22 Sitzplätzen bezahlt man 1.000 Cedi pro Tag. Diese 1.000 C werden offiziell wie folgt aufgeteilt: 10% Welfare, 30% Taskforce, 10% Unionsoffizielle, 10% Transportation, 40% an die Mutterorganisation der GPRTU.

Der Punkt Welfare ist für die Fahrer von größter Bedeutung. Aus diesem Fundus werden die sogenannten Benefits an die Vollmitglieder der Union gezahlt: Z.B. Unterstützung bei Todesfällen in der Familie, in der Praxis bedeutet dies finanzielle Hilfe bei Funerals. Ich merkte immer wieder, daß das für die Fahrer ein eminent wichtiger Punkt ist, solch ein Funeral bedeutet eine mehrtägige Totenfeier, deren Ausrichtung eine enorme finanzielle Belastung darstellen. Beim Tod der Ehefrau eines Mitgliedes werden 100.000 Cedi (ca. DM 170.-) ausbezahlt, beim Tod eines Kindes 50.000 Cedi. Auch die Familie eines Fahrers ist abgesichert, sie erhält im Falle seines Todes 200.000 Cedi.

Die Gelder aus dem Punkt Taskforce werden an die Fahrer verteilt, die für die Branch als Streckenwächter arbeiten und auf Floating Cars achten, also Tro-Tros, die nicht zur Union gehören und auf deren Strecken "wildern". Ich konnte bei meiner ganzen Zeit allerdings keinen solchen entdecken. Diese "Taskforce" ist nicht mehr der der GPRTU insgesamt zu verwechseln. Diese Branchinterne Taskforce ist im Prinzip nichts anderes als eine versteckte Unterstützung für arbeitslose Fahrer. Dabei handelt es sich ausschließlich um dauerarbeitslose Fahrer, meist ältere Leute oder Alkoholiker. Die Dansoman Branch hatte Anfang 1995 knapp 200 Mitglieder, wobei gut 100 aktive Fahrer sind. Davon waren 14 arbeitslos und als Taskforce-Mitglieder "beschäftigt". Bei drei Loading Points mit jeweils ca. 30 Wagen á 300 Cedi Taskforce bedeutet das insgesamt 27.000 C für diese 14 Leute, also ca. 1.900 Cedi pro Tag. Ich bekam von einigen Fahrern unverhohlene Geringschätzung für diese Fahrer zu spüren. Das Problem waren dabei nicht so sehr die paar älteren Arbeitslosen, sondern eine Gruppe von jüngeren, die diese 1.900 Cedi zum größten Teil direkt in Akuateshie (traditioneller Schnaps) umsetzten. Drei dieser Arbeitslosen arbeiteten jeweils als Boardmaster an einem Loading Point und kassierten die Booking Fee.

Die Gelder für den Punkt Transportation wurden dafür bezahlt, daß jedes Unionsmitglied umsonst jedes Tro-Tro der Branch benutzen kann. Diese Gelder wurden meiner Beobachtung nach aber nicht den Fahrern wieder anteilmäßig ausgezahlt, wo sie im Endeffekt landeten ist mir unklar.

Die 40% der Booking Fee, die an die Mutterorganisation der GPRTU abgeführt werden, sind teilweise erhebliche Beträge. Ich bekam von einem Fahrer, der diese Beiträge eine Zeitlang abgerechnet hat, eine Aufstellung darüber zu sehen. Von zwei Loading Points dieser Branch wurden pro Woche 249.000 Cedi gezahlt, also ca. DM 370.-. Auf meine Frage, was mit diesem Geld passiere, bekam ich von ihm (und auch anderen Fahrern) ein eher zynisches Lächeln und Achselzucken zur Antwort.

Die Geschichte dieser Branch reicht anscheinend bis ins Jahr 1974 zurück. Genau konnte ich das nicht rausbekommen, fast jeder gab ein anderes Datum als Gründungsjahr an. Der Versuch etwas aus Zeitungsarchiven der Legon Universität herauszubekommen schlug gar jämmerlich fehl. Bis zum Jahr 1974 schien es auf jeden Fall keine funktionierenden Organisationen für das Tro-Tro Gewerbe zu geben. Auf den Stationen "fighteten" die Fahrer um die Passagiere, gaben mir verschiedene ältere Fahrer an. Keine Autorität sorgte für einen organisierten Ablauf auf den Stations, es scheint damals ziemlich chaotisch zugegangen zu sein.

1974 wurde dann die GPRTU gegründet, ohne großen Einfluß auf die Situation auszuüben. Mehrere Leute gaben an, daß Präsident Busia 1976 die Zustände im Transportgewerbe scharf kritisiert hat und sich als Erster um eine Verbesserung der Situation bemühte. Um diese Zeit herum wurde von 5 Leuten auch die Dansoman Branch der GPRTU gegründet, damals fuhren sie nur von der Kaneshie-Station aus. Die Branch wuchs seitdem, die Station am Circle und in Arenal kamen im Laufe der Zeit als Loading Points hinzu. Bis zum Jahre 1982 konnte jedermann die Stations jedoch frei benutzen, die meisten Tro-Tros waren damals scheinbar auch nicht in Unions organisiert. Im Jahr 1982 wurde dann die sogenannte Income-Tax eingeführt, eine täglich zu zahlende Abgabe für jeden, der im Personentransportgewerbe tätig sein wollte. Mangels fehlender Zahlungsmoral und der Unfähigkeit der staatlichen Stellen zur Kontrolle schien das Ganze kaum weiter beachtet zu werden. Die Einführung dieser Abgabe war aber wohl der Durchbruch für die Unions, sie boten an, diese Tax für sie zu kassieren. Über diesen Umweg bekamen sie, vorneweg die GPRTU, die Möglichkeit zur Kontrolle der Stations.

Heute ist die Situation so, daß das Monopol der GPRTU über die Tro-Tro Stations so gut wie vollständig ist, als Nichtmitglied ist die Benutzung nicht möglich. Im Taxigewerbe ist neben der GPRTU noch die Cooperative Transport Union etabliert. Die Dansoman Branch wuchs derweil kontinuierlich, bis Anfang der 90er Jahre auf gut 100 Mitglieder. In den letzten Jahren ging es anscheinend steil bergauf, Anfang 1995 waren es ca. 200 Mitglieder.

Die Aufnahme eines Fahrers in die GPRTU sollte laut ihrer Satzung für jeden möglich sein. In der Praxis ist dies absolut nicht der Fall. Bei der Dansoman Branch ist ein Eintritt als Vollmitglied wohl schon seit Jahren nicht mehr möglich, oder nur noch mit guten Beziehungen zu einem einflußreichen Mitglied. Es gibt das Phänomen der sogenannten "Shift" Mitgliedschaft. Das ist so etwas wie das Recht in der Branch fahren zu dürfen, aber eine Vollmitgliedschaft mit Mitspracherecht oder eine Teilhabe an den sog. "Benefits" (Unterstützung bei Funerals etc.) sind damit nicht verbunden.

Mr Kofuor (1.Sekretär): "We have registered members that maybe are approximately 200. Then we have about 120 unregistered members, that's we call them shift members...Okay, they come to pay, äh, to work here but they are not members, they don't benefit, they don't have any benefits from the union. But they can work. And at the end of the day, we have nothing to do with them. But the registered members all their responsibilities are ours. Like if anything happens to them it's in the responsibility of the union to help to solve it... when a shift member behaves well in work, well to help the union to the progress of the union after 3 or 6 month he maybe considered to be a full member... Your behaviour or your character can take you to be a full member or to remain a shift member. So that's how it goes."

Diese Shift-Mitgliedschaft wird gerne so dargestellt, als ob es dann bei gutem Verhalten automatisch die Möglichkeit zur Vollmitgliedschaft eröffnen würde. Die ist meinen Beobachtungen nach nicht der Fall, dazu ist die Zahl der Shift-Fahrer auch zu groß. Es scheint viel eher so zu sein, daß viele Fahrer jahrelang nicht hineinkommen. Beispielsweise Achmed, ein Owner-Driver (Besitzt zwei Wagen und fährt öfter auch selber), ist seit 1991 Shift-Member: "I would like to be a member. But the gate is closed... I think there are some politics in the whole thing. Those who started the union, most of them, have the power to accept a member or not."

Achmed ist beispielsweise noch gut dran, er ist Owner und als solcher hat er gar kein Problem als Shiftmember aufgenommen zu werden. Ihm wird in einem solchen Falle nur die Auflage gemacht, daß er ein Vollmitglied dieser Branch als Fahrer beschäftigen muß. Damit soll wohl erreicht werden, die arbeitslosen Fahrer unterzubringen, von denen es ja schließlich einige gibt.

Dieses Thema ist allerdings in dieser Branch selber heiß umstritten. In der letzten Zeit ist es wohl immer häufiger vorgekommen, daß Mitglieder ihren Wagen einem Shift-Member überlassen haben, gegen eine Gebühr unter der Hand. Als sodann "Arbeitslose" kassierten sie gleichzeitig den ihnen daraufhin zustehenden Anteil der Booking-Fee. So wurde das Privileg der Vollmitgliedschaft ziemlich schamlos ausgenutzt. Kurz vor meiner Abreise versuchte das Führungsgremium diese Praxis zu unterbinden.

5.4. Fahrer

[» Inhalt](#)

In der Dansoman-Branch sind sehr viele Asante vertreten. Dies dürfte daran liegen, daß diese Branch von einigen Asante gegründet wurde. Der Eintritt in solch eine Branch ist nur möglich oder zumindest wesentlich einfacher, wenn man soziale Kontakte zu den Führungsmitgliedern hat. So kommt ein Automatismus in Gang: Von Anfang an schienen hauptsächlich Asante eingetreten zu sein, was es mit fortschreitendem Wachstum natürlich meist für weitere Asante leicht machte dort beizutreten. Den gleichen Effekt konnte ich bei einer Taxi-Branch der GPRTU in Kaneshie beobachten, dort waren die komplette Führungsmannschaft und die meisten Mitglieder Ga aus der Greater Accra Region. Das bedeutet aber nicht, daß nun gar keine Ghanaer aus anderen Regionen Mitglieder waren. Benachteiligungen von Nicht-Asante konnte ich z.B. bei der Dansoman-Branch nicht beobachten.

Die allermeisten der Tro-Tro Fahrer haben geringe bis gar keine Schulbildung. Manche sind erst in späteren Jahren zum Fahren gekommen, die meisten jedoch wollten schon immer Fahrer werden und haben auch früher als Mates angefangen.

Ein "Paradebeispiel", der Fahrer Mugabe: Mit 16 Jahren, nach Abschluß der Elementary School, brachten ihn seine Eltern in Accra bei einem Fahrer als Mate unter: "You see, if you are from the rural area there are no, there isn't plenty cars there. So, if you want to learn you have to come down ... So, they [seine Eltern] brought me to Accra. They gave me to somebody to teach me how to drive ... Because, they don't have money to take me to furthermore education. They had to, so in the future, I can live as a man and can take care of my family."

Auf die Frage nach seinen Zukunftsplänen kommt eine überaus typische Antwort: "I would always buy a car and give it to somebody to drive." Das ist der Traum fast aller Fahrer für ihre Zukunft, selber einmal Tro-Tro Owner zu werden. Nur sehr wenige geben an, später einmal in ihr Heimatdorf zurückkehren zu wollen, eher möchten sie als gemachter Mann in Accra leben, halt möglichst als Owner.

Seine Arbeit als Fahrer macht ihm Spaß, er kann sich nichts anderes vorstellen. Aber: "Yeah, I enjoy driving. It is only that they don't respect us ... Drivers are not respected in Ghana. It's like that, you

see, you can't go to hospital whereby the doctor is operating you and you fight with the driver, eeh the doctor. If you are operated, can you fight with the doctor? He will always kill you. Here in Ghana, if passengers are in the car, they do fight with the driver."

Diese Formulierung läßt schon erahnen, daß Mugabe sich als durchaus qualifizierter und wichtiger Arbeiter versteht, wenn auch der Vergleich mit einem Doktor doch etwas gewagt erscheint. Er mag also seinen Fahrerjob, fühlt sich aber damit in der Gesellschaft nicht so richtig respektiert. Einem anderen Fahrer (Lopez) geht's da ähnlich. Einerseits sagt er: "I think in Ghana here driving is the most popular work. Anything where I work in Dansoman when you see me everybody calling me because of my driving work... But when you are in the office only the people where by you know you, nobody outside know you, you are not popular." Kurz danach im gleichen Interview: "Here we don't regard the drivers." Das Verhältnis zum Image des Fahrers scheint da durchaus gespalten, ständig taucht dieses einerseits-andererseits auf.

Das Verhalten der Fahrer untereinander ist im Allgemeinen recht freundlich. Streitereien auf der Station kommen sehr selten vor. Die Station ist ihr Hauptaufenthaltsort. Wenn ein Fahrer seinen Wagen aus irgendwelchen Umständen verliert und eine so Zeitlang arbeitslos und ohne Einkommen ist, findet man ihn mit fast hundertprozentiger Sicherheit trotzdem von morgens früh bis abends spät auf der Station.

Die Unionsgruppe bietet ihm in diesem Falle sozialen Schutz und die Möglichkeit, sich wenigstens das Notwendigste zu verdienen. Er wird ab und an von einem anderen Fahrer zum Essen eingeladen oder jemand überläßt ihm seinen Tro-Tro für ein oder zwei Touren als "Spare". Das werden dann wahrscheinlich die schlechteren Touren zur Nachmittagszeit sein, reicht aber für ein kleines Einkommen. Ein nur vorübergehend arbeitsloser Fahrer wird aber nicht für seine Branch in der sogenannten Task-Force arbeiten. Wie schon erwähnt ist dieser Job sehr negativ besetzt, er gilt wohl als eine Art Looserjob. In meiner ganzen Zeit dort war die Task-Force Gruppe ein geschlossener Verein, niemand bekam einen Wagen, niemand Neues kam hinein. Die Männer in der genannten Gruppe lassen sich grob in zwei Kategorien einteilen. Entweder handelt es sich um ältere Fahrer, die zwar noch ab und zu einen Spare-Job bekommen, aber keinen Owner mehr finden, die ihnen dauerhaft einen Wagen überlassen. Oder es sind alkoholabhängige Leute. Alkohol wird von sehr vielen Fahrern auch während der Arbeit konsumiert, bei einigen jedoch ist das Problem dermaßen eklatant, daß ihre Aussichten einen Wagen zu bekommen so gut wie Null sind.

Der Arbeitsalltag eines Tro-Tro Fahrers beginnt frühmorgens. Die Fahrer, die in Dansoman wohnen, beginnen den Tag direkt mit einer Tour zum Circle. Hier wird dann im Büro der Baracke die tägliche Income-Tax und die Booking-Fee der Union bezahlt. So ab 6 fängt allmählich die morgendliche Rush-hour an, bis zum späten Vormittag gibt es jetzt fast keine Ruhepause. Solch eine Tour läuft immer gleich ab. Wenn der Wagen voll ist, geht es los, vorbei an der Kontrolle an der Station, die neben der Income Tax auch eine mögliche Überladung des Wagens zu kontrollieren hat. Zu Anfang der Tour wird gerne noch getankt, mit vollbesetztem Wagen geht es dann an die Tanke, wo einige Liter für diese Tour gekauft werden. Der Rest ist dann Routine: Die Passagiere melden sich, wenn sie am nächsten Busstop aussteigen wollen, bzw. der Mate fragt regelmäßig in die Runde. Dann gibt er an den Fahrer weiter, ob er halten muß. Der Fahrer hätte bei dem normalen Stadtverkehr in Accra während der Fahrt auch kaum die Möglichkeit, selber mit den Passagieren zu sprechen. Geht die Tour nach Dansoman, geht es in einer großen Runde direkt wieder zurück zum Circle, dort gibt es keinen

Loading Point. Zurück am Circle stellt der Fahrer hinten an der Reihe an und überläßt den Wagen seinem Mate. Ab Mittags versiegt das Geschäft, viele Fahrer geben den Wagen jetzt für ein paar Stunden ihrem Spare-Driver. Zu dieser Zeit ist es ziemlich voll in der Baracke, man döst vor sich hin, ißt ein wenig oder unterhält sich mit den anderen Fahrern. Ab 4 oder 5 beginnt das zweite Hauptgeschäft, abends wird der Tag meistens wieder mit einer Tour nach Dansoman beendet, meist so gegen 8 oder 9 Uhr abends oder noch später.

Ein Fahrer den ich einen ganzen Tag begleitete verdiente so an einem Tag mit 5 ganzen und jeweils einer An- und Abfahrtstour 19.200 Cedi (Spritgeld schon abgezogen). Zwischen 2 und 4 Uhr hatte er allerdings eine Panne, bei der wir verschiedene Werkstätten abklapperten. Die Touren zur Hauptgeschäftszeit brachten teilweise über 4.000 Cedi, die letzte um 8 Uhr abends nur noch 1.900 C. Seinem Owner mußte er pro Tag 12.000 Cedi zahlen, die Booking Fee betrug für seinen Wagen 1.000 C. Sein Mate bekam inklusive Chop-Money ca. 1.000, sein älterer Spare-Driver 1.500 oder 2.000 Cedi. So blieben diesem Fahrer nach einem ca. 15 Std. Arbeitstag 3.200 Cedi für sich, umgerechnet ca. DM 4,50. Wäre die Panne am Mittag nicht gewesen, hätte der Spare-Driver sich selber sein Geld verdienen können, das wären dann vielleicht 5.000 Cedi Tagesverdienst geworden, also DM 7,20.

Wie schon erwähnt, überlassen viele Fahrer einem Freund ihren Wagen als "Spare", wenn diese keinen eigenen Wagen zur Verfügung haben. Viele Fahrer haben aber auch einen festen Spare-Driver, dem sie den Wagen regelmäßig in den Mittagsstunden und z.B. Samstags überlassen: (Sammy, Fahrer) "... if my car is full and they can't find me, that one is there. But he came in the morning, I gave him money to eat. So that anytime I'm not there he won't feel hungry and do my work for me." So kann der Fahrer auch die Bequemlichkeit genießen, nicht ständig auf Abruf in der Nähe seines Tro-Tros sein zu müssen. Schätzungsweise ein Drittel der Fahrer haben einen solchen Spare-Driver, genau kann ich's aber nicht sagen.

Ihre Wagen finden die Fahrer laut ihren Aussagen so gut wie ausschließlich über Freunde und Bekannte. Die Fahrergruppe dient als Vermittlungsbörse für Verbindungen zu Ownern. Jobsuche über Zeitungsanzeigen oder Anschläge sind in diesem Gewerbe absolut unüblich. So sind es private Kontakte, die einen Wagenbesitzer mit arbeitssuchenden Fahrern zusammenbringen. Oftmals spielt auch eine gehörige Portion Mißtrauen hier mit. Ein Fahrer mit einem "guten" Owner (Er verlangt nicht zuviel Geld für seinen Wagen, mäkelte nicht bei jeder Reparaturrechnung usw.) befürchtet oft, daß andere Fahrer sich bei seinem Owner als bessere und billigere Fahrer vorstellen könnten.

Die Unionsoffiziellen wiederum versuchen bei jedem Nichtmitglied, daß seinen Wagen für die Branch fahren lassen will, einen der eigenen Leute ohne Job unterzubringen: "This car owners, they come here to find driver. If they need driver at times they come here, they come and see our big man, the secretary. So when they come they need driver the secretary give somebody..."

Konflikte werden soweit als möglich in kleinem Kreis geregelt. Offizielle Hierarchien wie das "Hochreichen" von Konfliktfällen zum Chairman oder gar zum Regional Secretariat wird vermieden. Kleinere Streitereien zwischen den Fahrern werden, soweit ich das beobachten konnte, nie dem Chairman vorgetragen. Sie werden meist von älteren Fahrern in kleinen Gruppen geschlichtet. Der Chairman scheint auch nicht sonderlich auf solche Schlichtungsarbeit erpicht zu sein. Es gab z.B.

einen Fall, in dem sich eine Fahrgast mit einem Brief an den Chairman über einen bestimmten jüngeren Fahrer beschwerte. Dieser wäre wie die Sau gefahren und grob unhöflich zu seinen Kunden gewesen. Der Chairman gab die Lösung dieses Konfliktes prompt weiter zu einem älteren Fahrer, der den Beschuldigten früher selbst 1 1 / 2 Jahre als Mate ausgebildet hatte. Dieser ältere Fahrer stellte ihn daraufhin zur Rede und wählte auch die Art der Bestrafung: Entweder 5.000 Cedi Strafe oder eine Woche Fahrverbot. Außerdem mußte er einen Entschuldigungsbrief an den Passagier schreiben. Auf diese Art und Weise werden Konflikte immer in möglichst kleinem Kreis geregelt.

5.5. Mates

[» Inhalt](#)

Mates sind die zumeist jugendlichen Beifahrer und Mitarbeiter des Fahrer in den Tro-Tros. Im ghanaischen Stadtbild fallen sie einem fast sofort auf - und zwar akustisch. Eine ihrer wichtigsten Aufgaben ist nämlich das Ausrufen des Fahrtzieles und möglicher Zwischenstationen. Das machen sie zumeist sehr lautstark halb aus einem Seitenfenster oder der halboffenen Tür des Wagens gelehnt, immer kurz hinter dem Fahrer postiert. Z.B.: " O´ Road, O´Road, Legon". Will heißen: dieser Wagen fährt über Legon zur Old Road, einem bekannten Endpunkt in einem Vorort von Accra. Dieses Gerufe in all seinen Facetten gehört regelrecht zum Stadtbild in Accra, man gewöhnt sich sehr schnell daran. Gegenüber meinem Fenster meiner Wohnung stand ein Wrack eines alten Peugeot-Kombis, der beliebter Treffpunkt einer Horde von halbwüchsigen Gören war. Eines ihrer beliebtesten Spiele war anscheinend Tro-Tro - einer drehte wild am Lenkrad, während ein anderer halb aus dem Wagen gelehnt aus voller Kehle "Accra Accra Accra" brüllte. So kam ich zumindest auch zu Hause nicht in Versuchung mein Forschungsthema zu vergessen.

Aber die Mates haben natürlich noch genügend andere Aufgaben während der Fahrt zu erledigen. Das wichtigste ist dabei natürlich das Abkassieren der Passagiere. Die Tarife sind festgelegt, für Teilstrecken muß der Mate genau wissen wieviel er verlangen darf. An wichtigen Halten steigen bisweilen 10 oder mehr neue Passagiere zu, da wird diese Abrechnung oftmals schon sehr kompliziert. Die meisten Mates gehen dabei so vor: Nachdem alle Leute im Wagen verstaut sind und die Fahrt weitergeht, wird jeder Passagier mit dem Ruf "Yes!" ans Zahlen erinnert. Der Kunde sagt bis wohin er will und zahlt - meistens muß er dann lange auf sein Wechselgeld warten, denn erst kassiert der Mate bei allen neu Zugestiegenen ab. Jetzt kommt der Punkt, bei dem es sehr oft zu Reibereien kommt. Bei z.B. 10 Leuten muß der Mate jetzt Wechselgeld (die "Balance") herausgeben, und bei jedem einzelnen die gewünschte Fahrtstrecke und den gegebenen Betrag im Kopf haben. Viele Mates scheinen mit der Vergeßlichkeit der Kunden zu rechnen oder geben erstmal zu wenig Balance heraus. Funktioniert nur so gut wie nie, die Leute wissen meist sehr genau was sie noch herausbekommen und bringen sich mit einem ungeduldigen "Ey Mate, Balance!!!" in Erinnerung.

Des weiteren sind die Mates eine unverzichtbare Rangierhilfe für den Fahrer, oftmals ersetzen sie den rechten Rückspiegel und helfen dem Fahrer mit Zurufen. Gerade auf den überfüllten Tro-Tro-Stations häufig unverzichtbar.

Auch der bei uns in Bussen übliche Halteknopf wird von den Mates simuliert. Er sollte im Kopf behalten, welcher Passagier wo auszusteigen hat, um kurz vorher dem Fahrer mit dem Zuruf "Bus Stop!" bescheidzusagen. Oder die Passagiere melden sich kurz vorher ebenso, der Mate leitet das

dann an den Fahrer weiter.

Auf den innerstädtischen Routen, wo die Stops kurz hintereinanderfolgen und die Fluktuation der Passagiere groß ist, summieren sich diese Tätigkeiten zu einem regelrechten Knochenjob. "Tro-Tro Mate is a really hard work. It is even harder than driving." - Zitat von einem Fahrer, der früher als Mate gearbeitet hat, dem kann ich nur zustimmen.

"Be a Mate, you know. See, you are dealing with passengers, you are dealing with people. Commercial driving is different from traffic driving . Because you meet aaaall kind of people. People with different ways of thinking, different characters. Some passengers don't have the patience to talk to the mate. They just come insult the mate... the passengers will be insulting you. Sometimes you have to keep yourself cool. That is part of their training. So if you become a driver, you know how to manage yourself..." (Achmed)

Womit wohl der schwierigste Teil der Arbeit eines Mates angesprochen ist - der Umgang, bzw. das Verhältnis mit den Passagieren. Bestenfalls ist dieses neutral, sehr oft gereizt. Die Mates müssen es sehr oft ausbaden, daß die Fahrpreise als generell zu hoch empfunden werden - sie treiben das Geld im Endeffekt ja ein. Die Kunden haben wohl erstmal immer ein mißtrauisches Verhältnis zum Mate, die Befürchtung betrogen zu werden spielt immer mit. Das äußert sich sehr oft in unfreundlichem Verhalten dem Mate gegenüber. Mate Franklin: "Whenever you work, so it's a fuckin' job, anybody can just abusing you, you know, just like that. But you have to use your common sense to let them don't abuse you." - how did you...? - "Okay me like this..." - For example if I come in and I'm very unfriendly..." - "Yeea. I start crack jokes to you, you know making some fun to you and then sometime you will start laughing and then everything becomes normal and we start laughing together and even you forget about the unfriendly things . But if you continue, I don't mind you. I just don't mind you. You can Talk talk talk I'll never mind you. That's how it goes."

Diese Strategie haben allerdings wahrlich nur die wenigsten Mates drauf, sehr oft lassen sich Aggressionen beobachten. Nicht immer geht es jedoch so weit wie in einem von einer Zeitung auf der Titelseite berichteten Fall: Eine Kundin wollte nur 80 Cedi bezahlen, sie hielt diesen Preis für korrekt. Der Mate verlangte jedoch 100 Cedi, über die 20 Cedi Differenz geriet man in Streit. Der Mate ließ den Fahrer schließlich anhalten und warf die Frau aus dem Wagen, wobei er ihr Kleid zerriß. Sie rief daraufhin die Polizei und der Mate wurde festgenommen - 20 Cedi sind auch für ghanaische Verhältnisse ein niedriger, fast lächerlicher Betrag! Worum es bei diesem Streit wohl wirklich ging, wird in einem Kommentar auf der zweiten Seite derselben Ausgabe deutlich (Allein der Platz auf der ersten und zweiten Seite, der diesem anscheinend nebensächlichen Vorfall zukommt!): "... We must learn to fight against injustice and all forms of cheating. The woman who was heckled and disgraced in public for insisting on justice beeing done to her, for refusing to pay an unfair transport fare, spoke for all Ghanaians who depend on such public Transportation..."

Mehr zum Thema Transport und öffentliche Meinung im entsprechenden Kapitel. Aber klar wird schon, womit die Mates zu kämpfen haben. Sie müssen sozusagen an vorderster Front die Aggressionen der Ghanaer gegenüber den als ungerecht empfunden Transportpreisen ausbaden. Wobei die Mates natürlich nicht die armen Unschuldslämmer sind, sie versuchen oft genug hier und da ein paar Cedi mehr rauszuschlagen.

Ist das Verhältnis zum Kunden oftmals spannungsgeladen, so ist es das zum Fahrer häufig nicht minder. Auch hier spielt eine oftmals gehörige Portion Mißtrauen mit, es geht dabei um "Tshobo" .

Achmed, Unternehmer: "The mate get money. There´s a term we use in Ghana, it´s called Tshobo" - I think you have to explain this - da lacht Ahmed: "Tshobo. I say hey Mate, you are cutting Tshobo... Let´s say, I am in a vehicle, I´m going, I know from Circle to Dansoman on the way going some passengers will get out and some will join. You are not be able to count those who join into the vehicle. That´s where they cut Tshobo... Let´s say for instance 10 passengers they have joined the way you´re going -few dropped off - okay, last stop. You couldn´t count, you must count the people who joined... So let´s say, the mate has to give you extra 200 Cedi... some mate, a lot, instead of give you the extra 200 Cedi might give you 150 Cedi. And that thing is the Tshobo."

Mugabe, ehemaliger Mate, jetzt Fahrer: "You know, Tshobo means to cut some money without the drivers knowledge... If your master does not believe you, he will be always checking you." - Did you take Tshobo? - "By all means, beeing a mate you take Tshobo... nobody will be a mate without taking Tshobo."

Soweit ich es verstanden habe, entspricht das der Realität. Die Mates werden sehr schlecht bezahlt, meist bekommen sie lediglich Chop-Money. Aber es besteht eine stillschweigende Übereinkunft, daß der Mate sich ein klein wenig extra abzweigen kann. Die Fahrer wissen das alle sehr genau, sie können sehr gut die Einnahmen einer Tour abschätzen, die der Mate ihnen am ende einer Tour aushändigen muß. Aber es darf halt wirklich nur sehr wenig sein - und die Mates testen diese Toleranzgrenze der Fahrer immer wieder aufs Neue aus.

So stehen die Mates von zwei Seiten unter mißtrauischer Beobachtung, was ihren Job nun wahrlich nicht einfacher macht. Aber der ganze Streß ist natürlich nicht umsonst, denn es ist nicht einfach irgendeine Arbeit, sondern auch ein Ausbildungsplatz der in all seinen Härten in Kauf genommen wird, um später einmal selber als Tro-Tro-Fahrer arbeiten zu können. Achmed: "The mates are learning. A mate is an apprentice. He is learning to become a driver, a professional driver."

In diesem Fall bezahlt die Familie diesen Ausbildungsplatz für den Mate. Der Vater zahlt dem Fahrer dann Geld, heutzutage um die 20.000 Cedi plus eine Flasche Akuateshie, eine Flasche Schnaps und eine Ziege. Der Fahrer übernimmt dann die Verantwortung für diesen Jungen und hat die Pflicht, ihm fahren beizubringen. Der Mate hat dann einen Fulltimejob und verbringt den größten Teil seiner Zeit bei seinem "Master" (Sammy, Fahrer): "At the station he does the cleaning, cleaning the car and then polishing the car and then loading. If he is a trustworthy person you can even let him keep the money he´s collecting until the day breaks and you close, then he makes an account for the whole days working. But so long as I´m having my own house, if I have more room, that mate will stay with me. He can only get time at the weekend to go to the parents. On sundays when we are not working after cleaning the car, washing everything, then you ask permission to go to the family house and say hello. And if there is a job for him to do, you do it, and in the evening you come back. Because we start work the next morning.... So. And also after that on Saturdays sometimes if my own car, it´s the workshop day. We do work from morning up to 12 o´clock, we have to go to the workshop, to do small maintenance and from there I can give the car to him whilst I´m sitting beside him to handle it. If he knows to drive and is perfect, in about two month he´ll know how to control the steering and use

the gears. So the rest of his days or years you just doing practise to become perfect, maybe by one year time..." - Soweit ich gehört habe, ist ein Jahr allerdings eher eine recht kurze Zeit, meist wurde mir 1 bis zu 3 Jahren angegeben.

Am Ende dieser Ausbildungszeit wird der Mate dann von seinem Master offiziell seinen Eltern zurückgegeben und als fertiger Fahrer an der Station eingeführt: - Then you go to the father and tell him he's finished? - "Yeea. Sometimes you bring a sheep or a goat or if not sheep or goat some chicken and some drinks. Then I call friends, the family will be there, because it's a handing over, I'm handing over the boy to his parents. So that time, that party we show that he is now mature to drive. He is now a big man and drive by his own. And when he is coming you bring drinks, cigarettes and small amount for the drivers to recognize him as a mate. So if I'm not there, every driver can handle him, can take him to work... But if he's a bad boy, nobody will like to work together. Then, even if the car is not for me I can tell my master that my boy can drive so anytime I'm sick I'll give the car to my boy to run it. Then my master will say okay, if you feel your boy is okay, that's fine."

Ich erwähnte oben, daß nicht alle Mates diesen "klassischen" Weg gehen. Viele Mates suchen sich auf eigene Faust ohne Unterstützung der Familie einen Master. Der Fahrer bekommt dann natürlich kein Geld und hat dementsprechend auch keine Verpflichtung den Mate auszubilden und am Ende für die Licence zu sorgen. So ist die Situation für diese Mates unbeständiger und unsicherer (Franklin): "That means that the father wants him to learn the driving as a profession. So he can work as a driver. But not my situation. My situation was to get money for living, so that I can take care of myself. That time my father had no good job. And I'm alone in town so I have to do something and survive. So I do such things. I had different masters, you know. When I was having a bad master he give me fuckin' money you know and I took Tshobo for myself you know."

Beizeiten werden die Mates auch nicht vom Fahrer ausgesucht, sondern vom Fahrzeugbesitzer. Oft sollen dies jüngere Verwandte des Besitzers sein, die den Fahrer kontrollieren sollen, da der Besitzer ihn im Verdacht hat viel mehr mit dem Wagen zu verdienen, als er angibt.

Alles in allem ist das Mate-Sein kein Zuckerschlecken. Ein Fahrer brachte es mir gegenüber so auf die "Lehrjahre sind keine Herrenjahre" Quintessenz: "And collecting money from the passengers, balancing them - it's a complicated work, it isn't easy. But you know, a master is a master because he passed through that stage. The driver's job is different from being a mate."

5.6. Unternehmer

[» Inhalt](#)

Die Unternehmer im Tro-Tro Gewerbe sind zwangsweise mit den Unions verbunden: "You have to join. Okay, I can today buy my own car or you can buy your bus. But before you apply any route, you have to join, register it at a union... (Mr.Gibson)".

D.h. nicht unbedingt, daß die Unternehmer selber Vollmitglied einer Union werden müssen. Sie können auch einen Fahrer einer Union für sich fahren lassen oder, wenn sie einen Fahrer ihrer Wahl beschäftigen wollen, ihren Wagen für teuer Geld bei einer Union registrieren lassen. Ohne irgendeine dieser Verbindungen zu einer Union ist der Betrieb kaum möglich, denn auf den Strecken selber

müsste solch ein "Floating Tro-Tro" dann auch mit massiven Behinderungen von der diese Strecke benutzenden Union zurecht kommen. Was im Taxigewerbe durchaus häufig vorkommt (siehe Kap. 6.3), funktioniert bei Tro-Tros nicht. Für das Beladen eines Tro-Tros ist auch Zeit und Öffentlichkeit nötig, beides ist nur auf den offiziellen Stations möglich.

Die meisten Unternehmer scheinen keinen großen Wert darauf zu legen, selber Vollmitglied einer Union zu werden. In der Dansoman Union sind anteilmäßig sehr wenige Unternehmer vertreten (Mr. Opong): "You see, most of them are drivers. The car owners do their own business, they have no interest in the union." Das mag natürlich daran liegen, daß sie nicht auf die Benefits der Union angewiesen sind. Als wohlhabendere Leute kann diese Art der Versicherung keinen besonderen Reiz ausüben.

Viele der von mir befragten Unternehmer haben früher auch als Fahrer gearbeitet, bzw. tun dies ab und an auch jetzt noch. Das Kapital für ihr Unternehmen stammte aber in keinem Fall aus dieser Tätigkeit. Sehr oft erzählten sie mir von einem Auslandsaufenthalt in Europa oder sonstwo, durch das sie das Geld für ihr erstes Tro-Tro bekamen. Die Einnahmen eines Fahrers sind für das Ansparen von größeren Summen einfach zu gering.

Die Einkommen der Unternehmer hingegen sind durchaus beträchtlich. Ein Beispiel eines Mannes, welches mir repräsentativ scheint: Ein guter Wagen mit 22 Sitzen kostet ca. 3.5 Mio. Cedi: 3 Mio. für den Kauf, 500.000 Cedi für den Umbau zum Bus (Sitze und Fenster). Laufende Kosten sind: Reparatur etc. 50.000 im Monat, 5.000 im Jahr für die Anmeldung bei der AMA. Ein Fahrer muß für einen solchen Wagen zwischen 16. und 20.000 Cedi am Tag abliefern. D.h. wenn alles glattläuft verdient der Unternehmer damit im Jahr ungefähr 3.8 Mio. Cedi.

Nach einem knappen Jahr hat man also die Investitionskosten für ein Tro-Tro wieder raus und kann für ghanaische Verhältnisse enorme Gewinne einfahren.

Das Verhältnis zu den Fahrern ist meinen Beobachtungen nach meist recht sachlich. Oft kommt es jedoch zu Streitigkeiten über die Höhe des abgelieferten Geldes. Von Fahrern hörte ich immer wieder die Klage, daß sie notwendige kleinere Reparaturkosten, die sie von dem Gewinn des Unternehmers abziehen, zu Mißtrauen des Eigentümers führen. Er würde sie verdächtigen Geld zu unterschlagen und Reparaturen vorzutauschen. Von den Unternehmern wiederum hörte ich genau dieselbe Klage, natürlich mit anderen "Schuldigen". Die Wahrheit wird wohl irgendwo in der Mitte zu liegen, daß Mißtrauen ist aber immer vorhanden. Ich konnte allerdings nur eine geringe Anzahl von Fahrer- bzw. Unternehmerwechseln beobachten, also scheint das Verhältnis doch meistens einigermaßen stabil zu sein.

6. Das Taxigewerbe

[» Inhalt](#)

Taxis sind in Accra allgegenwärtig. Zu erkennen sind sie an den gelben Kotflügeln, einem meist kleinen Taxischild auf'm Dach und der vorne an den Kotflügeln gepinselten Zulassung der AMA. Ansonsten gibt es keine Gemeinsamkeiten, alle möglichen Marken und Farben sind zu beobachten, bevorzugt werden aber möglichst kleine, sparsame japanische Karossen. Es gibt zwei

Hauptbeförderungsarten, das sog. "Ordinary" und "Dropping". Letzteres entspricht "unserem" Verständnis vom Taxigewerbe, der Fahrer fährt einen genau bis zu dem gewünschten Ziel und nimmt keine anderen Passagiere mit. Der Fahrpreis muß mangels Taxameter ausgehandelt werden. Wenn ein Taxi ordinary fährt, entspricht es im Großen und Ganzen der Funktionsweise eines Tro-Tros. Der Fahrer fährt zwischen zwei Endpunkten eine festgelegte Route mit festgelegten Preisen, der Wagen wird, wenn möglich, mit 4 Passagieren vollgeladen.

6.1. Ordinary

[» Inhalt](#)

Taxis sind wie Tro-Tros auf ihren speziellen Stations zu erreichen. Der Ablauf ist hier ähnlich: Die Wagen warten in einer Reihe, wenn der erste voll ist kommt der nächste an die Reihe. Mangels ausrufender Mates werden die Fahrtziele meist mit kleinen, auf den Wagendächern plazierten Schildern kundgetan. Sobald das Taxi mit 4 Leuten besetzt ist, geht die Tour los. Bezahlt wird mindestens ein Grundtarif von 140 Cedi, ansonsten je nachdem, wie weit man mitfährt. Wenn Platz da ist, werden auf der Strecke auch neue Passagiere eingeladen. Während der Rush-hour sind die Wagen auch hier fast ständig unterwegs, wohingegen zur Mittagszeit lange Wartezeiten zwischen zwei Touren die Regel ist.

Beim Benutzen eines Ordinary-Taxis abseits der Stations kommunizieren die am Straßenrand wartenden Leute mit den Fahrern (bzw. umgekehrt) über Handzeichen. Eine Kreisbewegung mit der rechten Hand zeigt dem Fahrer auf der entsprechenden Strecke z.B. an, daß man zum Kwame Nkrumah Circle will, im Volksmund einfach Circle genannt. An der großen Ringstraße um Accra (Der Ring Road) herum wartend bedeutet die in Kopfhöhe winkende Faust mit nach hinten über die Schulter zeigenden Daumen an, daß man an der nächsten großen Abzweigung einbiegen möchte. Die Benutzung all dieser Zeichen bedingt natürlich, daß man über die verschiedenen Routen, die an der eigenen Wartestelle vorbeiführen, Bescheid weiß.

In der Praxis steht man dann also an einer Haltestelle am Straßenrand und wartet. Wenn ein Taxi vorbeifährt, daß noch Sitzplätze frei hat, verringert der Fahrer die Geschwindigkeit und wedelt mit der aus dem Fenster nach oben zeigenden Hand, um seine Route anzuzeigen. Wenn's paßt, antwortet man mit demselben Handzeichen und der Fahrer hält an und nimmt einen mit. Die Fahrpreise dieser Taxis sind im Schnitt ca. dreimal so hoch wie die entsprechenden Preise der Tro-Tros. Man kommt dafür allerdings meist erheblich schneller voran, da ein Taxi nicht ständig stoppt, um Leute ein- oder auszuladen. Der Komfort ist meist auch höher als in einem vollgestopften Tro-Tro. Für Dropping sind die Fahrer auf den Stations jedoch immer offen.

6.2. Dropping

[» Inhalt](#)

Beim Dropping muß der Fahrpreis mit dem Fahrer ausgehandelt werden. Von den großen Unions werden in Absprache mit dem Verkehrsministerium Richtpreise für Zeiten festgelegt, z.B. für eine Stunde ca. 3500 Cedi. Großen Einfluß auf die Preise hat das nicht, von der Existenz dieser Richtpreise weiß auch kaum jemand. Es kommt vielmehr immer wieder auf das persönliche Verhandlungsgeschick an. Nachts werden generell höhere Preise verlangt und auch gezahlt. Da

Nachts so gut wie keine Tro-Tros mehr unterwegs sind, ist man eben auf Taxis angewiesen.

Dropping ist natürlich wesentlich teurer als ordinary oder gar ein Tro-Tro. Beahlt man z.B. für eine bestimmte Strecke mit dem Tro-Tro 90 Cedi, sind es ordinary ca. 250, bei Dropping kann man dann vielleicht mit einem Preis von 1500 oder 2000 Cedi rechnen.

Es gibt bestimmte Stellen, wo Fahrer nur auf Dropping warten, ordinary lehnen sie ab. Meist sind dies auch Plätze, wo viele Touristen verkehren, z.B. am Labadie Beach, am Flughafen von Accra oder an den Halteplätzen der Überlandbusse.

Natürlich werden von Weißen gerne stark überhöhte Fahrpreise verlangt und sehr häufig auch gezahlt. Besonders am Labadie Beach lehnen die Fahrer von Weißen gerne auch völlig realistische Preise ab und bestehen auf bis zu 3 oder 4 mal höheren Fantasiepreisen. Dort können sie sich das leisten, sie bekommen oft genug Touristen als Kunden, die entweder nicht über die normalen Preise Bescheid wissen oder denen es schlichtweg gleichgültig ist.

6.3. "Floating"

[» Inhalt](#)

Wie gesagt kann man Ordinary wie mit einem Tro-Tro fahren. Die Taxis fahren von einer Station aus, die unter der Kontrolle einer Union stehen. Sie müssen also Mitglieder dieser Union sein, für Nichtmitglieder ist die Benutzung dieser Station nicht möglich.

Es gibt auch eine stattliche Anzahl von Unionslosen Fahrern. Entweder können sie nicht in eine Union eintreten, oder sie wollen nicht. Letzteres vor allem wegen der hohen Eintrittsgebühren, die mir angegebenen Gebühren fangen bei 25.000 Cedi an. Inwieweit der Eintritt in eine Union möglich ist, ist mir nicht ganz klar, dazu habe ich die unterschiedlichsten Antworten bekommen. Einige Fahrer meinten mit der Bezahlung der Eintrittsgebühr sei das kein Problem, andere sagten keine Chance, die Unions seien schon zu voll. Ebenso widersprüchliche Angaben bekam ich von Offiziellen verschiedener Unions. Es scheint mir aber, daß im Gegensatz zum Tro-Tro Gewerbe der Eintritt mit dem nötigen Kleingeld schon noch möglich ist.

Sehr viele Taxifahrer weichen dann neben die Stations aus und laden dort illegal Passagiere. Illegal deswegen, weil das Halten und auf Kunden warten im Umkreis der Stations in der Innenstadt von der Stadtverwaltung AMA strikt verboten ist.

An den Verkehrsknotenpunkten wie dem Circle oder im Umkreis der großen Märkte ist natürlich auch das Geschäft am Besten, so daß trotzdem viele Taxis "floaten". Die Fahrer müssen dabei immer auf der Hut vor der Polizei sein, die Strafe für "falsches Parken" als Taxifahrer beträgt 5000 Cedi. Eine spezielle Truppe, die AMA Task Force, soll speziell auf Floating Cars achten. Diese Männer sind eine Art Hilfspolizei, erkennbar an blauen T-Shirts mit der Aufschrift AMA Task Force. Sie sind sehr schlecht bezahlt und werden von der Stadtverwaltung morgens in Gruppen zu ihren Einsatzorten gekarrt. Den Rest des Tages verbringen sie dann mit dem Eintreiben privater "Gebühren" von Taxifahrern, die nicht die Stations benutzen.

Am Kwame Nkrumah Circle hat sich so z.B. ein paar hundert Meter neben der offiziellen Station der Cooperative eine zwar illegale, aber mindestens genauso häufig frequentierte Taxistation etabliert. Hinter großen Schildern mit der Aufschrift "Taxis are not allowed to stop and pick passengers"

spielt sich hier Tag für Tag ein reges Treiben ab. Unter einer großen Brücke stehen oft Dutzende von Taxis. Neben jedem Taxi steht meist ein Mann der AMA Task Force und ruft laut das Fahrtziel des Wagens auf. Wenn der Wagen voll ist, zahlt der Fahrer meist 100 Cedi und los geht's. Hier wird keine genaue Reihenfolge eingehalten, wie schnell der Wagen voll wird hängt von der Geschicklichkeit des Ausrufers ab. Meistens kommt man von diesem Halteplatz als Kunde und auch als Fahrer wesentlich schneller weg als von der offiziellen Station. Die Fahrpreise sind exakt dieselben wie sonst auch.

Es sind nicht nur Unionslose Fahrer, die diesen Platz benutzen. Wesentlich häufiger sind es Fahrer von Unions, die woanders ihren Standort haben. Entweder ziehen sie diesen Platz vor, weil hier das Geschäft besser ist, oder der Circle ist der Endpunkt ihrer Route. Für die Rückfahrt dürfen sie aber nun nicht die Station benutzen, sondern müßten eigentlich direkt umkehren und auf der Rückfahrt auf der Strecke an den Haltestellen Leute einladen. Lukrativer ist es aber natürlich, die Rückfahrt direkt vollbeladen zu beginnen.

Da wie gesagt die Task-Force keine Gefahr für die Fahrer darstellt, bleibt nur die offizielle Polizei eine ständige Gefahr: "If you don't get station, you have to use this place here. You stop quick and watch for passengers, but you have to look for the police, they try everytime to catch and arrest you there." - die Aussage eines Unionslosen Fahrers. Das "jederzeit" kann ich so nicht bestätigen, meist schert sich kein Mensch um das Treiben dort.

Dann und wann jedoch startet die Polizei jedoch eine Art von Razzia oder einen Aktionstag. An einem solchen Tag waltet dann auch die AMA Task Force ihres Amtes und versucht die Taxifahrer daran zu hindern, an ihren gewohnten Stellen zu halten. Während eines solchen Tages konnte ich beobachten, daß die Fahrer noch einige Hundert Meter weiter vom Circle weg gedrängt wurden und ihr Geschäft wesentlich schwieriger und schlechter wurde. Gestoppt wurde es allerdings nicht. Innerhalb der nächsten Tage pendelte sich auch der vorherige Status wieder ein.

In der Zeitung war zu lesen, daß die Polizei in dieser Aktion 49 Taxis beschlagnahmte, die gegen eine Zahlung von 5000 Cedi wieder ausgelöst werden konnten. Aber wie gesagt, dies scheinen Ausnahmen zu sein, normalerweise wird das Treiben der Floating Cars toleriert bzw. übersehen und dient der AMA Task Force als willkommener Nebenerwerb.

6.4. Floating Driver am North Post Office

[» Inhalt](#)

Einen knappen Kilometer nördlich vom Kwame Nkrumah Circle befindet sich das North Post Office von Accra. Direkt daneben ist eine große Tankstelle, vor der immer die Überlandbusse der STC (State Transport Corporation) halten und viele ihrer Passagiere aussteigen. Die Straße ist sehr belebt und die Bürgersteige voll mit kleinen Straßenständen und fliegenden Händlern.

Auf dem Gelände dieser Tankstelle hat sich eine Gruppe von Unionslosen "Floating Drivers" etabliert. Sie fahren ausschließlich "dropping". Vom Besitzer der Tankstelle werden sie toleriert. Die Gruppe umfaßt circa 30 Fahrer. Den normalen Problemen eines Unionslosen Fahrers durch die ständige Bedrohung durch die Polizei sind sie nicht ausgesetzt, da das Gelände der Tankstelle kein öffentliches Gebiet ist und ihnen nicht verboten werden kann hier zu parken. Durch die regelmäßig ankommenden STC-Busse ist das Geschäft hier besonders lukrativ, viele Reisende mit viel Gepäck benutzen kein Tro-Tro oder Ordinary-Taxi. Auf dem Bürgersteig parken auch häufig Taxis, allerdings sind die Fahrer dort den Nachstellungen der Polizei immer wieder ausgesetzt, deswegen sind dort nicht immer welche.

Neben den regelmäßig immer wieder mit ihren Wagen auftauchenden Fahrern gehören zu der Gruppe auch mindestens 10 Leute ohne "eigenes" Auto. Sie sind nichtsdestotrotz von morgens bis abends dort.

Die Fahrer verdienen an diesem Platz besser als andere, soweit ich das beurteilen kann, bzw. soweit ihre Angaben korrekt sind. Als ein üblicher Finanztag wurde mir z.B. angegeben: 22.- 23.000 Einnahme, 6.000 an den Owner, 7.000 Cedi Spritgeld. Macht nach Adam Riese ca. 9.000 Nettoverdienst, wesentlich mehr als die meisten Tro-Tro Fahrer, über ca. DM 10,-.

Der Eintritt in diese Fahrergruppe ist - wer hätte das gedacht? - von persönlichen Beziehungen zu Mitgliedern ebendieser abhängig: "... it depends if you have friends there." Es scheint allerdings nicht ganz unerheblich zu sein, welche Leute in dieser Gruppe man kennt: - He just comes in and asks for work? - "Maybe I like him and I like him to work there, yes. I take him with me to the influential people, I discuss it with him: This guy wants to work here, I convince them..." - do you discuss this in the group? - "Yeah. But, you know, in every place you know you got, in every society, I hope you know, you got some higher in the ladder. So, like I'm saying the influential people here. Maybe I tell them come on, this is a friend. I want him to stay and work with us. If they agree the rest got nothing to say... But if you know nobody there, it will be difficult."

Meist wird auch die Verbindung zwischen Fahrer und Owner in dieser Gruppe geknüpft: "... in taxi business, through somebody then you get a car. ... They [seine Kollegen] will tell you that I meet some nice man, he said he has a car, so I want you to go to his house. You go and sit with him and then you discuss, when you agree then he'll walk with you, when he does not agree, then you find your way. That's all the thing in Ghana here." - so kam dann auch dieser Fahrer zu seinem Taxi: "Okay, He's [sein Owner] a friend of my drivers, my colleagues."

Dieser Halteplatz scheint vor allem wegen der ankommenden STC-Busse so lukrativ zu sein. Trotzdem hält dort kein anderes Taxi. Darauf achten die arbeitslosen Fahrer, die dort immer sind. Wenn jemand der nicht zu ihnen gehört versuchen würde Kunden zu laden würden sie ihn "bekämpfen". Wie immer das auch aussehen mag, es scheint zu funktionieren. Ich konnte nie beobachten, daß es zu solch einem Konflikt kam. Oft hielten andere Wagen direkt an der Tankstelle am Straßenrand (immer auf der Hut, aus beschriebenen Gründen), der Platz auf dem kleinen Parkplatz darauf wurde aber respektiert.

Die Fahrer ohne Wagen kommen mit ein wenig "Chop-Money" oder ab und zu einem "Spare" über

den Tag: "Sure we have many drivers but at least for a day if you're a driver here you know you just can't starve, you can't just starve. You can get little job" - Like you at the moment? - "Yeah, like me... Like friends give me car when they are tired or maybe in the morning they tell me I have an appointment so today I have work." Zitierter Fahrer war zum Zeitpunkt des Interviews seit 2 1 /2 Jahren bei dieser Gruppe. In dieser Zeit hatte er niemals einen eigenen Wagen, sondern lebte ausschließlich auf letztbeschriebene Art und Weise.

So scheint diese Gruppe in der Hauptsache aus zwei Teilen zu bestehen. Einmal die Fahrer, die einen Wagen zur Verfügung haben. Sie haben auf diese Ladestelle einen Alleinvertretungsanspruch, der ihnen hohe Einnahmen garantiert. Die anderen "arbeitslosen" Fahrer sorgen dafür, daß niemand sonst diesen Platz benutzen kann. Sie sitzen dafür dort an der Informationsquelle für eventuelle Kontakte zu Autobesitzern und bekommen ein kleines Einkommen, welches ihnen das Überleben sichert.

7. Der Staat: AMA, Polizei, Licencevergabe

[» Inhalt](#)

Der Staat hält sich aus dem Transportgeschäft weitestgehend heraus. Im Überlandverkehr gibt es die durchaus erfolgreichestaatliche Busgesellschaft STC, die staatlichen innerstädtischen Bussysteme allerdings siechen vor sich hin und sind im Stadtbild fast nie zu entdecken.

Eine Besteuerung der Tro-Tros und Taxis im eigentlichen Sinne findet nicht statt. Es gibt nur eine Anzahl von pauschalen Gebühren: Die Erstregistrierung eines Wagens bei der AMA, die sog. Income-Tax (eine tägl. zu zahlende Pauschale), eine weitere kleine tägliche Abgabe für die Benutzung einer Station.

Keine der (offiziellen) Stations ist öffentlich in dem Sinne, daß dort alle Tro-Tros oder Taxis frei verkehren können. Jede ist von Unions besetzt, die auf die verschiedenen von dort ausgehenden Routen das Monopol innehaben. In Accra stehen die sog. "Lorry-Parks", von wo aus die Routen nach außerhalb Accra's bedient werden, unter der alleinigen Kontrolle der GPRTU. Der Rest der Tro-Tro und Taxi-Stations in Accra gehört entweder der GPRTU oder der Cooperative Transport Union. Die Dominanz der GPRTU wird immer wieder von letzteren scharf verurteilt.

Die Verbindung von GPRTU zu staatlichen und städtischen Behörden scheint mir, vorsichtig ausgedrückt, auch sehr innig zu sein. Am 23/3/95 war im Daily Graphic zu lesen, daß die GPRTU 54 neue Busse erhalten hat, finanziert durch einen Kredit über 1,8 Mio. Dollar - für den die ghanaische Regierung die Bürgschaft übernahm. Außerdem werden die offiziellen Transportpreise, die für alle Routen inner- und außerhalb der Stadt gelten, von der GPRTU "in Absprache" mit dem Verkehrsminister festgelegt. Ich kann mir über die verschlungenen Beziehungen zwischen GPRTU und staatlichen Stellen kein abschließendes Urteil erlauben, doch scheinen sie sehr eng zu sein. Bedenklich finde ich, daß die GPRTU Task-Force seit einiger Zeit das Recht hat, auf öffentlichem Straßengelände auch Nicht-GPRTU Wagen zu kontrollieren. Der ghanaische Staat verzichtet damit auf einen Aufgabenbereich, der eigentlich wohl keiner privaten Organisation zukommt.

Die Polizei ist bei den Fahrern höchst unbeliebt, sie gilt als ausnehmend korrupt. "Everytime you meet the police, you pay them." Das war so eine Standardantwort auf meine Frage zur Polizei. Im

Großen und Ganzen entspricht das der Realität. Auf der Circle-Dansoman Route gab es eine Stelle, an der in der Mittagszeit immer Polizei die Papiere der Fahrer kontrollierte, ob die Income Tax bezahlt war etc. und ob der Wagen mit zuviel Passagieren überladen war. Jeder Tro-Tro Fahrer steckte schon vor Erreichen dieser Stelle ein paar hundert Cedi zwischen seine Papiere, jeder Passagier kannte diesen Extrastop. Auf meine naive Frage, warum er denn dem Polizisten Geld gibt, obwohl sein Wagen und seine Papiere doch tiptop sind, bekam ich die Antwort, daß das immer noch billiger sei als für mindestens eine halbe Stunde durch Schikanen aufgehalten zu werden. Manch ein Fahrer äußerte sogar Verständnis für die Polizisten, sie wären halt mies bezahlt und bräuchten das Geld.

Die Führerscheinvergabe in Ghana ist ein Ding für sich. In den letzten Jahren scheint Korruption bei den vergebenden Stellen die Regel geworden zu sein (Kwesi A.): "Before they'll give you that driving licence they will test you, you go to interview. But nowadays they don't do that. Because they always need money. So when you go you pay money for them, you send your pictures then they'll give you the driving licence."

Früher scheint es so gewesen zu sein, daß der ausbildende Fahrer sich für seinen Mate um die Licence gekümmert und sie bezahlt hat. Außerdem legte der Mate die praktische Prüfung auf seinem Wagen ab. Für die Prüfung wird und wurde kein Wagen gestellt. Häufig wurde mir für den Beginn dieses korrupten Procedere die Wirtschaftskrise in den 80er Jahren genannt.

8. Die Öffentlichkeit

[» Inhalt](#)

Die öffentliche Meinung über das private Transportgeschäft in Ghana ist denkbar schlecht. Im Kapitel über Mates tauchte das Hauptproblem schon kurz auf: Die Preise für den Personennahverkehr werden als zu hoch und ausbeuterisch empfunden. Da ein öffentliches System so gut wie nicht existent ist und "Otto Normalverbraucher" in Ghana auf Tro-Tros und Taxis ohne gangbare Alternativen angewiesen ist, gibt es keine Möglichkeit zum Ausweichen.

In den Zeitungen kommen die Fahrer und Unternehmer ausnahmslos schlecht weg. Die Fahrer gelten größtenteils als "Drop-Outs", "illiterate", "rude" etc. Ein geflügeltes Wort es das des "Driver Banza", es steht synonym für einen Fahrer, der alle schlechten Eigenschaften in sich vereint. In einem Editorial des Daily Graphic (31/3/95) wird zum Beispiel "Driver Banza" für die vielen Verkehrstoten verantwortlich gemacht und die mangelnde Ausstattung der Polizei beklagt. Die Zustände auf den ghanaischen Straßen sind häufig Thema von Zeitungsartikeln, es wird meist als sehr bedeutungsvoll für "die gesamte Nation" dargestellt: "It is only the driver "banza" who ... always drive to common danger to the detriment of the entire nation" (Ebd.).

An der Legon Universität fiel mir auch eine Abschlußarbeit einer Studentin (Irene Akotowa Adjei) in die Hände: "The relevance of theatre in Curling Road Accidents (Generating Awareness among Drivers)". Dieses Stück wurde auf einer Tro-Tro Station unter Beteiligung von Fahrern aufgeführt, mit anschließender Diskussion mit den Fahrern (Leider kurz bevor ich in Accra war). Der Inhalt in Kürze: Ein Tro-Tro Fahrer namens Opong geht unausgeschlafen zur Arbeit, trinkt während der Fahrt, ist unhöflich zu den Passagieren, überholt wie ein Selbstmörder. Sein Wagen ist selbstredend in

einem miserablen Zustand, was ihn aber nicht weiter kümmert. Das Ende vom Lied: Er verursacht einen schweren Unfall mit mehreren Toten und Verletzten, er selber "comes home with a left arm and a right arm amputated. The wife is also seen with a new born baby." Das Stück gibt in geballter Form sämtliche Vorurteile gegenüber den Fahrern wieder.

So schlecht die Meinung über die Fahrer auch ist, über die Unternehmer ist sie wenn möglich noch schlechter. Ersteren wird wenigstens noch harte Arbeit zugestanden, letzteren nur noch Geldgier und Ausbeutung. In einem besonders symptomatischen Zeitungsartikel werden Transportunternehmer und Wechselstubenbesitzer gemeinsam als in starkem Maße mitverantwortlich für die schlechte Lage der ghanaischen Wirtschaft gemacht. "The transport business is the most lucrative business now in Ghana" - und dies laut diesem Artikel aufgrund der absolut schamlosen Preise, die für das unkomfortable und gefährliche Transportsystem gezahlt werden müssen.

Die Tro-Tro Stationen werden folgendermaßen beschrieben: "In Ghana, the lorry station, is one of the most dreadful places one can go to. Our lorry stations are so filthy and the stench from them is just unbelievable... The situation is made worse when it rains and lorry parks get flooded and muddy and passengers can hardly enter them." - dem kann ich eigentlich nichts mehr hinzufügen.

Die GPRTU wird sehr zwiespältig bewertet. Ihr und ihrer Task Force wird gelegentlich bescheinigt den Zustand der Fahrerausbildung und der allgemeinen Verhältnisse auf den ghanaischen Straßen verbessern zu wollen. Meist jedoch kommt diese Union nicht besonders gut weg, insbesondere ihr großer Einfluß auf die Fahrpreise und die ungenierten Erhöhungen nach Benzinpreissteigerungen werden hart kritisiert.

9. Methodik / Probleme

[» Inhalt](#)

Meine Methodik lief im allgemeinen so ab, wie ich mir es vorgestellt habe. Beobachtet habe ich viel, die Objekte meines Interesses waren ja schließlich immer und überall. Viele Erkenntnisse habe ich so gewonnen: der Umgang zwischen den Beteiligten, die Handzeichen beim 'Ordinary' etc..

"Teilgenommen" habe ich ein wenig auf den Stations, gerade in der Anfangszeit verbrachte ich dort viel Zeit. Dort saß ich dann rum, unterhielt mich mit den Leuten, spielte das allgegenwärtige Dame-Spiel, fuhr ab und an 'ne Tour mit und wurde so allmählich eine glaube ich recht vertraute Gestalt. "Ein wenig" deshalb, weil ich natürlich nie einer der Fahrer wurde, ich blieb immer ein Fremdkörper - klar. Nur "in der Anfangszeit", weil diese langen Aufenthalte mit der Zeit immer seltener wurden. Zuerst war es nützlich dort sehr viel Zeit zu verbringen, die Fahrer gewöhnten sich so recht schnell an mich, es gab ihnen glaube ich auch das Gefühl, daß ich mich wirklich für sie interessiere. Mit fortschreitender Dauer meines Aufenthaltes fragten sich die Leute aber scheinbar immer mehr, ob dieser merkwürdige junge Weiße denn nichts Besseres zu tun hat, als ständig "untätig" auf der Station abzuhängen. Später tauchte ich dann immer kürzer dort auf und schnappte mir recht zielstrebig jemanden für ein Interview, um nach einigen kurzen Gesprächen und Begrüßungen wieder zu verschwinden.

Meine ersten Interviews waren viel zu zielgerichtet, ich wollte auf Deibel komm raus meinen

"harten" Daten von meinem Fragebogen beantwortet haben. Diesen Fragebogen hatte ich vorher ein wenig nach dem der Burchard's Untersuchung gestaltet, denn schließlich wollte ich Daten vergleichen. Er enthielt in der Hauptsache Fragen nach der Person (Alter, Ethnizität, Bildung, Familie etc.) und nach der Arbeit (Arbeitszeit, -verhältnisse, Einkommen etc.). So kam ich dann mit dieser Frageliste an und ratterte meine Fragen runter. Ich dachte, daß wäre ein guter Einstieg, um danach ein offeneres Gespräch zu führen und wunderte mich, warum meine Gesprächspartner nicht ins Erzählen kamen. Das ich mit meinem Anfang meine Gesprächspartner sozusagen aufs reine Fragenbeantworten "eichte" und so im weiteren Verlauf vom Erzählen abhielt, kam mir nicht in den Sinn. Bei dieser Vorgehensweise war wohl eine gehörige Portion Unsicherheit meinerseits dabei, ich wollte die Kontrolle über das Gespräch ständig behalten.

Meine Dozentin Dr. Caglar wies mich bei einer Besprechung meiner ersten Ergebnisse darauf hin und ich änderte meine Interviewtechnik. Nun begann ich mit offenen Fragen, animierte meinen Gesprächspartner gleich zu Anfang zum Erzählen und siehe da, es klappte viel besser. Das ging dann soweit, daß ich teilweise zum Gegenteil tendierte - ich ließ die Leute erzählen und erzählen und mußte hinterher des öfteren feststellen, daß ich vieles einfach vergessen hatte zu fragen. (Wie alt war der Mann gerade eigentlich, wo kam er her?) Dabei das richtige Mittelmaß zu finden fand ich bis zum Schluß alles andere als einfach! Aber später machte ich dann auch immer häufiger kleine Nachfolgeinterviews zu bestimmten Themen, z.B. Mates. Das hatte ich zu Anfang gar nicht gemacht. Da war ich fertig mit einem Interview und hatte den Gesprächspartner "abgehakt", nun mußte wieder ein neuer ran. Ich wollte unbedingt möglichst viele Interviewpartner, immer mit dem Hintergedanken, nur so käme eine statistisch relevante Datenmenge heraus. Na, da hab' ich irgendwann dann keinen so großen Wert mehr drauf gelegt, ein zweites intensiveres Gespräch schien mir immer öfter immer besser. So schwenkte ich im Laufe der Zeit vom quantitativen immer mehr zum qualitativen Arbeiten um (und hatte auch wesentlich mehr Spaß daran).

Es gab ein Problem, daß mich immer wieder beschäftigt hat. Dabei geht's um Folgendes (Feldtagebuch vom 29.3.95): "Gerade ging mir durch den Kopf, ob ich nicht mehr gezielt z.B. nach "Juju", Mißtrauen anderer Fahrer, Autoaufschriften etc. fragen sollte. Einerseits möchte ich meinen Gesprächspartnern nichts in den Mund legen, was sie vielleicht für gar nicht so wichtig erachten. Wenn ich dreimal nach etwas nachfrage werde ich dazu schon eine Antwort bekommen, mein Gegenüber wird dann einfach annehmen, mir sei dieses Thema besonders wichtig. Aber da kommt's nicht drauf an, ich will wissen, welche Punkte ihnen bedeutsam sind. Sonst kann man sich schön was zurechtkonstruieren für seine Arbeit, wir basteln uns selber Punkte und schreiben dann: "Ein wichtiger Aspekt in der täglichen Lebenswelt eines Tro-Tro Fahrers ist...". Andererseits, ist es nicht gerade mein Job auch nach Dingen zu fragen, die den Fahrern selber auf den ersten Blick gar nicht so erzählenswert weil selbstverständlich sind? Ansonsten würde ich mich ja völlig treiben lassen und keinerlei Auswahl bei dem treffen, was mir an Informationen zukommt? Und diese Auswahl treffe ich ja sowieso schon. Die Frage ist zum Schluß dann eigentlich ob meine Gewichtung der Wertigkeit der der Fahrer in etwa entspricht und ob das überhaupt mein Ziel sein sollte? Ehrlich gesagt ich habe keine Ahnung, tendiere aber wohl doch stark zum anfänglichen `einerseits`."

Das Problem ist jetzt immer noch eins für mich und ich glaube nicht, daß sich das noch ändert. Gerade über die Punkte "Juju" (also Übernatürliches/Hexerei) und Autoaufschriften wurden so einige ethnologische Arbeiten verfaßt. Und nicht zuletzt spinnen sich bei diesen Arbeiten davon ausgehend viele komplizierte theoretische und reflektierende Überlegungen. Aber die komplexen, verschieden

tiefen, direkten und indirekten Interaktions- und Kommunikationsstrukturen samt ihrer vielschichtigen Rezeptionen erschienen mir zu abgehoben. Das Thema Autoaufschriften spielt für die Fahrer selber eine absolut untergeordnete Rolle. Bei Gesprächen mit ihnen kamen immer wieder zwei Motive rüber: Entweder man will zeigen wie gläubig man ist - vielleicht schützt es dann ja auch vor Unglück, man kann ja nie wissen. Oder, das war bei den meisten das Hauptmotiv: "People will ask you what is your name. Maybe they will not know the person, so the thing that is written on your vehicle will be your name." Einerlei, ob man das selber auf den Wagen gepinselt hat. So entstehen auf jeden Fall Spitznamen und es ist eine Möglichkeit, sich im anonymen Massengewimmel einer Tro-Tro Station "einen Namen zu machen". Aber nur vielleicht ein Drittel der Wagen war überhaupt beschriftet, die wenigsten scheinen großen Wert darauf zu legen. Alle anderen Themen lagen den Fahrern mehr am Herzen, mir ebenso. Ich war vollauf damit beschäftigt (und bin bestimmt in keiner Weise "fertig" geworden) mich mit Sachen wie Lebensgeschichten, täglichen Problemen, Arbeitsorganisation usw. zu beschäftigen.

10. Die ghanaische Fahrweise

[» Inhalt](#)

Ich kann es mir denn doch nicht verkneifen, ein paar Worte über die ghanaische Fahrweise zu verlieren. Letztens kam ein ghanaischer Freund nach Berlin. Eines der positiven (natürlich gibt's auch genug negative) Dinge, die ihm auffielen: Die Autofahrer würden hier ja alle unglaublich rücksichtsvoll fahren. Das findet er klasse. Einem geplagten Berliner Fahrradfahrer oder Fußgänger mag diese Aussage gewagt erscheinen. Ich kann ihm allerdings nur zustimmen, im Vergleich zu ghanaischen Verhältnissen geht's hier wirklich friedlich zu. In Ghana herrscht so ziemlich konkurrenzlos das Gesetz des Stärkeren im Straßenverkehr. Geht dort eine schwerbepackte Marktfrau über die Straße und begeht den Fehler den Weg eines Pkw zu kreuzen, so hat sie halt zu springen. Diese ihre Pflicht wird ihr durch ausdauerndes Hupen in Erinnerung gerufen. Gerät ebendieser PKW kurz darauf in die Bahn eines Lkw... undsoweiterundsofort.

Schwere Unfälle kommen in Ghana aber trotzdem nicht viel häufiger vor als in Deutschland - glaube ich. Denn "der Ghanaer" fährt gleichzeitig auch um einiges kommunikativer als "der Deutsche" und besteht nicht stur auf seinem (Vorfahrts-) Recht. Will heißen, er verständigt sich mit anderen Verkehrsteilnehmern ständig durch Winken, Hupen etc. - Letzteres kann übrigens auch ganz schön nerven.

In einem Reiseführer über Ghana las ich folgendes: "Herumbrüllen oder schimpfen wird als nicht sehr männlich angesehen und dies erklärt, warum Ghanaer immer unterkühlt bleiben, selbst mitten im größten Verkehrschaos." Diese Aussage kann ich guten Gewissens ins Reich der Fabeln verweisen. Oft genug konnte ich deftige Streitereien zwischen zwei Fahrern verfolgen. Da steht man dann auch gerne mit seinem Auto mitten auf der Kreuzung, brüllt den Kontrahenten an und gestikuliert, während sich hinter einem alles staut. Wäre ich sprachbegabter, hätte ich bei diesen Gelegenheiten gewiß schöne Twi- oder Ga-Wörter lernen können.

So haben denn beide Fahrstile ihre Vor- und Nachteile. Insgesamt gesehen ziehe ich persönlich den deutschen Straßenverkehr vor. Zum Schluß noch ein kleiner Kommentar eines Unternehmers, der einige Jahre in Deutschland verbracht hat: "Those who are using their cars in Ghana here, they are

quite different from those in Germany... here in Ghana, the man will drive his car all the way, even driving on right side and he is going to buy a thing and the shop is at left side he'll cross the road to park on the opposite side. You see? They are crazy of that. Anybody who use the car or get his own car is a best man. Whereever he go he want the people in the area to know that I'm using the car..."

11. Theoretische Überlegungen

[» Inhalt](#)

In diesem Kapitel möchte ich ansatzweise versuchen, die verschiedenen theoretischen Modelle aus Kapitel 2 auf meine beobachteten Ergebnisse anzuwenden.

Definitionen wie die von Buchards oder Sethuraman (siehe S.3-4) sind nur äußerst begrenzt anwendbar, wobei es gravierende Unterschiede zwischen verschiedenen von mir beobachteten Betrieben gibt. Die Merkmale eines Transportbetrieb etwa, der seinen Wagen bei einer Branch der GPRTU fahren läßt: Er arbeitet auf einer legalen Basis, zahlt gewisse Abgaben, ist steuerlich gar nicht erfaßt, untersteht keiner staatlichen Kontrolle, Familienangehörige arbeiten meist nicht mit im Betrieb (kann aber) und er hängt nicht von formellen Finanzinstituten ab. Hier würden aus Burchardt's Definition die Punkte a, d, f und g zutreffen, b und e nicht, c manchmal. Ähnlich bescheiden endet die praktische Anwendung dieser Theorie auf andere Betriebe.

Letztendlich müssen Theorien dieser Art an ihrer Unflexibilität und quantitativen Festlegung auf einige ausgesuchte Merkmale in der praktischen Anwendung zwangsläufig scheitern. Das Phänomen des "informellen Sektors" ist dafür zu vielschichtig und komplex.

Besser anwendbar ist das Konzept der Informalität als Strategie oder Art des Handelns. Natürlich funktioniert auch das nicht ganz reibungslos. Z.B. ein Betrieb der Taxigruppe am North Post Office wird "nicht oder nur unterdurchschnittlich schwach von staatlichem Handeln erfaßt". Bei einem Betrieb der GPRTU funktioniert das ebenso, obgleich man sich wohl über das Wörtchen "unterdurchschnittlich" gar trefflich streiten könnte, denn einen "Durchschnitt" als Maßstab vermag wohl niemand festzulegen.

Das eigentliche Problem liegt für mich bei der GPRTU: Mir ist nicht so ganz klar, was diese Union nun eigentlich ist, bzw. wo ich sie einordnen soll. Sie ist teilweise Gewerkschaft, teilweise sowas wie eine Zunft, teilweise Unternehmen und sie kontrolliert das Unternehmen. Da sie einwandfrei originär staatliche Aufgaben mitübernimmt (bürokratische und polizeiliche) und mit diesem stark verflochten ist stellt sich die Frage, ob man solch eine Organisation quasi als Staatsersatz oder -ergänzung betrachten kann. Ist sie also noch kooperativ oder hat sie schon eine Grenze zur korporativen Institution überschritten?

Auf jeden Fall wird die Suche von Sicherheit in kooperativen (wenn sie's denn nun sind) Gruppen sehr deutlich und die Merkmale des informellen Sektors lassen sich sehr gut nachvollziehen, besonders die Bedeutung informeller Kontakte in Bezug auf Arbeitsvermittlung, soziale Absicherung etc..

Im Prinzip erfüllt eine Gruppe wie die Dansoman Drivers Union folgende Funktionen: Sie schützt die

ökonomische Nische ihrer Mitglieder gegen die Konkurrenz von außen, dient als Jobbörse und Vermittlungsstelle zu potentiellen Arbeitgebern und gewährleistet für alle mindestens ein Einkommen, welches das Überleben sichert. Der Zugang zu dieser Gruppe ist nur möglich, wenn man zu Kontakten zu in ihr verfügt. Diese Kontakte sind per se nicht auf die eigene ethnische Gruppe beschränkt, in den meisten Fällen scheint aber ein gewisser Automatismus zu greifen: Da die meisten persönlichen Kontakte zu Angehörigen der eigenen Ethnie, bzw. zu Leuten des gleichen Herkunftsgebietes bestehen, wird genau solchen Personen wieder Zugang gewährt. Über längere Zeit hinweg bewirkt dieser Ablauf natürlich die Entstehung einer ethnisch relativ homogenen Gruppe. Bei guten persönlichen Kontakten ist jedoch eine Aufnahme von Fahrern anderer Herkunft problemlos möglich, eine Benachteiligung von ihnen konnte ich nicht beobachten. Auch private Kontakte verliefen über "ethnische Grenzen" hinweg, bei sozialen Ereignissen wie dem Funeral eines Unionsmitgliedes feierten selbstverständlich alle mit.

Die nicht formal organisierte Taxifahrergruppe am North Post Office erfüllte exakt dieselben Funktionen, auch hier bestand ein nicht unerheblicher Teil aus "Arbeitslosen", die von der Gruppe profitierten und im Gegenzug den Standort sicherten. Leider war mein Einblick in diese Gruppe nicht intensiv genug, um viel über die Hierarchien in ihr aussagen zu können. Scheinbar sind diese jedoch in starkem Maße ausgeprägt, es gibt also sehr einflußreiche Fahrer genauso wie solche, die nichts zu sagen haben.

Die sehr starke Formalisierung der GPRTU scheint sich aber auf diese Form der Struktur allerdings negativ auszuwirken. Es zeichnen sich dort wohl dort Tendenzen ab, die Funktionen dieser Branch auf eine mehr betriebswirtschaftliche Grundlage zu stellen. Mr. Opong, Chairman der Union: "... I want to make the union as kind of enterprise, or something like entrepreneurship. This thing can grow from generation to generation, then the workers won't be helpless when they become old people. Yes." Wir sprachen dabei über Veränderungen, die er bei meinem Aufenthalt dort durchzusetzen versuchte, scheinbar mit Erfolg. Der wichtigste Punkt dabei war eine individuelle Arbeitslosenversicherung. Bis dahin war das Überleben arbeitsloser Fahrer dadurch gesichert, daß sie in der sog. Task-Force der Branch waren und einen Teil der Booking-Fee erhielten, die von allen Fahrern erwirtschaftet wurde. Dieses System wollte er abschaffen und dadurch ersetzen, daß jeder Fahrer Geld auf ein privates Konto einzahlt, solange er arbeitet. Im Falle der Arbeitslosigkeit könnte er dann von diesem Geld zehren.

In der Praxis würde dies die Versorgung dieser beschriebenen "unproduktiven" (aus welchen Gründen auch immer) Gruppe arbeitsloser Fahrer aus Gemeinschaftsmitteln beenden. Diese Pläne riefen bei ihnen natürlich heftigsten Protest hervor. Was das für diese Uniongruppe für Auswirkungen hat, kann ich nicht sagen. Scheinbar geht der Trend aber weg von der Gruppenverantwortung hin zu individueller Vorsorge. Des weiteren planen sowohl GPRTU als auch die Cooperative Transport Union für ihre Mitglieder ein Altersversorgungssystem einzuführen. Wiewohl diese Pläne mit Skepsis betrachtet werden sollten (mehrere Fahrer meinten, geplant wird von den Unionsspitzen gerne und viel, aber..) deutet es doch in eine bestimmte Richtung. Zumindest ansatzweise soll also Verantwortung der Gruppe auf die anonyme Organisation übertragen werden. Interessant wäre es auf jeden Fall zu beobachten, was das dann im Endeffekt für Auswirkungen auf die Gemeinschaft der Fahrer in einer Branch hätte.

Die Rolle des ghanaischen Staates ist in diesem Gewerbe recht interessant. Die großen Unions,

vorneweg die GPRTU, übernehmen Aufgaben, die eigentlich staatlicher Natur sind. Der Staat scheint ihnen vor einiger Zeit bestimmte Funktionen übertragen zu haben, da er nicht in der Lage war sie wahrzunehmen, daß betrifft wie beschrieben polizeiliche als auch bürokratische Aufgaben. Bei den Unions scheint dies neben einem rasanten Wachstum und Bedeutungszuwachs auch eine immer stärkere Formalisierung ihrer Organisation nach sich zu ziehen. Für eine genauere Beurteilung ohne so viele "scheint" fehlt mir leider der vor allem zeitliche, bzw. historische Überblick. Kann ich mir auf jeden Fall für die Zukunft merken...

Interessant ist der Versuch einer Anwendung des Ansatzes der Moralökonomie. Es fallen einige Einzelheiten auf, die starken Bezug zu dieser Theorie haben. Als Gesamtes paßt sie aber nicht in diesen Kontext hinein.

Wenn Einzelaspekte der dort beschriebenen dörflichen Gemeinschaft übereinzustimmen scheinen, dann auf der Ebene der Fahrergruppe. In einer Union-Branch wie in einer Gruppe "Floating"-Driver ist der Zusammenhalt sehr stark. Praktisch seine ganze Zeit verbringt ein Fahrer bei seiner Gruppe, mindestens 6 Tage in der Woche von früh bis spät, egal ob er einen Wagen zum arbeiten hat oder nicht. Trotz eventueller persönlicher Animositäten gibt es ein Gefühl der gemeinschaftlichen Verantwortung für alle Mitglieder. Bestimmt gilt die "norm of reciprocity and the right of subsistence". Ein Fahrer, der sehr gut verdienen würde und nichts zur Unterstützung der älteren oder Arbeitslosen abgeben würde, wäre sehr schnell unten durch. Jeder hat das Recht auf Unterstützung seiner Branch im Notfall.

Ins Auge fällt auch, daß zumindest die Tro-Tro Branch nicht unbedingt auf Gewinnmaximierung aus ist. Ein Attaché der deutschen Botschaft fragte mich, warum zum Teufel überall so viele kleine Tro-Tros die Straßen verstopfen würden, weniger große Busse täten es doch ebenso und kostensparender wäre es auch. Die Sache hat zwei Gründe: Bei den Fahrzeugbesitzern sind große Busse eher unbeliebt. Denn wenn ein großer Wagen kaputtgeht, wäre das eine finanzielle Katastrophe. Da wäre es besser das Risiko auf zwei kleine Wagen zu verteilen. Über diesen Punkt bin ich mir mit zwei Unternehmern regelrecht in die Haare geraten, weil ich darauf bestand, daß man mit einem doppelt so großen Wagen natürlich Kosten sparen könne. Aber ich bin ja auch in einem Land mit einem recht feinen Versicherungssystem aufgewachsen...

Den zweiten Grund findet man bei der Führung der Union. Ich, der potentielle Investor aus Germany, wurde immer wieder aufgefordert bei meinem nächsten Besuch doch ein paar Kleinbusse mitzubringen und bei ihnen fahren zu lassen. Diese Bitte kam mit tödlicher Sicherheit immer, egal ob es sich um eine Tro-Tro oder Taxi-Branch der GPRTU, einer der Cooperative oder eine freie Gruppe handelte. Betriebswirtschaftlich macht das absolut keinen Sinn, z.B. bei der Dansoman Branch sind durchaus genügend Kapazitäten für die Routen vorhanden. Aber darum geht es nicht, es geht darum, die eigenen arbeitslosen Fahrer unterzubringen. In dem Falle gehen dann Gruppen- vor "betriebswirtschaftlichen" (rationalen?) Interessen.

So finden sich dann einzelne Punkte, die mit dem moralökonomischen Ansatz übereinzustimmen scheinen. Aber die Unions- oder Fahrergruppe entspricht nun mal keiner dörflichen Gemeinschaft. In letztere wird man hineingeboren, in erstere tritt man ein und ich glaube kaum, daß ein Fahrer in ihr bleiben würde sähe er für sich persönlich eine bessere Verdienstmöglichkeit außerhalb der Gruppe.

Diese ist nur eine Möglichkeit unter vielen, eine große Stadt bietet auch viele andere. Ein Dorf bietet solch eine Wahlmöglichkeit nicht, daher mag dort auch ein Kollektivinteresse entstehen, daß Individualinteressen in den zweiten Rang verwiesen kann. Eine Fahrergruppe hingegen ist eine ökonomische Nische, die in der Stadt das Überleben sichern kann, aber keine Lebenswelt.

12. Literatur

[» Inhalt](#)

BURCHARDS, Eckehard

1983 Strukturen und Funktionen des informellen Sektors in Ghana. Hamburg.

ELWERT, Georg & **EVERS**, H.-D. & **WILKENS**, Werner

1983 Die Suche nach Sicherheit: Kombinierte Produktionsformen im sogenannten Informellen Sektor. In: Zeitschrift für Soziologie, Jg12, Heft 4, Oktober 1983, S.281-296.

KÜBLER, Dorothea

1990 Moralökonomie versus Mikroökonomie. Zwei Erklärungsansätze bäuerlichen Wirtschaftens im Vergleich. Berlin.

HART, Keith

1973 Informal Income Opportunities and Urban Employment in Ghana. In: The Journal of Modern African Studies, 11, 1(1973),S.61-89.

NINSIN, Kwame A

1991 The Informal Sector in Ghana's Political Economy. Accra.

PEIL, Margaret

1972 The Ghanain Factory Worker: Industrial Man in Africa. Cambridge.

PEIL, Margaret & **SADA**, O.Pius

1984 African Urban Society. London.

ROCKSLOH-PAPENDIECK, B.

1988 Frauenarbeit am Straßenrand, Kenkeyküchen in Ghana. Hamburg.

SCOTT, James C.

1976 The Moral Economy of the Peasant. New Haven and London.