



Jahresabschlussinfo - Annual Information of FABIO (First African Bicycle Information Office) and BSPW (Bicycle Sponsorship Project & Workshop)

FABIO (First African Bicycle Information Office)
& BSPW (Bicycle Sponsorship Project & Workshop)
P.O. Box 1537, Jinja, UGANDA Tel & Fax: +256-43-121468
e-mail: fabio@source.co.ug

in cooperation with:
Jugendhilfe Ostafrika e.V.

Thankirchen 3, 83623 Dietramszell, GERMANY

Fax +49-(0)8027-7114, e-mail: africa.bike@ilo.de, internet: <http://www.jugendhilfe-ostafrika.de>



Die Bilder dieser Ausgabe sind all den Frauen gewidmet, die im Lauf der Jahre Räder erhalten haben und dadurch ihre Lebenssituation verbessert haben.

Liebe Spenderinnen und Spender,

Diesmal kommt der newsletter, das Jahresinfo mit authentischen Eindrücken aus Uganda.

Kurzentschlossen habe ich die Reise hierher angetreten, um an der ersten Pan-Afrikanischen Fahrradkonferenz (PABIC) teilzunehmen. Und ich muss eines resümieren: Es hat sich absolut gelohnt. Wir befinden uns hier in einer Aufbruchstimmung ähnlich wie beim Start der Fahrradgeschichte vor gut 10 Jahren.

Es ist unglaublich, was hier vom 21. bis zum 25. November gelaufen ist: Wir hatten 82 TeilnehmerInnen aus 12 Ländern, aus 8 afrikanischen Staaten, wir ernteten von allen Seiten dickes Lob für die Konferenz, namhafte FahrradexpertInnen, die sonst auf den ganz grossen Konferenzen ihre Beiträge halten, überschütteten uns mit Komplimenten für die gute Organisation und den Charme, den diese Tage ausstrahlten.

Besonders die ProjektmitarbeiterInnen hier haben sich das Lob

verdient, sie seien hier namentlich erwähnt, auch um vorzustellen, wer mittlerweile seit Jahren die Fahrradvergabegeschichte hier geprägt hat.. Es sind dies Richard Kisamadu, der unermüdliche und immer gefragte Projektkoordinator der ersten Stunde, Patrick Kayemba, der politisch-diplomatische Manager von FABIO (First African Bicycle Information Office), Pauline Kisambira, die gute Seele im Büro von FABIO, die immer alles wiederfindende Sekretärin Judith Nabalwala und die junge, engagierte Praktikantin Grace Mukyala.

Dazu aus der Werkstatt von BSPW (Bicycle Sponsorship Project & Workshop) der Hüter des Bargeldes Robert Galubaale und der Chefmechaniker Charles Muledhu. Ihnen ist es zu verdanken, dass die seit Jahren vorbereitete Konferenz so ein Erfolg werden konnte. Dazu hat auch Jochen Becker vom DED beigetragen, der Vater von FABIO, der extra zur Konferenz aus Berlin angereist ist sowie die Politikerin Dr. Christine Mwebesa, die ein Fan von FABIO ist.



Fahrradsporing und PABIN

Wir haben mit der Konferenz eine Angelegenheit abgerundet, die seit Jahren mit unglaublichem Erfolg läuft, die Fahrradvergabe für bedürftige Menschen hier. Im Zuge der Konferenz, die die erste in ihrer Art auf dem Kontinent war, hat sich herausgestellt, dass der Austausch der bestehenden Projekte untereinander von so entscheidender Bedeutung ist, dass dazu extra ein Pan-Afrikanisches Bicycle Network (PABIN) gegründet wurde. Die Geschäftsführung dafür wird erst mal bei FABIO sein, PABIC2 in zwei Jahren vorzubereiten wird eines der Aufgaben sein, dazu der Aufbau eines effektiven Netzwerkes zum Infoaustausch zwischen den Konferenzen, denn dies wurde als hauptsächliches Defizit angesehen.

Bei aller Euphorie, die auch die Frauengruppen, die Räder erhalten haben, bei der Konferenz an den Tag legten, ist doch eines anzumerken: Wir bleiben aller Voraussicht nach auf einem Defizit sitzen, das sich bei 10.000 DM einpendeln wird. Wir werden noch weiter Klinken putzen, um dies in den Griff zu bekommen, doch eins ist klar, dies wird keine Auswirkungen auf die Fahrradvergaben an die Bedürftigen haben. Unser Kernprogramm wird mit all den Errungenschaften, die über die Jahre etabliert wurden, noch intensiviert. Mittlerweile wird kein Fahrrad mehr ohne entsprechende Qualifizierungsseminare herausgegeben. Der Fokus hat sich weiter auf Frauengruppen konzentriert, sie erhalten in den Seminaren entsprechende Kenntnisse über ihr Arbeitsgerät Fahrrad und ein paar Anregungen, wie sie Kosten bei der Nutzung vermeiden, wenn sie Fehler rechtzeitig beheben.

Die Zukunft

Wir werden weiterhin versuchen, öffentliche Gelder zu mobilisieren, um Ihre Spende zu ergänzen. Wir werden uns vermehrt auf Kreditprogramme für Fahrräder konzentrieren, nachdem wir dieses Jahr erste überwältigende Erfolge zum vom BMZ kofinanzierten Kreditschema haben.

Es sieht so aus, dass sich Frauen gerne auf die Bedingungen einlassen, ein Rad innerhalb eines Jahres mit einem Zinssatz unter Bankzinsen zurückzuzahlen. Wie auch Jürgen Heyen-Perschons Ergebnisse seiner Doktorarbeit gezeigt haben, ist es für die Frauen kein grosses Problem, ein Fahrrad abzuzahlen, wenn sie erst mal das Gerät im Einsatz haben, um damit Geld zu erwirtschaften.

Wir blicken mit grossen Erwartungen in die Zukunft, denn es scheint so, dass sich durch die beharrliche Arbeit über die Jahre so manche Tür geöffnet hat und die Idee der Unterstützung des Fahrrads als Transportmittel in Afrika nicht mehr als die Idee von ein paar sonderbaren Fahrrad freaks angesehen wird. Dies zeigt auch die Präsenz von zwei Minister bei PABIC.

Die geräumige Werkstatt etwas ausserhalb von Jinja, in der die Räder vor der Vergabe montiert werden, wird multifunktionell genutzt. Dort werden Fahrradanhänger zum Transport von Kranken in Kleinserie hergestellt, es wird eine Maismühle betrieben, die seit dem ersten Tag Geld erwirtschaftet und es wird eine Sesam- und Maisölpresse dort betrieben.

Wir hätten gerne noch ein Projekt mit der Finanzierung von Solarkochern dabei, doch bisher sind alle Versuche gescheitert, dafür Finanzierungspartner zu finden.

Dabei würden sich die Seminare im Rahmen der Fahrradvergabe ideal für Capacity-Building im Umgang mit Solarkochern eignen.

Wir wünschen in diesem Sinne schon jetzt schöne Weihnachten und ein erfolgreiches 2002 und freuen uns natürlich über jegliche Unterstützung für die Menschen in Uganda.

Die Begegnung mit einer Frau, die ein Fahrrad hat...

Ich sass im Büro von ORUDE, der Partnerorganisation von BSPW (Bicycle Sponsorship Project & Workshop), da kam eine hübsche, groß gewachsene Frau in ihrem schönsten Kleid herein, mit einem kleinen Baby auf dem Arm.

Die Sekretärin erklärte mir, dass sie gekommen sei, um ihre Monatsrate für ihr Rad abzuzahlen. Ich fragte die Frau, wann sie das Rad bekommen hätte, für was sie es nutze und woher sie uns kennt.

Sie antwortete mit der Zurückhaltung einer Frau vom Lande in leisem Ton, dass sie das Rad tags als Taxi verleiht, dass sie es für die Erntezeit selbst verwende und dass sie von uns bereits vor fünf Jahren erfahren habe und sich bereits damals für die Rad beworben habe. Sie dankte mir für herzlich die Unterstützung, nachdem sie erfahren hatte, wer ich bin. Dann verschwand sie einfach so leise wie sie gekommen war...

Eindrücke vom Frauenfahrradrennen...

Als Rahmeprogramm zu PABIC fand ein Frauenfahrradrennen in Jinja statt, das beeindruckend war. Es nahmen 15 Frauen dran teil und ich wurde vorab schon mal gewarnt, dass ich gar nicht zu versuchen brauche, mit dem Rad mitzufahren, um ein paar Bilder vom Rennen zu erhaschen. Die Frauen seien einfach zu schnell für mich.

So liess ich das Rad auch prompt stehen und konzentrierte mich eher



Für weitere Informationen zum Kinderheim Morence Mpora:

Christa Frei

Kirschstr. 21c

76189 Karlsruhe

Tel & Fax 0721-578564

Für weitere Informationen zum Kinderheim Maama Jane's in Jinja sowie St. Moses Children Care Centre:

Alexandra Münch

Immengasse 6

72202 Nagold-Emmingen

Tel. 07032-22734 oder 0162-5176889

Wir bitten um Unterstützung unserer Arbeit in Uganda.

Wollen Sie jemandem ein Fahrrad finanzieren, so spenden Sie bitte auf das Kto. 10 323 70 12, Sparda-Bank Ba-Wü BLZ 600 908 00

Die Preise: 90 Euro für ein Fahrrad, 250 Euro für einen Krankentransportanhänger.

Für das Kinderheim Morence Mpora spenden Sie bitte auf das Kto. 20 323 70 12

Für das Kinderheim Maama Jane's oder St. Moses spenden Sie bitte auf das Kto. 40 323 70 12.

Bitte bei Verwendungszweck UNBEDINGT Ihre Postadresse angeben. Nicht den Verwendungszweck Fahrrad, der erschliesst sich von selbst. Ihre Adresse brauchen wir, wenn Sie eine steuermindernde Spendenquittung und einmal im Jahr Infos erhalten wollen.

auf die Frage, warum denn das so sei. Die ringsum stehenden Männer erklärten mir, dass es mittlerweile Frauen gäbe, die sich extra für solche Rennen vorbereiteten, schließlich sei der erste Preis so attraktiv, dass sich die Mühe allemal lohne.

Mittlerweile waren alle zum Start fertig, die Flagge schnellte hoch und die Frauen rasten wie die wilden los. Mir wurde ganz anders, weil ich wusste, welche Kurven sie vor sich hatten.

Doch zum Glück passierte nichts im Rennen, keine Stürze oder ähnliches, was auch darauf zurückzuführen ist, dass die Frauen einfach sicher sind auf ihren Rädern.

Gewonnen hat schließlich eine Frau, die schon einmal in einem Rennen erfolgreich war und die ihren Gewinn, ein Fahrrad, so geschickt eingesetzt hat, dass sie es sich damit ein einfaches Haus bauen konnte.

Neues vom Kinderheim Morence Mpora Rural Family & Orphanage

Ich traf Morence gleich bei der Einreise, um ihm sein Budget zu übergeben. Mein Plan eines Besuches musste der knappen Zeit geopfert werden. Doch die Nachfragen ergaben ein stimmiges Bild: Mpora hält seine Kinder und Jugendlichen dazu an, ihr Feld selbst zu bestellen und möglichst viel selbst zu produzieren. So kommt er mit seinem Heim nicht in die Abhängigkeit, Nahrungsmittel ankaufen zu müssen, was viel Geld kostet und schon manches Kinderheim hier liquidiert hat.

Mpora unterstrich nochmal, wie wichtig dass es sei, dass einige seiner Jugendlichen die teure weiterführende Schule besuchen könnten, denn es geht drum, langfristig zu denken. Er braucht zur Führung seiner Einrichtung auch qualifizierte und engagierte Leute, die er dann rekrutieren kann.

Die Sicherheitslage im Westen, so nahe an der Grenze zum Kongo ist nach wie vor unübersichtlich. Morence sagte zwar, dass es besser geworden sei, doch die Auskünfte der Botschaft oder der anderen Deutschen hier sprechen andere Worte...

Es ist einfach schwer einzuschätzen, was wirklich los ist und das ganze Gebiet ist eben mit voll mit Soldaten und Milizen, die sich in den Grenzgebieten zwischen Kongo, Sudan und Uganda aufhalten.

Das Projekt hat insgesamt gewonnen, er hat sich um die weitere Verbesserung der Unterkünfte bemüht und lässt allen UnterstützerInnen herzlich danken.

Morence wird mit Christa weiterhin in engem Kontakt stehen, wie er auch hier mit FABIO/BSPW in Kontakt steht. Es hat sich eine wirklich fundierte Beziehung entwickelt und wir hoffen, dass seine Arbeit entsprechend durch Spenden gewürdigt wird.

The Jinja-Declaration

As an official document for further lobbying of nonmotorised transport the Jinja-Declaration was formulated by the participants of the conference. It will be sent to politicians all over the continent and given to donor agencies.

THE JINJA DECLARATION

25th November 2001

The first Pan African Bicycle Conference (PABIC) held in Jinja, Uganda, 21-25 November 2001, with international representation from 30 governments and organizations, to "analyze the role of the bicycle in the 21st Century".

The participants of PABIC declare that the following severely inhibit development on the African continent:

Mobility and Transport

Poor access to; markets for smallholders and small entrepreneurs, health care, schools, employment and leisure activity.

Failure by Governments to use all modes transport to improve essential service delivery, such as; community health care, policing, education and agricultural extension.

Lack of planning for mobility needs of the majority population.

Economy and Productivity

Inadequate training for road users and transport professionals.

Transport plans and supportive policies which fail to address non-motorized transport (NMT).

Insufficient data which hampers effective planning and development of interventions.

Underdeveloped infrastructure for NMT.

Poor planning for multi-modal transport.

Given the importance of personal mobility for economic and social development, and that affordable mobility is critical to sound economic and social development in Africa;

Be it resolved that the governments of African States and other stakeholders should:



Recognize that bicycles and other forms of non-motorized transport (NMT) are the most efficient and effective modes of local transport. Formulate of an African NMT network and ongoing regional coordination on NMT.

Establish comprehensive plans for NMT as part of the National and Local Transport Master Plans in order to exploit fully the potential contribution of NMT to the sustainable development of African society and national economy, generally, and the transport system in particular.

These plans and programs should; Address urban and rural transport issues.

Include rather than exclude; the poor, women, youth, elderly and the disabled.

Facilitate multi-modal trip generation and assignment.

Establish planning and design guidelines and standards for NMT.

Promote development of policies and practices that protect the rights of non-motorized travelers on an equal basis, including programs to provide safety to them.

Establish a policy environment that supports activities that utilize bicycles and other NMT in income and employment generating activities.

Create awareness programs highlighting the importance of NMT and its role in society.

Formulate policies and programs that will reduce environmental destruction; air, water and noise pollution.

Eliminate taxes and tariffs on new bicycles and their spare parts.

Develop regional teams for continued research, information generation and dissemination.

Formulate policies that support the development of bicycle enterprises in Africa.

High taxes and tariffs on bicycles, which have high price elasticity, leading to low utilization.

Mobility constraints limiting productivity, economic growth and employment generation.

Importing oil and motorized vehicles which are a major drain on foreign exchange.

Urban traffic congestion, such as lost working hours, wasted fuel.

Quality of Life

Road safety causing loss of life and property, especially to vulnerable road users such as pedestrians, school children, bicyclists and the elderly.

Traffic conditions which intimidate urban populations, eroding security and livability.

Environmental destruction; air, noise and water pollution, hydrology, emissions of CO₂ and other greenhouse gas pollution.

Planning, Policy and Politics

Failure by the authorities to protect and enforce the rights of non-motorized travelers.