

Geht nicht, gibt's nicht!



Bis zum kühlen Bier in Copargo wird es noch eine Weile dauern, der Weg ist noch weit auf der Route Nationale Nr.2, die bis fast in die Landesmitte inzwischen ganz passabel ausgebaut wurde.

Das kommt vor allem den Menschen im „Transportwesen“ zugute, die ein Auto bis zum letzten cm³ zustopfen, wofür wir einen 7,5-Tonner bemühen würden.

Wir fahren jetzt schon so lange durch das Land und betrachten jedes Mal mit ungläubigem Blick diese hochbeladenen Vehikel, in denen ja auch noch mindestens 6-7 Passagiere sitzen.

Und jedes Mal sind wir der Meinung, dass wir sie nach der nächsten Biegung mit gebrochener Achse im Straßengraben antreffen werden, was allerdings auch oft genug passiert, vor allem bei den Holperpisten mit ihren metertiefen Löchern und Furchen.

In Benin, wie in allen westafrikanischen Ländern, transportiert immer irgendjemand irgendetwas irgendwohin, und es ist eine Selbstverständlichkeit, dass man nicht halbleer über die Lande fährt, die Zahl der Autobesitzer ist überschaubar - ein Sozialverhalten, dass man sich bei uns auch manchmal wünscht.

Landwirtschaft und Handel, das sind die wenigen Tätigkeiten, die Menschen mit einer geringen oder fehlenden Schulbildung ausüben können, anspruchsvollere Arbeitsfelder bleiben ihnen oft verwehrt.

Deshalb liegt der besondere Augenmerk des EFB auf einem seiner erfolgreichsten Projekte: dem der Erwachsenenbildung für Frauen und Männer. Der Landesdurchschnitt an Analphabeten liegt bei etwa 40%, im strukturschwachen Norden bei 60%, wobei auch hier die Frauen häufiger betroffen sind. Trotz einer Einschulungsrate von inzwischen 97% brechen 20% der Grundschüler die Schule ab, und wieder vorwiegend Mädchen. Es hat sich inzwischen in Copargo herumgesprochen, welche Fenster sich für die Menschen öffnen, die die Grundzüge des Lesens, Schreibens und Rechnens beherrschen, die Nachfrage nach Grund- und Weiterbildungskursen ist ungebrochen hoch: wir werden „am Ball bleiben“.

Die Nord-Süd-Strecken sind noch relativ gut ausgebaut, sie verbinden die wesentlichen größeren Städte des Landes; vor allem aber der Hafen von Cotonou ist zentrales Ziel für den Gütertransport der Binnenstaaten Burkina-Faso, Mali und Niger. Der amtierende Präsident Benins, Patrice Talon, verfolgt seit 2016 ein ehrgeiziges Straßenbauprogramm, um durch bessere Wartung der Straßen die schweren Unfälle zu vermindern. Doch das kostet alles sehr viel Geld.

Abseits dieser Pisten, die wir teilweise auch befahren müssen, finden sich kaum geteerte Straßen, und wenn, ist der Straßenbelag einfach ohne Unterbau auf den Sand „geklatscht“, die Haltbarkeit ist dementsprechend kurz. Der Belag bricht auf, tiefe Furchen wechseln sich ab mit geschmolzenem und wieder erstarrten Teer, und die Regenzeit gibt allem dann den Rest, sodass viele Strecken nicht mehr passierbar sind.

Auch wir mussten etliche Male bei unseren „Inspektionsfahrten“ über das Land umkehren.

Wer kein Fahrzeug sein eigen nennt, nimmt für größere Strecken eine der Überlandbusse, deren abgebrühte Fahrer sich wenig um die Straßenschäden scheren und ungerührt über alles hinwegbrettern.

Auf dem ca. 580km langen Eisenbahnnetz fuhr im Dezember 2007 der letzte Zug, mit dem die Händler bis dahin Ware beförderten, die in kein Taxi oder Bus passten. Alle Bemühungen, auch mit den Nachbarländern, den Schienenverkehr wieder zu beleben und auszubauen, scheiterten letztlich.

So wurde im April 2014 von Niger und Benin die Grundsteinlegung für einen Bahnhof in Niamey (Hauptstadt von Niger) feierlich begangen, 3 Jahre später kündigte die beauftragte französische Firma Balloré den Vertrag, die Eisenbahnstrecke von Niamey nach Cotonou zu bauen.

Benin und Niger beauftragten danach ein chinesisches Unternehmen damit, geschätzte Kosten: 4 Milliarden US-Dollar.

Die wenigen Schifffahrtswege werden meist von kleineren Holzbooten zu Transportzwecken genutzt, für größere Schiffe sind die Gewässer nicht tief genug.

Wir organisieren bei unseren Reisen durch Benin immer selbst unseren Transport mit Fahrer und PKW oder kleinem Bus (je nach Teilnehmerzahl) und sind bisher (mit einer Ausnahme) im wahrsten Sinne des Wortes immer gut gefahren.

So können wir sowohl über Reisezeit als auch Verweildauer an bestimmten Orten selbst entscheiden, was sich oft erst aus der jeweiligen aktuellen Situation ergibt.

„Fahre nie schneller, als Dein Schutzengel fliegen kann“ (Peter Darbo)

Renate Schiestel-Eder