

Unterwegs oder: „wenn Fünfe eine Reise tun“



(Froh schlägt des Herz im Reisekittel, vorausgesetzt, man hat die Mittel. *Wilhelm Busch*)

Scheinbar endlos schlängelt sich das Band der längsten Nationalstraße(Nr. 2) mit ca. 730 km von der Küste bis hin zur nigerianischen Grenze im Norden des Landes. Immer, wenn wir auf dem einzigen internationalen Flughafen in Cotonou landen, denken wir mit Wehmut und leichtem Schaudern an die Autofahrt zu unserer Partnergemeinde Copargo im nördlichen Benin, eine Strecke von ca. 530 km, die von Google-Maps mit einer mehr als optimistischen Fahrzeit von 7 Stunden und 45 Minuten angegeben wird. Über die Nationalstr 1, die seit Jahren im mittleren Teil selbst von den Einheimischen gemieden wird, sind es noch 50 km mehr (nur die Fahrer der Fernbusse brettern unbeeindruckt über diese mit Schlaglöchern übersäte Holperpiste).

Tags zuvor überflogen wir bei der Anreise nach Cotonou diese Entfernung in einer schlappen halben Stunde, um dann am nächsten Tag die gleiche Strecke mit dem Auto zurückzufahren, und wir haben es noch nie unter 9-10 Stunden geschafft, selbst wenn wir keine großen Pausen einlegten.

Bei meiner ersten Reise nach Benin 2008 erzählte man uns, dass demnächst in der Stadt Parakou, ca. 155 km südöstlich von unserer Partnergemeinde gelegen, ein zweiter internationaler Flughafen gebaut werden sollte, und wir freuten uns schon auf eine in Zukunft beträchtlich verkürzte Anreise nach Copargo. Jahr um Jahr ging ins Land, wir hörten nichts mehr von dem Vorhaben und lästerten etwas herum, bis uns die Boshaftigkeiten im Halse stecken blieben angesichts der unendlichen Geschichte des neuen Flughafens in Berlin, dessen geplante Einweihung ursprünglich für 2007 vorgesehen war.

Im November 2017 verkündete Berlins Regierender Bürgermeister Michael Müller (SPD), dass man 2019 mit einer Eröffnung rechnen könne. Doch schon!!!

Bei unserer letzten Reise im Oktober 2017 erkundigten wir uns nochmals nach dem Stand der Dinge bezüglich des Flughafens Parakou und erfuhren zu unserem großen Erstaunen, dass er fertig sei. Logischerweise kam die Anschlussfrage: „ Und warum können wir dann dort nicht landen?“. Fast mit stoischer Ruhe, völlig unaufgeregt kam die Antwort: „ Weil man die Bedarfsplanung erst nach der Fertigstellung erhoben hat, und die ergab, dass dort so gut wie kein Mensch hinfliegen will“. Bevor jetzt irgendjemand auf die Idee kommt, über die beninische Misswirtschaft herzuziehen, dieser Flughafen ist wenigstens fertig geworden!! (oder vergleiche Flughafen Kassel!)

Wobei uns diese Vorgehensweise schon recht bekannt vorkommt, denkt man an die unzähligen Bauruinen, die wir bei der Fahrt durchs Land sahen. Gebaut wird, wenn Geld da ist, ist es alle, wird der Bau eingestellt, und kommt kein Geld mehr nach, dann bleibt der Bau halt unvollendet, Gras wächst meterhoch aus dem ersten Stock, der meist ausschließlich mietfrei von Ziegen bewohnt wird.

So mussten wir auch 2017 von Cotonou in den Norden zurückfahren, was eigentlich für den Tag nach unserer Landung geplant war. Pläne kann man ja mal machen!

Nach dem Auschecken betraten wir staunend die völlig neu renovierte Halle, auch die Kontrollen liefen zügig ab, und munter schritt unsere fünfköpfige Reisegruppe zum Kofferband, um unsere Bagage abzuholen.

Unser Vorstandsmitglied Christiane (die seit Jahren für die schönen Kalenderbilder sorgt, die dann vor dem Druck von unserem Beigeordneten Manfred Schröder in mühevoller Kleinarbeit optimiert werden) entdeckte plötzlich eine weiße Tafel, auf der unsere Namen standen, und das verhieß nichts Gutes!

Ahnungsvoll und inzwischen auch müde (wir waren seit 15 Stunden auf den Beinen) fragten wir einen sehr freundlichen, gut aussehenden jungen Mann nach der Bedeutung dieser Auflistung, und mit dem Ausdruck des größten Bedauerns teilte er uns mit, dass unsere Koffer im Gegensatz zu uns Paris nicht verlassen hätten. Entgeistert schauten wir uns an und fragten, welche unserer Koffer betroffen seien. Lakonische Antwort: „Alle!“ Alle bedeutete 10 Koffer, da jeder von uns zwei mit sich führte.

Daraufhin wurden unsere Gesichter noch länger, und wir mussten uns entscheiden zwischen einem Weinkrampf oder einem hysterischen Lachanfall.

Nächste Frage: „Und wann wird unser Gepäck nachgeschickt?“ „Morgen Abend, gleicher Ort, gleiche Zeit“. Natürlich wurde nichts ins Hotel geliefert, wir mussten 24 Stunden später wieder am Flughafen antreten, um dann im günstigsten Fall unser Hab und Gut in Empfang zu nehmen. Inzwischen haben wir viel von der afrikanischen Gelassenheit gelernt, Situationen hinzunehmen, an denen wir absolut nichts ändern können. Schlagartig wurde uns bewusst, dass wir – außer einer umsichtigen Mitreisenden, die ein Not-Wäsche-Päckchen im Handgepäck hatte-, die nächsten 24 Stunden in denselben Klamotten zubringen mussten.

Die ganze Situation wurde merklich entspannt, als eine von uns nüchtern bemerkte: „Na und, früher hat es auch nur samstags nach dem Baden frische Unterwäsche gegeben, die für die folgende Woche reichen musste“, was dem Rest der Truppe ein befreiendes Lachen entlockte

Nachdem alles geklärt war, empfingen uns unsere geduldig wartende Reiseleiterin und unser langjähriger beninischer Freund Constant im Außenbereich des Flughafens. Nachdem wir von unserem Missgeschick berichtet hatten, fuhren wir zu einem noch offenen Supermarkt (es war inzwischen nach 22.00 Uhr), wo wir uns mit den notwendigen Hygieneartikel eindeckten. Wir beschlossen diesen denkwürdigen Tag mit einem wirklich kühlen, köstlichen Bier, der Hunger war uns vergangen und fielen dann ziemlich platt in die Betten.

Am nächsten Morgen wollten drei von uns ursprünglich nach Copargo aufbrechen, die beiden anderen blieben noch zwei Tage in der Küstenmetropole, um zwei Termine im Außen- und Gesundheitsministerium, wahrzunehmen. Die Zwangspause wegen der nicht eingetroffenen Koffer brachte unseren straffen Arbeitsplan in Copargo ganz schön durcheinander. Es sei im Voraus gesagt, dass trotz des um einen Tag verkürzten Aufenthaltes in unserer Partnergemeinde alle vorgesehenen „Arbeitseinheiten“ geschafft wurden.

Abends standen wir also wieder am Band und begrüßen wie die kleinen Kinder freudig jeden ankommenden Koffer, bis die „Bagage“ tatsächlich komplett war. Zeitig brachen wir am nächsten Morgen in Richtung Norden auf, zählten in Erwartung etlicher Hubbelpisten noch einmal unsere Knochen durch, konnten uns aber erstaunlicherweise über mäßig bis gut befahrbare Straßen erfreuen, natürlich mit den unvermeidlichen Ausnahmen.

Die Regenzeit ging gerade ihrem Ende entgegen, und man kann dieses satte, kräftige Grün, das uns in gefühlten 1000 Variationen von Gelb- bis Blaugrün entgegenleuchtete, in Worten gar nicht beschreiben. Die Pflanzenwelt explodierte geradezu, das Gras stand teilweise meterhoch am Straßenrand und klatschte bei engen Pisten hörbar gegen die Scheiben unseres Fahrzeuges.

Der nur 125 km schmale Küstensaum, der im Osten an Nigeria und im Westen an Togo grenzt, wird beherrscht von der Wirtschaftsmetropole Cotonou, dem größten Hafen Westafrikas und dem bedeutendsten Umschlagplatz für „gebrauchte“ Autos, also solche, die bei uns aus dem Verkehr gezogen wurden.

Fährt man landeinwärts in Richtung Norden, so reiht sich kurz nach dem Verlassen der Großstadt Cotonou, Dorf an Dorf. Einfache Lehmhäuser, aber auch gemauerte Gebäude säumen die Durchgangsstraße. An den Ortsein- und -ausgängen zwingen mächtige Bodenwellen die Autofahrer, mindestens in den 2. Gang zurückzuschalten. Tut man dies nicht, dann setzt der Wagen mit allen sich daraus ergebenden fahrgestellzerstörenden Folgen mit lauten Krachen auf, und wenn man Pech hat, ist die Achse auch hin. Diese drakonischen Maßnahmen sind notwendig, weil sonst die Autofahrer die innerorts geltende Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h einfach nicht zur Kenntnis nehmen und oft mit doppeltem Tempo durch das Dorf rasen. Auf diese Weise verlor unser Patenmädchen Hélène Sama bei einem schrecklichen Unfall ihr linkes Bein und ist seither auf eine Krücke angewiesen. Inzwischen hat sie mit Hilfe eines vom EFB vermittelten Paten ihr Abitur bestanden und studiert im dritten Jahr an der Universität in Cotonou fürs Lehramt. Bei unserem letzten Aufenthalt 2017 besuchte sie uns und bedankte sich noch einmal sehr für die Unterstützung, ohne die sie all dies nicht hätte realisieren können.

Während der ersten 100 km landeinwärts begleitet uns noch eine typisch tropische Vegetation mit Palmen verschiedener Art und Bananenstauden, ab und an trifft man in von Lagunen geprägten Abschnitten sehr selten Reisfelder an. Der Eigenanbau kann den Bedarf bei weitem nicht decken, sodass erhebliche Mengen importiert werden müssen.

Im Hinterland der Küste findet man ein ganzes System von Sümpfen, Lagunen und Flüssen, wo eine bescheidene Fischwirtschaft möglich ist, die es sonst nur direkt an der Küste gibt, aber auch da in überschaubarem Rahmen, da die schwimmende Fischindustrie dabei ist, wie im gesamten Westafrika, auch den Golf von Guinea leer zu fischen.

Weiter nach Norden steigt das Land allmählich an, bis sich in der Gegend von Dassa inselartige Hügel aus dem ca 250m hohen Plateau erheben, umgeben von sog. „Trockenwäldern“. Ein großer Teil der Wälder ist der Brandrodung zum Opfer gefallen, um landwirtschaftliche Flächen zu gewinnen, was die Landschaft natürlich stark verändert hat, auf denen Öl- und Kokospalmen gepflanzt und Bananen- und Ananasplantagen angelegt werden. Unmerklich wechselt das Landschaftsbild nach Norden zu in die typische Feuchtsavannenvegetation, bis im Nordwesten, nahe der togoischen Grenze, das einzige Gebirge Benins am Horizont auftaucht, das Atakora

Gebirge mit seiner höchsten Erhebung, dem 658 m hohen Berg Sokbaro. Danach geht die Landschaft in die Trockensavanne über, wo einem schon der heiße Wüstenwind Hamatan die Schweißperlen auf die Stirn treibt. So viele Male sind wir schon durch dieses Land gefahren und sind doch jedes Mal beeindruckt von der vielfältigen Landschaft, in der wir immer wieder Neues entdecken.

Wer reisen will, muss zunächst Liebe zu Land und Leute mitbringen, zumindest keine Voreingenommenheit. Er muss guten Willen haben, das Gute zu finden, anstatt es durch Vergleiche tot zu machen. (Theodor Fontane)

Renate Schiestel-Eder