

aus der Reihe: Tüngi's Reisen



Tagebuch vom 5.3.2014



*Bahnfahrt an die
Elfenbeinküste*

von Hans Tuengerthal



Mein Zug, der in mehr als 30 Stunden von Ouagadougou nach Abidjan fuhr

Die ungemütliche Nachfahrt geht weiter, wieder kommt ein Uniformierter, auch will Fahrkarten sehen; es dauert nicht lange kommt schon wieder ein Uniformierter, der sammelt wieder Pässe ein. Im Bahnhof **Kaouara** in Elfenbeinküste angekommen, werden wir aufgefordert sofort zum Zoll zu gehen. Dieses Mals ist das Personal wenig freundlich. Hier scheint im Kasernenton die Kommunikation geleistet zu werden. Auch hier paradien verhältnismäßig viele Soldaten, die ihre automatischen Waffen augenfällig tragen und Zöllner umher, machen sich wichtig; die meisten Bahnhofsbewohner machen um sie einen Bogen. Das schließt nicht aus, daß sich einige der Händler (weniger die Frauen) ihre Nähe suchen und mit ihnen reden und blödeln, wie sich an den abrupten Äußerungen ableiten läßt. Andererseits ist die Kontrolle hier professioneller, unpersönlicher, keine Ansprache, keine Verabschiedung. Ich denke nach. Die Polizei wird hier offensichtlich nicht als Dein Freund und Helfer empfunden. Das ist auch kein Wunder, denn der letzte Bürgerkrieg ist noch nicht lange her. Und damals waren weder die Fronten klar noch die Parteien eindeutig erkennbar, die Unterstützung verlangten. Erst Ende 2011 wurde der Bürgerkrieg durch einen labilen inneren Frieden beendet.

das Foto des Passes wurde in Ouagadougou auf der Botschaft gemacht

Auch hier im ausgedehnten, in seinen Grenzen für mich nicht erkennbaren **Bahnhofsgelände**, schwebt über der gesamten Dunkelheit ein eigenartiger Geruch, der von den kleinen Feuern rührt, auf denen Fleisch und Mehlspeisen gegrillt bzw. gegart werden. Es wirkt alles unwirtlich, angespannt, explosiv. Dazu trägt sicherlich auch der schwere Duft der blühenden Tropenbäume statt deren roten und gelben Blüten auf dem Boden herum liegen. Aus der langen Schlange der Bahnreisenden werden wir Europäer und einige wenige Afrikaner rausgefischt und im Kommando-Ton aufgefordert ins Zollgebäude zu gehen. Hier liegen wieder unsere Papiere bereit.



das neue Visum für Côte d'Ivoire

Wieder werden wir aufgerufen, dann ein Einreisestempel in die Nähe des bereits eingedruckten Visums gedruckt. In einem Fall wird bei einem älteren Mann die Einreise offensichtlich verweigert, er, der auch etwas auffallend gekleidet ist, versucht zu argumentieren, wird aber barsch unterbrochen. Schließlich geht er brummelnd davon. Nach mehr als einer Stunde Aufenthalt, den ich nutzte 2 Falschen Cola leer zu trinken, geht die Bahnfahrt weiter.

Die ganze Nacht mache ich kein Auge zu, die ganze Nacht lese ich über "The Lost Boys" in Süd-Sudan, jener Region, in der eine christianisierte, archaisch strukturierte Gesellschaft sich vor den Übergriffen der islamischen Regierungen im Norden zur Wehr setzt, in einem brutalen "**Bürgerkrieg**" eine staatliche Eigenstaatlichkeit erkämpft. Diese wird schließlich (trotz des afrikanischen Dogmas, daß keine [aus der Kolonialzeit stammende Grenze] verschoben werden darf) im Juli 2011 erworben. Und bereits Ende 2013 bekämpfen sich die beiden wichtigsten Stämme, die Dinka und Nuer bis aufs Blut. An diesem Beispiel läßt sich die fehlende Eignung europäischen Sprachgebrauchs für afrikanische Entwicklungen demonstrieren, denke ich auf der nächtlichen Fahrt. Ein Bürgerkrieg setzt

Die Bahnfahrt durch Elfenbeinküste

Tagebuch 5.3.2014

eine bürgerliche Gesellschaft voraus, die Bewußtsein/Erfahrung hat, in eigener Verantwortung eine Organisation zu schaffen, die eine allen nützende Schutzburg baut und diese gemeinsam betreut.



DESIGNATION des TRAINS	JOURS DE CIRCULATION	PROVENANCE	ARRIVEE PROCHAINE A BORD	DESTINATION
EXPRESS N° 11	MERCREDI	ABIDJAN		OUAGADOUGOU
	VENDREDI			
	DIMANCHE			
	MARDI	OUAGADOUGOU		ABIDJAN
	JEUDI			
	SAMEDI			
INFORMATIONS DIVERSES				

die seltenen Bahnverbindungen zwischen Abidjan und Ouaga

Doch leider ist dieses **Bewußtsein** zerstört und die Einheit zerrissen, so daß sich mindestens 2 Gruppen in der Schutzburg bekämpfen. Nein, hier gibt es nur Sippen, Stämme, Völker, manchmal mit gleichen Religionsmustern, Sozialstrukturen und Lebensweisen verknüpft. Aber einen Bürger, einen Citoyen hieraus machen zu wollen, wird fehlschlagen, denn der müßte durch das Denken der Aufklärung gegangen sein und einem über persönlichen Interessen stehendem Allgemeinwohl verpflichtet sein. Nein, der Afrikaner wird wie jene "parlamentarischen" Ver-

treter des afghanischen Wolesi Dschirga erwarten, daß der eigene Stamm, das eigene Volk alle organisierbare Unterstützung bekommen wird, das ist man seinen Verwandten und seinen Ahnen schuldig! Ja, auf so einer Fahrt hat man Zeit sich Gedanken zu machen.



Auf einem Bahnhof in Cote d'Ivoire, Händlerinnen

Ich glaube, Afrika insgesamt hatte im letzten halben Jahrhundert keine so schwierige Situation wie jetzt, wo an vielen Stellen Konflikte zu Bürgerkriegen eskalieren, wie gegenwärtig: 2011 begann die **Ara-bellion**, jetzt ist ein großer Teil Nordafrikas destabilisiert, bzw in bürgerkriegsähnlichen Unruhen: vor allem Libyen, Tunesien, Ägypten. Der Sahara-Gürtel ist durch die radikalen Fundamentalisten z.T. unregierbar, zB Nord-

Mali, Süd-Algerien, Sudan-Dafur. Auf der anderen Seite wird Äthiopien zu einer dauerhaften Hungerregion, das benachbarte Somalia ist ein *failed states*. Nicht weit entfernt hat sich zwar Eritrea von Äthiopien gelöst, aber seit dieser Zeit wird es erschüttert von bürgerkriegsähnlichen Unruhen, weshalb die Flüchtlinge bis nach Deutschland drängen. Selbst die Tourismus-Länder Kenia und Tansania werden von Attentate auf ausländische Investitionen erschüttert, die so dringend benötigt werden. Der Sudangürtel hat mehrere Bürgerkriege, z.B. Süd-Sudan oder in der Zentralafrikanischen Republik. Ganz zu schweigen von den Jahrzehnte dauernden **Bürgerkriegen** im Kongo¹. Und auch Zimbabwe ist instabil und arm und eine Belastung für die Nachbarstaaten. Verunsichert und erschüttert erfahren wir, daß so reiche Staaten wie Nigeria² das Entführen christlicher Schülerinnen, die als Sklavinnen an Moslems verkauft werden sollen, nicht verhindern können. Afrika scheint aber auch Europa zu destabilisieren, denn die hundert-Tausende, die als Flüchtlinge vor den Toren Europas stehen, erzwingen eine Diskussion, die an das Mark des europäischen Selbstverständnisses geht. Entweder vertreten wir die Menschenrechte, die die Grundlage der Weltgemeinschaft UNO sein sollen, dann müssen wir allerdings auch ihnen Freizügigkeit gewähren (es sei denn wegen politischer Haltung und kriminellen Aktivitäten diskreditieren sie die notwenige gastgeberische Großzügigkeit) oder wir beziehen uns nur auf uns selbst, erklären da Boot für besetzt und akzeptieren nur jene, die uns nützlich erscheinen (gut ausgebildete Facharbeiter), akzeptieren aber keine humanitären Argumente, daß sie in

¹ der erste Bürgerkrieg Kongokreise 1960-63) wurde von Europa angefacht als 1960 nach der Unabhängigkeit die Industriestaaten das rohstoffreiche Katanga sichern wollten. Als sich Katanjga 1971 als Shaba unabhängig erklärte wurde es Shaba-Intervention genannt, auch viele Tote. Nach der politischen Destabilisierung 1994 unterscheiden wir 3 Bürgerkriege, den 1. Kongokrieg (1996-1997), den 2. Kongokrieg (1998-2003), den 3. Kongokrieg (2007-2009), diese haben über 4 Mill Tote gefordert und die Nachbarländer mit den Flüchtlingen erschüttert. Zeitweise wurde auch Ruanda und Burundi überfallen.

² Die Länder mit dem höchsten Bruttoinlandprodukt waren 2012 die Südafrika.Rep mit 385 Mrd\$, gefolgt von Nigeria 262Mrd\$, Ägypten mit 257 Mrd\$, Algerien 207 Mrd\$, Angola 114 Mrd\$, Marokko 98 Mrd \$, Bei Einwohnern: Nigeria 170 Mill; Äthiopien 91 Mill, Ägypten 80 Mill, Kongo 65 Mill, Südafrika 51 Mill Ew.

Die Bahnfahrt durch Elfenbeinküste

Tagebuch 5.3.2014

der Heimat um ihr Leben fürchten müssen. Unsere Erkenntnis "das Boot ist voll" rechtfertigt offensichtlich die Negierung der moralischen Kategorien christlicher Nächstenliebe. Diese Perspektive scheint im aktuellen Wahlkampf (am 25.5.2014) für die "Wertegemeinschaft Europa" die wichtigsten Argumente zu liefern und vermutlich werden die ausländerfeindlichen, bzw die euroskeptischen Parteien den größten Zulauf haben. Zynisch? mindestens peinlich!³

In der Nacht gehe ich noch einmal in den Bistrowagen, trinke wieder eine Cola. Jetzt sind schon einige der Männer recht besoffen, deshalb halte ich mich auch nicht lange auf. Als ich auch mal wieder auf die Toi muß, bin ich an angenehm überrascht, sie ist immer noch sauber. Die Leute in meinem Wagen haben sich alle zum Schlafen hingelegt, ihr Schnarchen fällt beim Bahnlärm nicht auf. Gegen 0600 Uhr beginnt es zu tagen, noch schlafen alle meine **Mitreisenden**. Weil die Reisenden in der ersten Klasse keine kleinen Kinder mitgebracht haben, fehlt auch das sonst übliche Greinen und Weinen wegen Hunger. Bei einem Blick durch mein kleines Fensterloch sehe ich, daß der Himmel bedeckt ist, also die Sonne nicht scheint.



Händlerinnen auf dem Bahnsteig

Die Landschaft ist ziemlich flach, Baumgruppen wechseln mit weiten Flächen, auf denen überwiegend Felder sind, aber eher im Sinne von Gärten, denn wir haben hier keine großflächige Farmwirtschaft, sondern die typischen Pflanzungen der Kleinbauern. Doch ab und zu kommen wir an ausgedehnten Baumbeständen vorbei. Das sind allerdings keine Wälder, denn die ziemlich gleich großen Bäume haben kaum Unterholz, ein Zeichen, daß es sich hier um Plantagen handelt, genau genommen um **Kakao-Plantagen**.



Die Früchte wachsen aus dem Stamm (Wikipedia)

sollte. Kakaobäume lernte ich bereits in der Karibik kennen, wo ich mir Plantagen genauer anschaute. Der Kakaobaum, ein langer, dünner Unterholzbaum mit glatten, schwertartigen Blättern, wird bis zu 15 Metern hoch, aber als kultivierter Baum nur 8 m.

Kakao wurde vom Botaniker Carl von Linné *Theobroma* „Speise der Götter“, genannt; ihm werden aphrodisischen Eigenschaften nachgesagt. Er stammt aus dem Amazonasgebiet, wurde schon von den Indianern genutzt. So lernten auch die Spanier die Frucht kennen. Der immergrüne Kakaobaum blüht unter günstigen Voraussetzungen ganzjährig und trägt damit auch über das ganze Jahr Früchte. Die roten Früchte sind bis zu 30 cm lang und wiegen bis zu 500 Gramm. Sie enthalten bis zu 50 in das Fruchtfleisch eingebettete Samen, umgangssprachlich als Kakaobohnen bezeichnet. Die Früchte wachsen ungewöhnlicher Weise direkt am Stamm, das wird **Kauliflorie** genannt. Üblicher Weise wachsen Früchte am Ende der Zweige, dadurch lassen sie sich besser vom Wind oder vorbeifliegenden Insekten befruchten. Tatsächlich werden die Kakaoblüten von einer bestimmten Mückenart bestäubt. Mit einem vollen Ertrag kann ab dem zwölften Lebensjahr gerechnet werden. Kakao wird zweimal im Jahr geerntet, das erste Mal zum Ende der Regenzeit bis zum Beginn der Trockenzeit, das zweite Mal zu Beginn der nächsten Regenzeit. Eine Kakaopflanzung ist keine hübsche oder schöne Pflanzengesellschaft, denn die mickrigen Stämme werden meist auf 5 - 6 Meter gestutzt, die dunkelgrünen, oft fleckigen Blätter machen den unterholzlosen Bestand düster. Um 08 Uhr 15 Uhr esse ich etwas

³ tatsächlich gewannen bei den Wahlen zum Europäischen Parlament die Euroskeptiker und Fremdenfeindlichen.

Die Bahnfahrt durch Elfenbeinküste

Tagebuch 5.3.2014

mitgenommenes Brot nehme meine Malerone-Tablette gegen Malaria. Dann lese ich weiter. Gegen 10 Uhr erreichen wir **Bouaké**, eine Stadt im Kakao-Gürtel. Der Bahnhof wirkt schmutzig und vergammelt, abweisend. Abfall liegt reichlich herum. Verkäuferinnen versuchen Lebensmittel durch die Fenster zu verkaufen, denn den Zug dürfen nur Inhaber von Fahrkarten betreten. Diese Stadt wurde von den Franzosen vor mehr als 100 Jahren gegründet und hat heute als drittgrößte Stadt mehr als 600.000 €w. Die Stadt liegt ziemlich in der Mitte des Staates und wurde zur Grenzregion während des Bürgerkrieges im Mai 2005, der nördliche Teil des Staates geriet unter Kontrolle der aufständischen *Forces Nouvelles*, während die südlichen Regionen von den Regierungstruppen gehalten wurden.

Gegen 1200 Uhr erreichen wir **Agboville**, diese Stadt wirkt erheblich einladender, weshalb ich auch auf den Bahnsteig gehe und nun Fotos von den zahlreichen Verkäuferinnen zu schießen versuche, denn ich bin immer wieder beeindruckt, welche großen Lasten sie auf dem Kopf balancieren. Da ist eine Frau, die hat in einer großen Plastikschißel mindestens 20 große Baguettes⁴. Die Frauen und Männer müssen schon hart arbeiten um ihren Lebensunterhalt zu verdienen. Die internationalen Tabellen sagen, das durchschnittliche Jahreseinkommen, beträgt ca 1600 \$, das sind also ca 1200€, oder 2-3€/Tag. Und das



Die Reste eines Schutzwaldes

werden die Frauen hier am Tag bei weitem nicht als Gewinn verdienen. Hier läßt sich Armut beobachten. Nach einer 1/2 Stunde Aufenthalt fahren wir weiter, die Frauen haben nicht die Hälfte ihrer präsentierten Waren verkauft. Die Zahl der der bahnnahen Orte nimmt zu, denn der Süden ist dichter besiedelt, offenbar haben sich auch die Dörfer entlang der Bahntrassen ausgedehnt. Die Dörfer wirken vergammelt, wenig ordentlich. Ob das noch Folgen des Bürgerkrieges sind? Je weiter wir nach Süden kommen, um so gerupfter scheint mir die Natur, dazu gehören geplünderte Wälder, vor einem von ihnen erinnert noch das Schild "**Primärwald**" daran, daß es hier einen Naturpark gab. Die als "*Upper Guinean forests*" bezeichneten tropischen Regenwälder wurden seit der Unabhängigkeit vor mehr als 50 Jahren dramatisch geplündert. Von den ursprünglich ca 125.000 qkm Urwäldern stehen mittlerweile knapp über 20.000 qkm unter Schutz. Unter Primärwald verstehen wir die Pflanzengesellschaften, in denen die typischen Bäume von altersher das Bild abgeben. Das müssen auch große Bäume sein. Im Unterschied zu diesen natürlichen Wäldern haben wir Sekundärwälder, in denen oft neu angepflanzten (Nutz-)Bäume das Bild bestimmen. Diese Wälder sind nicht nur deutlich artenärmer, sondern auch arm an Tieren, weil meistens ihre natürlichen Futterpflanzen fehlen. Die Forstwirtschaft unterscheidet naturnahe Wirtschaftswälder und naturfernere Wirtschaftswälder, dazu Plantagen.

Um 1500 Uhr hat sich das Siedlungsbild geändert, nicht mehr die armseligen strohgedeckten Rundhütten bestimmen das Bild, sondern die rostigen Bleche der viereckigen Häuser; wir haben die Vororte von Abidjan erreicht. Inzwischen haben wir den Vorhang vor den Fenstern weg gezogen und ich kann weitgehend ungehindert aus dem Fenster schauen. Die Bäume werden weniger, die Hütten nehmen zu. Bisweilen ist ein massives mehrstöckiges Haus zu sehen, dazwischen - von ge-



Riesige Plastik-Sammelsationen in Abidjan geben Arbeitsplätze

planter Bebauung ist nichts zu erkennen. Doch was auffällt, es gibt eine große Anzahl von Plastiksammelstationen, das sind wirklich Anlagen, die groß wie ein Fußballfeld sein können, auf denen viele Menschen meist in gebückter Stellung Plastik sortieren und auf verschiedene Haufen legen oder zu un-

⁴⁴ siehe das Titelbild des Tagebuches

Die Bahnfahrt durch Elfenbeinküste

Tagebuch 5.3.2014



Ankunft in dem schäbigen Bahnhof von Abidjan

ter nach Plateau, dann Treichtville, letzterer Ortsteil ist in jedem Falle zu weit.

Meine Endstation ist ein kümmerlicher Bahnhof, der Bahnsteig kaum ausgebaut, dann muß ich mich mit den Mitreisenden durch eine Fahrkartenkontrolle drängeln (brauch aber keine Karte vorzeigen). Aus dem turbulenten Bahnhof raus stolpernd, suche ich nach einem **Taxi**, das sich schnell anbietet, allerdings ist mir der erste Fahrer unsympathisch und ich suche nach einem anderen Mann, was den ersten Fahrer sehr ärgert, aber sein Auto erscheint mir zu brüchig, zu unsicher.

Ich nenne dem neuen Fahrer das Ziel **Hotel Isis**. Der Fahrer hält plötzlich, erkundigt sich bei jemand Anderem, wo denn Hotel Isis sei und dann stürzen wir uns in das Gewimmel, denn es ist hier viel los. Er rumpelt durch die Schlaglöcher, umkurvt zahlreiche Kulis, die Schubkarren ächzend zum Ziel pressen. Bald haben wir den Stadtteil Plateau erreicht. Dieser Ortsteil liegt tatsächlich auf einer moskitoarmen Hochebene, auf der die modernen Gebäude der Verwaltung stehen und weshalb man allgemein von der europäischsten Stadt Westafrikas spricht. Ich empfinde die Bauten alle etwas bieder, viel eleganter und europäischer empfinde ich Dakar.⁵



Abidjan gilt als modernste Stadt Westafrikas- Stadtteil Plateau

terschiedlichen Ballen zusammen binden. Nun bin ich wirklich in dem riesigen **Abidjan** angekommen. Durch sie führt die Bahnstrecke, die am anderen Ende der Stadt endet. Richtiger müßte es heißen, einst wurde die Bahn zum Hafen gebaut und später verdichtete sich die durchfahrene Strecke mit Wohnungen und Fabriken. Weil ich mich nicht auskenne, steige ich in Adjamé aus, einem etwas turbulenten Bahnhof - Der Zug fährt wei-

Einige Informationen zur Stadt **Abidjan** war zwischen 1933 und 1983 die Hauptstadt des Landes (danach Yamousoukro im Zentrum). Im Jahre 2002 wurden die zehn Stadtkreise zu selbständigen Gemeinden aufgewertet und das Oberbürgermeisteramt abgeschafft. Seither besteht Abidjan aus zehn Städten und drei Unterpräfekturen. Die ehemalige Stadt wuchs rapide von 65.000 Einwohnern im Jahre 1950 zu einer Metropolregion mit knapp 4Mill Einwohnern, der Ballungsraum zählt knapp 6,8 Millionen.

Nach etwas Suchen des Fahrers - hier sind die Straßen meistens Einbahnstraßen -

werde ich am **Hotel Isis** abgesetzt⁶, ich entlohne ihn mit 3500 CFA (5€). Es ist ein modernes, nichtssagendes Hotel, das überall stehen könnte. In der Lobby suche ich das Büro, das ich schließlich entdecke, an zwei Schaltern warten kleine Reihen von Reisenden, die einchecken wollen, überwiegend Farbige. Als ich endlich von einer jungen aufgetakelten Frau bedient werden soll, geht die ohne Erklärung weg. Nach einer gewissen Zeit kommt eine andere Bedienung, die sich allerdings auch nicht um mich kümmert, sondern um eine Touristengruppe, die gerade eingetroffen ist. Nachdem diese abgefertigt ist, wendet sie sich mir zu. Inzwischen sind 20 Minuten vergangen und ich würde noch gerne etwas vom Tag nutzen. Endlich erhalte ich meine Karte Zimmer 303, also 3e Etage, nicht schlecht, aber vorher gilt es zu bezahlen, 64000 Francs. Leider habe ich nicht so viele Bares parat, aber man/frau ist bereit den Betrag über Kreditkarte abrechnen zu lassen. Das klappt auch, 98 € (so teuer habe ich selten übernachtet) ist ein stolzer Preis. Als ich endlich mit dem Lift in der 3 Etage ankomme, dort mein Zimmer aufschließe, begrüßt mich ein irritierter nackter Mann, der gerade aus der Dusche kommt - schade, keine junge Frau.

⁵ 2003 hatte ich Dakar als Standquartier für Reisen durch Senegal und Gambia. In dieser Stadt spürte ich den französischen Flair (zB Markthalle, Bahnhof) und gleichzeitig den Aufbruch zu neuen Zeiten mit modernen Gebäuden

⁶ Das ibis Abidjan Plateau liegt mitten im Geschäftsviertel, nahe der St. Paul-Kathedrale, Regierungsgebäuden.

Die Bahnfahrt durch Elfenbeinküste

Tagebuch 5.3.2014

Verärgert fahre ich wieder hinunter, erkläre dem Personal die Fehlbuchung, (was diese nicht glauben wollen, weshalb wir wieder hoch fahren). Schließlich bekomme dann ein neues Zimmer 908. Dieses ist ganz oben. Schnell bringe ich mein Gepäck hoch, packe meinen kleinen Rucksack, nehme auch eine Flasche Wasser mit und gebe mich auf die Entdeckung der **Innenstadt**. Sehr schön ist sie nicht, aber erfreulich die alten ca 100



Abidjan ist eine Stadt der Lagunen

jährigen Bäume, die seinerzeit die Franzosen pflanzen ließen. In den Straßen herrscht lebhaftes Leben, vorsichtig gehe ich durch die Stadt, denn in der Reisewarnung hatte ich gelesen, man solle sehr vorsichtig sein, vor allem wird abgeraten alleine über die Charles de Gaulles Brücke nach Treichville zu gehen, einen der charakteristischen Stadtteile, vor allem wenn es dunkel wird. Vorher passiere ich an einer Palais-Anlage entlang, wo unter hohen Bäumen mehrere afrikanische Bands Musik machen und offensichtlich ein Festival feiern, einige Zeit höre ich zu, dann halte ich ein Taxi an, mit dem ich über die Brücke fahrend Bilder von der Stadt mache, vor allem von den die Stadt durchziehenden Lagunen. Dort entdecke ich dann Schiffe, die auf Reede liegen, an den Ufern sind zahlreiche Restaurants sind, auch fast alle mit Besuchern besetzt. Ich kann mir vorstellen, hier kann man feiern. über den Umschlag dieses bedeutenden Hafens kann ich keine Daten finden).



Fassade meines Hotels Isis

Mit dem Taxi, das mich nach Treichville fuhr, kehre ich nach Plateau zurück, dabei staune ich über die Unverschämtheit, wie der Fahrer die Verkehrsregeln mißachtet. Also über doppelte gelbe Linien zu fahren ist nichts Besonderes, aber gegen eine befahrene Straße im Gegenverkehr zu fahren, erscheint mir schon sehr mutig. Aus einem Kreisel auszubrechen und sich in den Gegenverkehr hupend einzugliedern ist schon was besonderes - dabei das Ganze ohne Not. Im Übrigen ist der **Verkehr chaotisch**, Es scheint alles am Verkehr teilnehmen zu können, was sich bewegt, nicht nur abenteuerliche Kraftfahrzeuge,

sondern auch überladene Tiergespanne (wenn auch nur wenige) zahlreiche Radfahrer, vor allem Mopedfahrer wippeln dort entlang, wo sich gerade eine Lücke geöffnet hat.

Mitten in Plateau lasse ich mich wieder absetzen, spaziere noch einmal an dem Park vorbei, wo vorhin die schöne Musik zu hören war, jetzt aber sind alle Türen und Tore geschlossen und Musik wird anscheinend nur in den Gebäuden gemacht. Gerne hätte ich mir jetzt im Dämmern die Zeit genommen, die poppige afrikanische Musik zu genießen, denn gerade ivoirische Musik ist in Afrika bekannt und geschätzt. Es kann sein, daß die Anlage am Boulevard de République die Librairie de France ist. Vielleicht eine halbe Stunde stromer ich durch die "Innenstadt" und bei **Sonnenuntergang** erreiche ich mein Hotel. In den Reisewarnungen der BRD wird vor Fußgängen im Dunkel eindringlich gewarnt, denn die Kriminalität sei schlimm. Weil ich gestern und heute fast noch nichts gegessen habe, bestelle ich dann in dem Hotelrestaurant Spagetti, nicht sehr originell, aber ich habe Appetit - Hunger weniger. Dazu gönne ich mir 2 große Bier. Und nun einige Hintergrundinfos:

Das **Wachstum** der 1886 gegründeten Stadt Abidjan begann nach der Eröffnung der Landungsbrücke im Jahre 1931. Die wurden notwendig, weil an der Flachküste (genau, wie ich vor 2 Jahren in Ghana und Togo beobachtet hatte) eine gewaltige Brandung das Löschen mit Leichtern sehr erschwerte. Wegen der flachen Küste konnten die Frachtschiffe nicht dicht an die Küste kommen und mußten ca 1 - 2 km entfernt im tieferen Wasser auf Rede liegen. Dort wurde die Fracht mit Bordkränen auf flache, offene Boote umgeladen und mit diesen dann ans Ufer gebracht. Ca 1/2 km vor dem Ufer überschlugen sich die lang auflaufenden Wellen und bildeten eine gefährliche Brandung. Dabei kann es passieren, daß durch eine große Woge von achtern die Boote vorgedrückt werden (surfen) und kentern oder zumindest ziemlich voll Wasser laufen. Deshalb versuchte die Kolonialregierung das zu

Die Bahnfahrt durch Elfenbeinküste

Tagebuch 5.3.2014

verhindern, indem sie einen Landungssteg über diese Brandungszone ins offene Meer gebaut wurde. Natürlich war dieser Landungssteg auch der starken Strömung und den Wellen in den Sturmzeiten ziemlich heftig ausgesetzt.

1933 wurde Abidjan zur Hauptstadt der französischen **Kolonie Elfenbeinküste**⁷ erklärt und entsprechend ausgebaut. Abidjan mit dem zentralen Stadtteil Plateau erhielt moderne Verwaltungsgebäude, schon vorher hatte man von hier mit einer Eisenbahn das Hinterland erschlossen. Plateau selbst liegt nicht am offenen Meer, sondern an dem Lagunengürtel Ébrié, der hinter einem Dünenkamm ca 200 km parallel zum Meer führt. Dieser Dünenkamm wurde mit Durchstich des Vridi-Kanals überwunden wurde der Hafen zu einem bedeutenden Freihafen.



Abidjan hat auch seine schönen Ecken, Blick über Lagune

Obwohl 1983 Yamoussoukro vom damaligen Staatspräsidenten **Félix Houphouët-Boigny** zur neuen Hauptstadt bestimmt wurde, befinden sich noch immer zahlreiche Regierungsbüros und Botschaften, ebenso wie die Nationalbibliothek und das Nationalmuseum in Abidjan. Am 9. August 2001 wurde beschlossen, in zehn Kreise aufzuteilen und diese zehn Städte mit drei weiteren zu ergänzen. Seither ist Abidjan offiziell ein Bezirk mit einem Gouverneur. Ortsteile gehören, Adjamé (hier kam ich an) ist einer der Stadtteile. Zwar ist dieser urige Stadtteil klein, aber als Verkehrsknotenpunkt und Ort zahlreicher Betriebe wichtig. Aber, wie ich schon bei der Ankunft sah, auch unheimlich schmutzig und deshalb eine ungesunde Wohngegend.

Östlich davon liegt *Attécoubé*, ein kontrastreicher Ort, denn im Süden dehnen sich die schmutzigen Elendsviertel aus, aber mit einem harten Schnitt geht der Ort in den Nationalpark des Banco-Waldes über. Grenze ist gewissermaßen die Küstenautobahn (Route Nord). Gerne hätte ich Cocody besucht, denn diese Stadt ist bekannt für ihre feinen **Wohnquartiere**, wie zum Beispiel Deux-Plateaux oder Riviera. Hier wohnen neben Diplomaten und Regierungsmitgliedern vor allem Berühmtheiten und Reiche. Außerdem befinden sich auch die staatliche Universität gleichen Namens sowie einige private Hochschulen und neben dem staatlichen Fernsehen RTI auch die Residenz des Präsidenten in Cocody. Ich habe ja einen kleinen Abstecher nach Treichville mit dem Taxi gemacht, gerne hätte ich von diesem lebhaften Ortsteil mehr kennen gelernt, aber die Zeit drängte und im Dunkeln traue ich mich dort nicht herum zu laufen. Treichville gehört zu jenen Ortsteilen, die auf Inseln einen eigenen Charakter entwickelt haben. Von hier führt eine Eisenbahn- und zwei Strassenbrücken nach Plateau. Treichville weist eine Fläche von 12 km² auf und hatte gemäß Angaben der nationalen Wahlkommission 1998 120.526 Einwohner.



Händlerinnen in Abidjan mit Erdnüssen

Erschlossen wird diese Insel von Norden nach Süden durch die Avenue de Charles de Gaulles und parallel dazu von der Boulevard Valéry Giscard d'Estaing, die fast bis zum Flughafen führt. Dort wo ich übrigens auf der Pont du Général de Gaulles **Treichville** erreichte, heißt das Gelände Biafra. Ich weiß nicht ob es an die einstige Provinz von Nigeria erinnern soll oder an den Krieg, oder gar nichts damit zu tun hat. Die Stadt selbst hat den Namen vom französischen Forscher Marcel Treich-Laplène, der ab 1883 in Grand-Bassam und im Inneren der Elfenbeinküste auf Entdeckungsreisen war. Die Stadt wurde 1886 als eines der ältesten Wohngebiete Abidjans gegründet. Neben dem Hafen und der darum angesiedelten Industrie ist Treicheville Handelszentrum für die Bewoh-

⁷ Teil von Afrique occidentale française aus den dem 1960 9 Staaten unabhängig wurden: Obersenegal und Niger, Senegal, Mauretanien, Französisch-Sudan (heute Mali), Guinea, Dahomey (heute Benin) sowie die Elfenbeinküste, wobei Haute Volta/Burkina-Faso keine eigene Verwaltungseinheit war.

ner der Metropole. Ein immenses Angebot von Läden und Handlungen bietet eine enorme Vielfalt an Produkten. Daneben befinden sich hier auch viele Restaurants, Cafés und – des Nachts – ein vielseitiges Nachtleben mit all seinen Reizen und Gefahren. *Ein bei den Einheimischen beliebter Treffpunkt ist die Kreuzung carrefour France-Amérique. All das kann aber nicht darüber hinweg täuschen, dass Treichville heute nur noch ein Abglanz seiner selbst und eine arme afrikanische Stadt ist. Hier befindet sich das eigentliche Herzen der pulsierenden Stadt Abidjans. Hier befindet sich der Freihafen Abidjans. Neben dem Freihafen befindet sich hier auch die Endstation der Abidjan-Niger-Bahn nach dem Norden des Landes und Burkina Faso bis Ouagadougou.*



Kolonien

Als **Sehenswürdigkeiten** gelten die moderne St. Paul's Cathedral, an der ich vorbei gefahren bin, aber keine Aufnahmen machen konnte; ich hätte auch ein Museum besichtigen können, mir dazu aber keine Zeit gegönnt. Im Nachhinein bedauere, daß ich mir nicht über das Hotel den Zugang zu einer der Konzerte besorgen ließ.

Während ich zu Abend esse, plane ich meine nächsten Tage. Wäre es sinnvoll nach Grand Bassam, der ersten Hauptstadt von Elfenbeinküste zu fahren um dort den **Koloniallebens** beobachten zu können? Aus meinen Unterlagen (Lony Planet) leite ich ab, daß die Anreise (wenn ich kein Taxi nehmen) über einen halben Tag kosten würde, das noch einmal zurück. Also zusammen mindestens 2 Tage. Da erscheint es mir sinnvoller nach Sassandra im Westen zu fahren. Ich kalkuliere noch einige Alternativen, aber die zügige Fahrt nach Sassandra und dort 2 oder 3 Übernachtungen erscheint mir sinnvoll. Noch im Schlaf klingt mir der Namen Sassssandra geheimnisvoll im Ohr. Auf zu neuen Ufern!

Wetter 08 12 16 20

05 06 06 05 Ausgaben ca 6500 CFA, gefahren 600 km Zug, 15 km Taxi

Communauté Financière d'Afrique CFA-Franc

