



Afrika 2023

**Angola
Sao Tome und Principe
Gambia
Senegal**

Band 2

Afrika 2023I	Luanda Mausoleum24
Reiseverlauf von Kapstadt aus Süd- und Westafrika entdecken VI	Bauwerksgeschichte24
Entfernungen in Seemeilen und Kilometern..... IX	Bauwerk.....24
Luanda Hauptstadt Angolas1	Paradeallee.....24
Hohe Kriminalität.....1	Innenleben.....26
Hauptstadt Angolas1	São Tomé28
Portugisische Kolonie1	Inselstaat29
Hohe Kriminalität.....1	Golf von Guinea.....29
Luanda Hafen2	Heiliger Thomas29
Anlegen in Luanda oder das Meisterstück des Kapitäns2	Inselstaat29
Viertgrößte Stadt Afrikas.....4	Golf von Guinea.....29
Wetterzonen4	Banken und Währung30
Industriezentrum Luanda5	Historisches São Tomé32
Geld/Kreditkarten/Bargeld.....5	Geschichte der Juden32
Tourismus und Straßen.....5	Sklavenhandel.....33
Ein wenig Politik6	17. Jahrhundert verändert vieles33
Kultur7	Kaffee und Kakao34
Fort San Miguel8	Massaker von Batepá34
Luanda – armes reiches Land 10	Unabhängigkeit – neuer Staat35
Armut wird überdeutlich 10	Keine Touristen gewöhnt38
Die reichste Frau Afrikas..... 10	Forte de São Sebastião38
Luanda – eine weiße Stadt?..... 11	Festungsgeschichte38
Baixa und Fort San Miguel.....12	Bauliche Eigenschaften38
Augustinho Neto Mausoleum12	Museum.....39
Zentralbank12	Naturparadies44
Militär in Angola14	UNESCO-Biosphärenreservat.....44
Gründung 199114	São Tomé und Príncipe54
Minen – kein Militärproblem14	Príncipe – die vergessene Insel55
Mines Advisory Group14	UNESCO-Biosphärenreservat.....55
Sklavenmuseum16	Príncipe.....56
Sklavenhandel heute16	Lage und Größe, Vulkaninsel58
Nationalmuseum für Sklaverei.....20	1471 wurde die Insel entdeckt59
Währung Kwanza22	Inselfestung und Bevölkerung.....59
Antonio schenkt uns Kwanza!.....22	Albert Einstein „war hier?“59
	Region Príncipe 1995 gegründet59
	Parque Natural60
	Príncipe-Drossel.....60
	Invasive Tierarten als Problem.....61
	Internet – Fehlanzeige66

Inhalt Band 2

Inhalt Band 2

Santo António	68	Museumsbeschreibung.....	104
Restaurant Rito & Rito.....	68	Verwaltung	104
Bummel durch den Ort.....	69	Darstellung von Frauen.....	105
Meeresschildkröten	69	Frauenpower in Afrika.....	108
Was kann man tun?	70	Ehefrau statt Ausbildung.....	108
Reisetipps für die Inseln.....	72	Bildungsniveau bestimmt alles	108
Winziges und armes Land.....	72	Die Angst vor Armut.....	109
Landebahn im Dschungel	73	Banjul Hafen	110
Übernachtung	74	Der Hafen und die Band.....	110
Luxus auf der Insel	74	Rückkehr am Mittag.....	111
Kakao und Schokolade.....	74	Dakar – Senegal	115
Banjul.....	76	Senegal.....	115
Gambia	77	Hauptstadt.....	115
Kolonialstadt	77	Airport.....	115
Bambusinsel.....	77	Hauptstadt.....	115
The Gambia.....	78	Demokratischer Staat	116
Geschichte	78	Wirtschaft.....	116
International aktiv.....	79	Bodenschätze und Fischerei.....	116
Sehenswertes.....	80	Schiffsverkehr	117
Sklavenhandel in Westafrika.....	82	Währung „CFA-Franc BCEAO“	117
Dreieckshandel.....	82	Dakar und die Weltkriege	118
Wirkungen des Sklavenhandels	82	Dakar wird Hauptstadt	119
Sklavenhandelszentren	82	Insel Gorée	120
Standort Six-Gun Battery	83	Weltkulturerbe.....	120
Millionen Menschen	84	Heutige Sicht auf die Insel	120
Schiffstransport.....	84	Roots.....	121
Land mit „heiligen Krokodilen“	86	Dakar Hafen	122
Kinderwunsch wird wahr?	86	Lebhaftes Metropole Dakar	122
Eintritt ist für Frauen kostenlos.....	87	Fähren zur Île de Gorée	122
Museum am Eingang	87	Tiefwasserhafen.....	122
Batikstudio	94	Dakar Airport.....	124
„Arch22“	96	Fraport stieg wieder aus.....	124
Albert Market in Banjul	100	Baukosten.....	124
Drei Märkte im Albert Market	100	Kathedrale von Dakar	126
Typische Waren	100	Kirchenbau	126
Nationalmuseum von Gambia	102	Laizistischer Staat	126
Gambia National Museum.....	104		
Lange Vorgeschichte.....	104		

Moschee der Göttlichkeit	130	Karten der Reise für Ziele	
Entstehung der Moschee.....	130	in Band 1 und Band 2	159
Einweihung	130	• Kapstadt	160
Ouakam	132	• Durban.....	162
Monument der afrikanischen	.	• East London	164
Wiedergeburt	132	• Port Elizabeth	166
Höchste Statue Afrikas	135	• Lüderitz.....	168
Höher als alle anderen der Welt ?.....	135	• Walvis Bay	170
Universität Dakar	137	• Swakopmund.....	172
Bildungssystem des Senegal.....	138	• Luanda.....	174
Hochschulen	138	• São Tomé	176
Schwierige Lage.....	139	• SãoTomé e Príncipe.....	178
Musik und Sandmalerei	140	• Banjul	180
Sandmalerei	142	• Dakar	182
Verkehr in Dakar	144	Index	
Umweltschutz.....	144		
Einblicke in die Stadt	146		
Dakar Marché Kermel	152		
Schwieriges Bauen	154		
Tor zum dritten Jahrtausend.....	155		

Eine Reise nach Afrika

Es war schon immer ein Traum, eine Reise nach Afrika. Endlich konnte ich einen Teil von Afrika mit dieser vierwöchigen Reise kennenlernen.

Zur Vorbereitung der Reise habe ich viel gelesen, Karten studiert, Google Maps zu Rate gezogen und vieles mehr, um ein Gefühl für diesen Teil der Welt zu bekommen. Wenn man Google Maps nutzt und versucht die Distanzen im südlichen Afrika abzuschätzen, dann bekommt man eine ganz andere Vorstellung davon, was wirklich auf einen zukommt. Aber man muss auch eingestehen, dass man erst realisiert, wie groß und weit in Afrika alles ist wenn man wirklich vor Ort ist.

Zum anderen waren wir gespannt, was uns zum Thema Sicherheit erwartet, da man ja viele Erfahrungsberichte speziell von den großen Städten liest.

Kommt man an Dörfern vorbei, dann rennen Kinder auf der Straße hinter dem Wagen her, winken einem zu, alle sind sehr freundlich und auch die Erwachsenen begegnen einem mit einem Lächeln. In manchen kleinen Orten werden vor allem hellhäutige und blonde Menschen interessiert beobachtet, da solche durch Corona schon lange nicht mehr aufgetaucht waren.

In den großen Städten mit den Märkten ist Vorsicht angebracht. Hier ist es eng, die Menschen drängeln und der Gegensatz zwischen arm und reich wird deutlich. Hier könnte der eine oder andere durchaus übergriffig werden wenn sich eine Gelegenheit ergibt.

Wir waren in Südafrika, Namibia, Angola, São Tomé e Príncipe,

Gambia und Senegal. Man merkt schon deutlich, dass die Menschen einen schlechten Lebensstandard haben, vor allem je weiter man Richtung Äquator reist. Aber wir hatten nicht das Gefühl, dass Hass oder Neid gegenüber Weißen oder Touristen besteht, denn überall, wo wir hinkamen, wurden wir immer als Besucher des Landes geschätzt und durchaus freundlich empfangen.

Auch die Guides in den verschiedenen Nationalparks und in den anderen Orten waren großartig. Es macht ihnen offensichtlich Freude, Menschen aus verschiedenen Ländern ihre Tiere und einen Teil ihrer Kultur zu zeigen. Und ich glaube bemerkt zu haben, wie stolz sie darauf sind, was sie hier in Afrika im Vergleich zu uns in Europa haben. Ihre schöne Landschaft, die Wildnis, Tiere, den Bezug zur Natur und ihre traditionelle Kultur.

Wir haben als Afrika-Neulinge eine Schiffsreise ausgewählt und viele Touren mit Guides gemacht. Das handhaben wir auf unseren Reisen in andere Kulturen normalerweise nicht so. Aber hier in Afrika war das in Ordnung, da hier doch vieles deutlich anders funktioniert wie im Rest der Welt.

So waren wir in Angola mit Polizeischutz unterwegs, da das Land von der einheimischen Administration selbst als schwierig eingeschätzt wird. Zu viele Bürgerkriegsfolgen sind immer noch zu spüren, zu sehen und es gibt Einschränkungen. Die Bewegungsfreiheit im Land ist wegen der vorhandenen Minengefahr reduziert. Dafür sind andere Länder für selbständig Reisende sicherlich gut geeignet. Südafrika, Namibia, São Tomé e Príncipe oder der Senegal sind sichere und schöne Reiseländer.

Die Zeit tickt hier oft einfach anders. Die Zeitrechnung richtet sich eher nach den Leuten und Gegebenheiten als nach der Uhrzeit. Da heißt es einfach mal: entspannt bleiben und den Augenblick genießen. Es gibt immer eine Lösung wenn ein Plan mal umgestoßen

werden muss. Irgendwie geht es immer weiter. Ob man eine halbe Stunde früher oder später am Ziel ist, erscheint unwichtig, Hauptsache man kommt an. Das habe ich gelernt. Und das ist ein echt gutes und fast beruhigendes Gefühl. Besonders als ehemaliger deutscher Staatsdiener.

Meine Eindrücke von Afrika, während der Reise als auch rückblickend nach der Reise sind alles in allem positiver als erwartet. Es ist eine Stärke afrikanischer Menschen, dass sie Freude ausstrahlen. Trotz aller Not, so habe ich vor Ort immer wieder bemerkt, scheinen die Menschen irgendwie halbwegs zufrieden zu sein.

Ein weiterer Grund für die oft äußerst lebhafteste Atmosphäre ist sicher, dass sich das Leben hauptsächlich auf den Straßen abspielt. Dadurch, dass sich die Menschen den Großteil des Tages draußen aufhalten, dabei oft vor ihren Häusern sitzen um sich zum Essen und Trinken, Entspannen, Beten, Spielen usw. zu treffen, ergibt das natürlich eine andere Stimmung, als wenn sich die Menschen den Großteil ihrer Zeit in ihre Häuser zurückziehen, wie dies bei uns der Fall ist.

Mit Sicherheit gibt es unendlich viele Probleme. Die Menschen werden auf Grund der schlechten Hygienezustände häufiger krank als in Europa und auf Grund der schlechten medizinischen Versorgung sterben sie auch häufiger und früher. Vor allem an verschiedenen Krankheiten wie Malaria, Aids und Meningitis. Die hohe Kindersterblichkeit von über 10% bei Kindern unter fünf Jahren ist ein Problem. Ein riesiges Problem ist der Hunger in Afrika, der in einigen Ländern extrem besorgniserregend ist. Die Karte der UN-Welt hungerhilfe auf der folgenden Seite zeigt dies deutlich.

Auf Grund des Bevölkerungswachstums wird sich die Umweltverschmutzung wohl noch deutlich verschärfen, wenn nicht schnell gegengesteuert wird. Ich finde es schon irgendwie ab-

surd, dass sich in Deutschland alle über Umweltschutz den Kopf zerbrechen und die meisten Leute kleinlichst ihren Müll trennen, wohingegen es in weiten Teilen Afrikas oder der Welt überhaupt noch keine Müllabfuhr gibt!

Dass viele Kinder Afrikas keine weiterführende Schule besuchen können, einige Kinder sogar zur Kinderarbeit ins Ausland verkauft werden, ist ein sehr großes Problem, von dem ich ausführlich erst nach dieser Reise im Internet gelesen habe und das mich bedrückt.

Trotzdem finde ich bei allen diesen Dingen nicht, dass man sagen kann, das Leben in Afrika sei prinzipiell schlecht. Das Leben in Afrika ist komplett anders, aber irgendwie funktioniert es auf seine Art. Der fehlende Sozialstaat wird ausgeglichen durch eine stärkere Solidarität in der Familie und Nachbarschaft, so dass auch in Afrika in den Ländern ohne lange Kriege niemand unnötig Not leiden muss.

Wirklich unglaublich faszinierend finde ich den Fakt, dass das durchschnittliche Pro-Kopf-Einkommen in manchen Ländern Afrikas mit 43€ im Monat nur ein 82tel des durchschnittlichen Pro-Kopf-Einkommens in Deutschland beträgt. Viele Menschen leben von weniger als einem Euro pro Tag. Dennoch scheint dieses Geld auszureichen, um die Grundbedürfnisse irgendwie zu befriedigen. Letztlich ist das Geld dort wesentlich mehr Wert und alle Dinge sind – für uns – unglaublich günstig. Aber das Leben ist schwer und hart. Wir bemerken die geringe Finanzkraft vor allem an den einfachen Wohnungen und den sehr bescheidenem Lebensverhältnissen das die Menschen in weiten Teilen Westafrikas führen.

Was bleibt: Eine Reise durch wunderschöne Länder, Treffen mit netten Menschen, lange wirksame Eindrücke und das Bedürfnis, über die vielen Eindrücke und Orte dieser Reise zu berichten.

Christel und Joachim

Reiseverlauf von Kapstadt aus Süd- und Westafrika entdecken

Hafen	an	ab	Aktivität/Besichtigung	
	Sa	25.02	ab 12.00	Flug von Deutschland nach Kapstadt
Kapstadt	So	26.02.		Kapstadt / Südafrika
	Mo	27.02.		Kapstadt / Südafrika Weinregion Stellenbosch, Seal Island und Groot Constantia, Botanischer Garten Kirstenbosch, Kapstadt am Abend, Kapstadt und Tafelberg, Kap-Halbinsel, Abendliche Bootsfahrt, Kap der Guten Hoffnung und Pinguinkolonie, Mit dem Dampfzug zum Elgin Railway Market
Kapstadt	Mo	27.02.	ab 21.00	Abfahrt Richtung Indischer Ozean Durban/Südafrika
Kap der Guten Hoffnung				Passage
	Di	28.02.		Auf See
	Mi	01.03.		Auf See
Durban	Do	02.03	ab 18.00	Tal der 1000 Hügel, Tala Wildreservat, Gwahumbe Wildreservat, Tala Wildreservat und Durban, Gwahumbe Wildreservat und Botanischer Garten
East London	Fr	03.03.	ab 20.00	East London, Wanderung im Naturschutzgebiet, Khaya La Bantu , Inkwenkwezi Naturreservat, Mpongo Wildreservat
Port Elizabeth	Sa	04.03.	ab 19.00	Addo-Elefanten-Nationalpark im Geländewagen, Pumba Game Reservat, Bootssafari Algoa Bay, Lalibela Wildreservat, Kariega Wildreservat
	So	05.03.		Auf See
	Mo	06.03.		Auf See
Lüderitz/ Namibia	Di	07.03.	ab 13.00	Erkundungsgänge in die Stadt

Hafen	an	ab	Aktivität/Besichtigung
Walfischbai/ Namibia	Mi	08.03. ab 20.00	Swakopmund, Bootstour Walfischbai, Die Wüste lebt, Geländewagenfahrt nach Sandwich Harbour, Meeres- und Wüstenabenteuer
	Do	09.03.	Auf See
	Fr	10.03.	Auf See
Luanda / Angola	Sa	11.03. ab 18.00	Luanda auf einen Blick, Stadtrundfahrt Luanda, Luanda mit Marktbesuch, Rundfahrt Luanda und eventuell Baden
	So	12.03.	Auf See – Äquatorüberquerung –
São Tomé/ São Tomé e Príncipe	Di	14.03. ab 23.00	Individuelle Inselerkundung
Príncipe/ São Tomé e Príncipe	Mi	15.03. ab 13.00	Individuelle Inselerkundung
	Do	16.03.	Auf See
	Fr	17.03.	Auf See
	Sa	18.03.	Auf See
Banjul/ Gambia	So	19.03. ab 23.00	Strandtransfer, Banjul, Rundfahrt im Geländewagen, Mit Pirogen durch die Mangroven, Makasutu, „Roots“ per Bus und Boot
Dakar/ Senegal	Mo	20.03. ab 23.00	Rückflug nach Deutschland/ Frankfurt am Main
	Di	21.03	Rückkehr nach Friedrichshafen

Reiseverlauf



Entfernungen in Seemeilen und Kilometern

Von	bis	Seemeilen	Kilometer
Friedrichshafen	Frankfurt/M	151	279
Frankfurt/M	London	343	635
London	Kapstadt	5.218	9.671
Kapstadt	Durban	828	1.533
Durban	East London	273	506
East London	Port Elizabeth	142	263
Port Elizabeth	Lüderitz	916	1.696
Lüderitz	Walfischbai	251	465
Walfischbai	Luanda	933	1.728
Luanda	Sao Thome	674	1.248
Sao Thome	Principe Island	88	164
Principe Island	Banjul	1.816	3.363
Banjul	Dakar	108	200
Dakar	Frankfurt/M	2.477	4.590
Frankfurt	Friedrichshafen	151	279
Gesamt	1 sm = 1,852 km	14.369	26.620





Luanda

Hauptstadt Angolas
Viertgrößte Stadt Afrikas
Hohe Kriminalität

Luanda Hafen

Anlegen in Luanda oder das „Meisterstück“ des Kapitäns

Hafen von Luanda am frühen Morgen des 11. März 2023. Die MS ARTANIA liegt im Hafen, es ist eigentlich kein Platz für das Schiff, alles erscheint voll. Fischerboote und Frachter liegen an den verschiedenen Pieranlagen. Und ein kleine Liegeplatz ist noch frei. Aber der erscheint viel zu kurz für unser Schiff. Da liegen vorne am Bug der Artania drei Fischerboote, die da vermutlich nicht hingehören. Und am Heck erscheint extrem wenig Platz zu sein, da hier ein großer Frachter quer liegt und gerade beladen wird. Ein Lotsenboot fährt in die Lücke und vermisst den Platz. Und dann bewegt sich das Schiff extrem langsam in die Lücke. Am Bug sind es zwei bis drei Meter Platz, am Heck etwas mehr. Wir benötigen etwa 20 Minuten für die letzten Meter bis wir festgemacht haben. An Land lassen alle Hafearbeiter ihre Arbeit liegen und schauen dem spannenden Schauspiel zu – bis das Schiff festliegt. Und dann gibt es für die Brücke Applaus. Ein tolles Anlegemanöver, das wir in dieser Form noch nie beobachtet haben. Hut

ab vor dem Kapitän, der versteht sein Geschäft perfekt.

Das Ablegemanöver war übrigens völlig unspektakulär. Der Rechts abgebildete afrikanische Frachter verließ vor uns den Hafen. Dabei hüllte er uns und den Hafen in eine schwere Abgaswolke ein, die ökologisch überhaupt nicht akzeptabel war.

Das Schiff ist die 2012 gebaute ALINDA, IMO 9588378, ein in Malta registrierter Bulk Carrier (Massengutfrachter), der fast nur zwischen Luanda (Angola) und Lagos (Nigeria) Waren transportiert. Mit ziemlicher Sicherheit darf die ALINDA aufgrund ihrer Abgaswerte in Europa in keinen Hafen mehr einlaufen. Derartige Schiffe gibt es hier noch viele zu sehen, der Frachter ist nicht ungewöhnlich für diese Weltgegend.

Da war unser Kreuzfahrtschiff anders aufgestellt, das beim Ablegen keine sichtbare Emission durch die vorhandene und gut arbeitende Abgasreinigung hatte.

Wir wurden in Luanda insgesamt freundlich verabschiedet. Selbst das Feuerlöschschiff hat uns mit mehreren kräftigen Wasserstrahlen und mächtigem Hornsignalen verabschiedet.





Feuerlöschschiff verabschiedet uns



Bulk Carrier ALINDA – ein echter Stinkstiefel



Im engen Hafen von Luanda

Luanda

Luanda, auch Loanda geschrieben, ehemals São Paulo de Luanda, ist die Hauptstadt Angolas. Sie liegt an der Atlantikküste im Norden Angolas und ist die größte Stadt des Landes und einer der geschäftigsten Seehäfen. 1576 von Paulo Dias de Novais gegründet und ursprünglich von den Portugiesen besiedelt, wurde Luanda 1627 zum Verwaltungszentrum der portugiesischen Kolonie Angola und war ein wichtiger Umschlagplatz für den Sklavenhandel nach Brasilien. Die Stadt gilt als Hauptstadt der Mbundu-Völker, die ihre Wurzeln im Umland haben.

Viertgrößte Stadt Afrikas

Die **Metropolregion Luanda** hat derzeit offiziell etwa neun Millionen Einwohner, so wurde der Stand 2022 festgestellt. Diese Zahl bezieht sich auf das Gebiet, das verwaltungstechnisch zu Luanda gehört. Tatsächlich ist die Stadt jedoch erheblich über diese Grenzen hinaus gewachsen und hat dabei bestehende Siedlungskerne vollständig absorbiert.

Luanda gehört zu den größten Städten Afrikas und ist auch die drittgrößte portugiesischsprachige Stadt hinter São Paulo sowie Rio de Janeiro und vor Lissabon und Maputo, der Hauptstadt von Mosambik.

Wetterzonen

Angola ist in drei recht unterschiedliche Klimazonen eingeteilt. An der Küste und im Norden des Landes ist es tropisch, im Hochland und im Süden gemäßigt-tropisch, im Südosten heiß und trocken.

Die Regenzeit beginnt im Norden im September, im Süden gegen Ende November und dauert jeweils bis April an. In dieser Zeit ist mit intensiven Regenfällen und Überschwemmungen in den jeweiligen Regionen zu rechnen.

Luanda – ein paar Infos

- Einwohnerzahl 2.571.861, geschätzt etwa 5 – 9 Millionen (!)
- Metropolregion 10.330.000
- Land: Angola
- Website www.angola.org
- Stadtgründung: 1576
- Bevölkerungszusammensetzung:
 - 37% Ovimbundu
 - 25% Ambundu
 - 13% Bakongo
 - 21% Other African
 - 2% Mestiço (mixed between European and African)
 - 1% Chinese
 - 1% European
- Religion: Indigene Religionen 47%; Katholiken (Römisch-katholisch) 38%; Protestanten 15%.
- Portugiesisch ist offizielle Landessprachen (língua nacional) daneben Umbundu, Kimbundu, Kikongo, Tu-Chokwe, Ngangela, Oshivambo
- Wirtschaftsstruktur Luanda: Getränke-, Automobilherstellung für chinesische Unternehmen, Zementproduktion, Erdölförderung.
- Landwirtschaft: Kaffee, Baumwolle, Zuckerrohr, Ölsaaten sowie Palmöl und -kerne; Viehzucht. Wirtschaftsanteile an der Volkswirtschaft:

Landwirtschaft	10,20 %
Industrie	61,40 %
Dienstleistung	28,40 %
- 40,5 % der Bevölkerung leben unterhalb des Durchschnittseinkommens von 6.800 US\$/Jahr.
- Arbeitslosenrate: 6,6 %
- Inflationsrate: 29,8 %
- Verkehr: Hafen, Flughafen und Luanda-Eisenbahn
- Tourismus 2014, Besucher 595.000, neuere Zahlen sind nicht zu finden. Die Anzahl der Hotels in Luanda ist gestiegen, daher ist ein Anwachsen der Touristenzahlen anzunehmen.
- Kriminalität: sehr hoch, gewöhnlich ist ein Anstieg in den Monaten November bis Januar zu verzeichnen.

Industriezentrum Luanda

Die Herstellung industrieller Produkte wie Getränke, Automobile (chinesische Autos) und Zement sind die Hauptschwerpunkte. 1955 wurde in der Nähe Erdöl entdeckt, und am nördlichen Ende der Bucht von Luanda befindet sich eine Raffinerie.

Zu den landwirtschaftlichen Produkten, die in der Gegend produziert werden, gehören Kaffee, Baumwolle, Zuckerrohr, Ölsaaten sowie Palmöl und -kerne. Die Viehzucht ist lokal im Umland von Ruanda wichtig.

Zusätzlich zu den Hafenanlagen der Stadt wird Luanda von einem internationalen Flughafen und der Luanda-Eisenbahn bedient. Die Eisenbahn hat ihre östliche Endstation im 550 km entfernten Malanje im Landesinneren.

Geld/Kreditkarten

Landeswährung ist der Kwanza (AOA). Nur in den großen Hotels und in einigen wenigen Restaurants werden internationale Kreditkarten akzeptiert. Sonstige Rechnungen werden mit Bargeld in Kwanza beglichen.

Geldautomaten und Bargeld

Geldautomaten (Bargeldabhebung nur mit VISA-Karte möglich) sind in Luanda am Flughafen, in größeren Hotels und Supermärkten, sowie – auch in den Provinzstädten – an Banken vorhanden, aber nicht immer befüllt. Täglich können max. 50.000,00 AOA abgehoben werden. Am Flughafen (Wechselstube) und in einigen Hotels besteht außerdem die Möglichkeit

Bargeld (Euro und US-Dollar) zu wechseln. Alte Banknoten weisen noch Motive auf, die wohl noch aus der Zeit der portugiesischen Herrschaft stammen. Seit 2020 wird die neue Banknotenserie „2020“ eingeführt, die aus Plastikgeldscheinen besteht – www.bna.ao.



Die neuen Kwanza-Münzen sehen wie unsere Euro-Münzen aus. Kein Wunder, die Zahlungsmittel Angolas werden in der EU und teilweise auch in Russland hergestellt.

Tourismus

Die touristische Infrastruktur hat sich in Luanda von 2009 bis 2019 erheblich verbessert. Im Jahr 2009 gab es in der Millionenstadt nur 27 Hotels, zehn Jahre später sind es 109 Hotels, 50 Resorts, 12 Ferienanlagen, 63 Pensionen, 37 Gästehäuser und 7 Herbergen.

Mit dem größeren Angebot sanken auch die Übernachtungspreise um mehr als die Hälfte. Für die meisten Einheimischen sind die Preise jedoch immer noch zu hoch. Die Belegungsquote der Hotels liegt nur bei 15 – 30 %. Nach dem Besuch der Stadt fragt man sich auch, warum man als Tourist in diesem Moloch Urlaub machen sollte? 2014 kamen immerhin 595.000 Besucher. Neuere Zahlen waren nicht zu finden.

Straßen

In Luanda sind wie im ganzen Land die Straßen teilweise in schlechtem Zustand. Grund ist das extrem hohen Verkehrsaufkommen, das zu einer chronischen Über-

Luanda

lastung, vielen Staus und auf den wichtigsten Strecken oft zu völlig überdehnten Fahrzeiten führt. Zurzeit werden allerdings viele neue Straßen gebaut und vor allem alte Verkehrsachsen ausgebessert und verbreitert.

Ein wenig Politik

Die MPLA, „Movimento Popular de Libertação de Angola“, zu deutsch „Volksbewegung der Befreiung Angolas“, stellt seit fast 50 Jahren die Regierungschefs des Landes.

Von 1979 bis 2017 hatte José Eduardo dos Santos († 08.07.2022) Angola regiert, der als einer der größten Kleptokraten des afrikanischen Kontinents galt.

Nach ihm wurde João Lourenço 2017 Präsident. im Wahlkampf 2017 versprach er Wirtschaftsreformen, Investitionen in den Gesundheitssektor sowie ein Ende der weit verbreiteten Korruption. Auf einige der Versprechen wird immer noch gewartet.

Zum ersten Mal seit dem Ende des Bürgerkriegs in Angola wurde es bei den Wahlen 2022 eng für die

„Movimento Popular de Libertação de Angola“ (MPLA). Ihr größter Widersacher, die „União Nacional para a Independência Total de Angola“ (Unita), auf Deutsch „Nationale Union für die völlige Unabhängigkeit Angolas“, hatte bei all den bisherigen Wahlgängen keine Chance und erreichte bei der Wahl 2022 immerhin 44,5 % der Stimmen – so viel wie noch nie zuvor.

Bislang ist die Wirtschaft der ehema-



Präsident João Lourenço seit 2017



Taxiverkehr in Luanda



Palácio de Ferro

ligen portugiesischen Kolonie vor allem auf Öl fokussiert – von den Gewinnen profitiert jedoch nur eine sehr kleine Schicht der Gesellschaft. Nach Angaben der Weltbank leben gut 56 Prozent der Bevölkerung in Armut und 40,5 % der Bevölkerung leben unterhalb des Durchschnittseinkommens von 6.800 US\$/Jahr. Alles in allem also ein schwieriges Land, das sich irgendwie wohl noch für einen Weg zwischen Sozialismus und Kapitalismus entscheiden muss.

Getrieben von Petrodollars erlebte die Hauptstadt zu Beginn des 21. Jahrhunderts einen Bauboom. Für Ausländer war Luanda 2010 die Stadt mit den höchsten Lebenshaltungskosten der Welt. Die Mietpreise betragen für Ausländer bis zu 15.000 Dollar im Monat.

Kultur

Angola ist kulturell geprägt von afrikanischen Traditionen, der 500-jährigen portugiesischen Kolonialherrschaft, sowie der sozialistischen Phase der Endsiebziger und achtziger Jahre und – in jüngerer Zeit zunehmend – durch die Wertewelt, wie sie von US-amerikanischen und brasilianischen Medien

im Land verbreitet wird. (Musik, Jugendkultur, Konsum, Mode, Vokabular).

Brasilianische Kulturzentrum

Zu den bedeutendsten Kulturzentren der Stadt gehören das 2015 im ehemaligen Grand Hotel eröffnete Brasilianische Kulturzentrum (CCBA) mit seinem interessanten Programm und einer aussagekräftigen Website www.centroculturalbrasilangola.co.ao. Hier werden Theatersaal und Kino spannend vorgestellt.

„Palácio de Ferro“

Interessant ist der von Gustave Eiffel erbaute und nach Luanda verschiffte „Palácio de Ferro“, der Eisenpalast. Er zählt zu den Sehenswürdigkeiten der Stadt, seit er im September 2019 nach seiner Renovierung wieder öffentlich als Kulturzentrum zugänglich ist. Einen eigenen Webauftritt hat der Ort nicht, aber unter <https://welcometoangola.co.ao/en/directorio/palacio-de-ferro/> sind gute Informationen zu finden. Der „Palácio de Ferro“ kann besichtigt werden.



Seitenstraße in der Innenstadt



Innenstadtzentrum Luanda mit Nationalbank

Fort San Miguel





Die portugiesische Festungsanlage Fort San Miguel mit gewaltigen Festungsmauern

Armes reiches Land

An sich ist Angola ein reiches Land. Es gibt Bodenschätze wie Erdöl, Erdgas, und Diamanten. Die hohen Erlöse kommen aber nur einem sehr kleinen Teil der Bevölkerung zugute. Die große Mehrzahl der hier lebenden Menschen lebt in bitterer Armut. Diese Gegensätze spiegeln sich bei unserer Fahrt durch Luanda und hinaus aufs Land deutlich wieder. Übrigens: Wir hatten bei unserer Tour durch Luanda und Angola immer unter Polizeischutz gestanden. Ich kam mir vor wie bei meinen Klassenfahrten in der DDR ... gut bewacht durch eine Art Staatssicherheit.

Die Folgen des Bürgerkrieges, der nach der Unabhängigkeit 1975 nahezu 30 Jahre dauerte und sehr erbittert geführt wurde sind noch heute zu spüren und zu erleben. Für die Bevölkerung sind diese Folgen wahrlich lebensbeschränkend.

Angola war vor dem Bürgerkrieg landwirtschaftlich nicht von Importen abhängig, um die Bevölkerung mit Lebensmitteln zu versorgen. Heute hat das Land nur noch geringe landwirtschaftliche Erträge, da viele früher landwirtschaftlich genutzten Flächen, also ganze Landstriche, noch vom Bürgerkrieg vermint sind. Wegen fehlender Möglichkeiten, die Minen zu beseitigen, müssen viele Lebensmittel importiert werden. Das kostet die Volkswirtschaft viel Geld, das der korrupte Staatsapparat nicht zur Verfügung stellt. Die Armen zahlen damit hohe Preise für die Lebensmittel und damit indirekt die Kosten für den Krieg! Und ein Teil geht direkt an Frau Isabel dos Santos.

Armut wird überdeutlich

Das Titelbild dieses Kapitels und das Bild rechts machen diese Armut überdeutlich. Wellblechhütten,

Isabel dos Santos: Die reichste Frau Afrikas stammt aus Angola

Die älteste Tochter von Angolas Präsident Eduardo dos Santos verfügt über Milliarden. Zu ihrem Imperium gehören Banken, Angolas staatliche Ölgesellschaft, Importfirmen, ein Fußballclub. Auch in Angolas früherer Kolonialmacht Portugal hat sie in Energie, Finanzen und Telekommunikation investiert. Das Wirtschaftsmagazin Forbes schätzt dos Santos' auf Vermögen 3,2 Milliarden US-Dollar. Damit ist sie unter den 10 reichsten Afrikanern – als einzige Frau.

„Alles, was Isabel dos Santos hat, kommt von ihrem Vater, der sie begünstigt und privilegiert. Dahinter steckt kein eigener Verdienst“, wird in Angola berichtet. Ihr Vater Eduardo dos Santos ist seit 37 Jahren Präsident und unterstützt seine Lieblingstochter wo es geht, durchaus zum eigenen Vorteil.



Müllansammlungen, verschmutzt Gewässer, Schwarzmärkte und Menschen, die ihre Arbeitskraft an der Straße anbieten.

Es gibt vertikale und horizontale Slumsiedlungen, also Townships. Vertikale Townships entstehen in aufgegebenen Hochhausrohbauten, die von den armen Menschen selbst als Wohnungen ausgebaut werden. Wände werden eingezogen,



Die „normalen“ Townships gibt es zum Stadtrand hin immer öfters und sehr ausgedehnt. Die für uns skurrilen Bilder dieser Siedlungen wiederholen sich in ganz Schwarzafrika – vertikal und horizontal.



Luanda – eine weiße Stadt?

Eine wilde Abschnittsüberschrift. Aber das hat natürlich einen Grund: Luanda wurde 1576 von Portugiesen gegründet. Die Darstellung der Geschichte Angolas und der Hauptstadt Luandas zum Beispiel auf der Festung São Miguel zeigt in großen Teilen diese „Weiße Geschichte“ der Stadt. In der Ausstellung des Militärmuseums kommt die ältere und jüngere Geschichte des Landes zum Ausdruck. Die Orientierung und die politische Ausrichtung zu sozialistisch/kommunistischen Staaten wie die Sowjetunion, die DDR und aktuell zu China wird sehr deutlich. Die heute in Angola herrschenden „Sozialisten“ gehören zwischenzeitlich zu den reichsten Menschen Angolas und der Welt. Es ist schon eigenartig, dass Kommunismus und Sozialismus die jeweiligen Führer und ihre Helfer in diesen Staaten korrumpiert. Mehr als im Kapitalismus! Nun ja!

Angola hat, wie schon beschrieben einen 30jährigen Bürgerkrieg hinter sich, den die arme Bevölkerung verloren hat. Die Auseinandersetzung zwischen westlich und östlich orientierten politischen Gruppierungen ist noch überall spürbar. Gut ausgerüstete Militärs dominieren in weiten Teilen das Straßenbild, arme und wohlhabende Menschen sind bereits optisch deutlich zu unterscheiden. Wie die

Fensteröffnungen werden verschlossen und so entstehen kleine Wohnbehauungen, die nur über die Rohbautreppen erreichbar sind. Das gilt auch für die oberen Etagen – Aufzüge gibt es hier nicht! Eine Wohnsituation, die wir in der Stadt Luanda oft gesehen haben. Ein Slumsiedlung im Hochhaus. Wie viele Menschen hier leben – ich habe keine Vorstellung davon.

Luanda

vielen Menschen in der nach der Unabhängigkeit rasant gewachsenen Stadt überleben können erscheint eigenartig. Luanda gehört zu den zehn teuersten Städten der Welt. Gute Wohnungen, Hotels, Grundstücke in begehrten Lagen sind extrem teuer und auch kaum auf normalem Weg zu bekommen.

Baixa und Fort San Miguel

In der Altstadt „Baixa“ findet man noch eine Reihe von Bauten aus der 500-jährigen portugiesischen Kolonialzeit. Dazu gehört auch das Fort San Miguel, das 1576 direkt nach der Besiedelung durch die Portugiesen errichtet wurde. Eine beeindruckende Festung mit dickem Mauerwerk in polygonaler Form zum Schutz des Hafens, der Siedlung Luanda und des damals immer bedeutender werdenden Sklavenhandels. Die Festung kann besichtigt werden, ebenso das dort befindliche Militärmuseum, das recht unausgewogen über die Landesgeschichte informiert.

Augustinho Neto Mausoleum

Neben dem Fort San Miguel und dem vorne bereits erwähnten Palacio de Ferro von Gustave Eiffel ist das Augustin-

ho Neto Mausoleum ein Wahrzeichen der Stadt. Das Mausoleum erinnert an eine Rakete und hat mit allen Gebäuden und Anlagen alle Merkmale eines sozialistischen Kultbauwerkes. Es verwundert uns nicht – es ist ein Geschenk der einstigen Sowjetunion. Augustinho Neto war Freiheitskämpfer und erster Präsident Angolas. Heute können vor dem Mausoleum Militärparaden und Aufmärsche abgehalten werden. Tribünen, Marschstraßen und das Mahnmal – alles da und bestens bewacht.

In der Oberstadt „Cidade Alta“ befinden sich die besseren Wohnviertel mit schönen Stadtvillen, die großzügige und teils üppig begrünte Terrassen und Rasenflächen aufweisen. Außerdem befinden sich hier die Regierungsgebäude, der Präsidentenpalast (den man nicht fotografieren darf), das Parlament (Fotografierverbot), die Kathedrale mit Bischofspalais und die Universität.

Zentralbank

Ein beeindruckendes Gebäude ist die Zentralbank von Angola (unten). Sie liegt an der sechsspürigen Uferpromenade „Marginal“. Das Gebäude ist in Altrosa gehalten und wird von einer Kuppel aus dem Jahr 1885 „gekrönt“





PEÇA DE ARTILHARIA
FOTOGRAFADA PELO BARRACÃO
MUSEOLÓGICO PARA BARRACÃO DO
ACERVO DO BARRACÃO MUSEOLÓGICO
NACIONAL

Die „Forças Armadas Angolanas“ oder „FAA“ ist das Militär von Angola. Die FAA umfassen den Generalstab der Streitkräfte und drei Komponenten: die Armee, die Marine und die Nationale Luftwaffe. Die gemeldete Gesamtstärke im Jahr 2022 betrug etwa 100.000 Heeresoldaten, 8.000 Luftwaffensoldaten und 1.000 Seeleute. Die FAA wird vom Generalstabschef geleitet, der dem Verteidigungsminister unterstellt ist. Verteidigungsminister ist João Ernesto dos Santos, der aus der Familie des Präsidenten kommt.

Gründung 1991

Die angolischen Streitkräfte wurden am 9. Oktober 1991 gegründet. Während einer Unterbrechung des 27 Jahre dauernden Bürgerkriegs von 1975 bis 2002 wurden die FAA als überparteiliche Streitkräfte 1991 gegründet, als Angola vom Einparteien- zum Mehrparteienstaat überging.

Die Militärs standen zunächst jedoch ausschließlich im Dienst des MPLA; nach dem Ende des Bürgerkriegs nahmen sie erhebliche Kontingente von Militärs ihres Rivalen und Gegners UNITA auf, von den Mannschaftsgraden bis zum Generalsrang. Selbst der Generalstabschef ist ein ehemaliger UNITA-General.

Es gibt drei Teilstreitkräfte: Heer, Marine, Luftwaffe und Luftabwehrkräfte. Militärisches Gerät stammte ursprünglich vor allem aus der ehemaligen Sowjetunion. Inzwischen gibt es eine militärisch-technische Zusammenarbeit mit der Volksrepublik China, die auch wirtschaftlich sehr stark in Angola engagiert ist.

Darüber hinaus wird jedoch zunehmend Ausrüstung aus westlichen Ländern gekauft, so aus Deutschland eine Reihe von kleineren Kriegsschiffen für die Küstenwache. Diese Schiffe sollen vor allem die zunehmende Piraterie bekämpfen, die zwischenzeitlich Angolas Wirtschaft empfindlich trifft.

In Angola besteht Wehrpflicht für alle männlichen Staatsbürger ab 20 Jahren, der Militärdienst dauert zwei Jahre. Frauen können freiwilligen Militärdienst ab dem Alter von 20 Jahren leisten. Männer können diesen freiwilligen Militärdienst bereits ab 18 Jahren leisten.

Minen – kein Militärproblem

Seit 2018 sind mehr als 156 Menschen bei 70 Landminenunfällen und anderen Explosionen gestorben, die durch Sprengstoffe verursacht wurden, die während des angolischen Bürgerkriegs installiert wurden. Die Landminenopfer erhalten keine staatliche Unterstützung. Das Militär ist bei der Beseitigung der Landminen nicht aktiv.

Mines Advisory Group

Die Nichtregierungsorganisation (NGO) Mines Advisory Group (MAG) setzt sich in Angola dafür ein, Felder und Städte von Landminen zu befreien. Damit sorgt sie für einen Aufschwung in den von Landminen aus Bürgerkriegszeiten geplagten Gebieten. Besonders in den östlichen Provinzen Angolas waren ganze Landstriche vermint – auch noch 20 Jahre nach dem Bürgerkrieg stand das Leben hier still. Das unsäglich Kriegserbe legte Landwirtschaft, Bauarbeiten und das normale Leben von Familien und Kindern lahm. Doch mit der seit einigen Jahren gegebenen Unterstützung der angolischen Regierung konnte die NGO mehr als 10 Millionen Quadratmeter Minenfelder räumen und damit die Bedingungen für den Wiederaufbau von Infrastruktur, Unternehmen und Landwirtschaft ermöglicht. 2021 wurden durch die Mines Advisory Group (MAG) 1,8 Millionen Quadratmeter Land geräumt. Dadurch konnten über siebzigtausend Angolaner direkt profitieren, indem sie in den Gebieten wieder arbeiten konnten.



Die Sklaverei in Angola bestand seit dem späten 15. Jahrhundert, als Portugal Kontakte zu den im Nordwesten des heutigen Landes lebenden Völkern knüpfte und mehrere Handelsposten an der Küste gründete.

Einige dieser Völker, wie die Imbangala und die Mbundu, waren jahrhundertlang aktive Sklavenhändler und verkauften Afrikaner anderer Stämme. Im späten 16. Jahrhundert gründeten die Entdecker aus Portugal die befestigte Siedlung Luanda. Später kamen kleinere Handelsposten und Forts am Kwanza-Fluss sowie an der Atlantikküste nach Süden bis Benguela dazu. Der Hauptbestandteil der portugiesischen Handelsaktivitäten bestand in einer starken Beteiligung am atlantischen Sklavenhandel Richtung Karibik, Brasilien und die USA. Beispielsweise verkauften in den 1750er Jahren die Portugiesen jährlich 5.000 bis 10.000 Sklaven, was zu einer Zerstörung der Sozialstrukturen und der lokalen Wirtschaft in Teilen Angolas führte.

1836 wurde der Sklavenhandel von den portugiesischen Behörden offiziell abgeschafft, nachdem vor allem der Handel mit Brasilien nicht

mehr möglich war. Der Handel mit Menschen wurde aber noch in einige Länder weiter durchgeführt und bis heute nicht vollständig zum Erliegen gekommen.

Sklavenhandel heute

Im heutigen Angola, aber auch in anderen afrikanischen Staaten, wird über ein hohes Maß an Kinderhandel, kommerzieller sexueller Ausbeutung, Pornografie, Zwangsarbeit, sexueller Sklaverei und anderen Formen der Ausbeutung berichtet. Dies ist in Angola teilweise auf den durch den Bürgerkrieg verursachten Zusammenbruch sozialer Strukturen und die aktiven traditionellen Sicherheitsmechanismen zurückzuführen, die es vor dem Bürgerkrieg gab.

Angola ist ein Herkunftsland für eine beträchtliche Anzahl von Männern, Frauen und Kindern, die zum Zwecke der Zwangsarbeit oder sexuellen Ausbeutung gehandelt, also verkauft werden. Kinder wurden im Land, nach Namibia und Südafrika zum Zwecke der sexuellen Ausbeutung sowie der häuslichen und gewerblichen Arbeit gehandelt. Die Vereinten Nationen beklagen, dass die Regierung von Angola die Mindeststandards für die Beseitigung des Menschenhandels nicht vollständig einhält.



Im Sklavenmuseum wird die Geschichte der Sklaverei anschaulich dargestellt. Welche Leidensweg die Menschen durchleben mussten wird dem Besucher durch Bilder, Dioramen sowie mit Originalen Ketten und Waffen deutlich. Vor allem auch die Haltung der katholischen Kirche wird angeprangert, hat die doch die zukünftigen Sklaven noch vor der Verschiffung zwangsgetauft, damit sie mehr Geld erbracht haben. Die katholische Kirche hat sich also auch in Afrika völlig unmoralisch verhalten und die falschen Herren unterstützt. Wir kennen das in Europa ja zur Genüge und es hat mich nicht gewundert, dass die Kirche sich auch in diesem Teil der Welt nicht auf die Seite der Schwachen gestellt hat.

Dieser Tatbestand wird deutlich dargestellt und die jungen Schüler, die bei unserem Besuch in der Ausstellung waren, haben diese Darstellungen mit Interesse gelesen und betrachtet.

Der Besuch im kleinen Museum hat beeindruckt, da das Thema der Sklaverei eigentlich noch nie Beachtung in unserem Umfeld gefunden hat. In Afrika ist es in vielen Ländern ein Thema das aufgearbeitet wird.



Nationalmuseum für Sklaverei

Unweit der Schule war das Nationalmuseum für Sklaverei, das weiter vorne schon inhaltlich etwas beschrieben ist. Das Museum liegt auf einem kleinen Hügel und wurde 1997 gegründet.

Auf diesem Hügel wurde im 18. Jahrhundert ein zweistöckiges, quadratisches Gebäude errichtet, in dem die Menschen für den Sklaventransport nach Übersee eingesperrt wurden. Daneben stand eine kleine Kapelle aus dem 17. Jahrhundert – die „Capela da Casa Grande“ – in der die Gefangenen vor der Überfahrt zwangsgetauft wurden. Beide Gebäude dienten als Sklavenlager, bis der Sklavenhandel in Portugal 1836 offiziell verboten wurde. Allerdings wurden erst am Februar 1869 alle Sklaven in Portugal und Angola offiziell für frei erklärt.

Die Museumssammlung besteht aus etwa 50 bis 60 Ausstellungsstücken. Dazu gehören Handschellen aus Eisen, Eisenketten, Fußkugeln bis zu 30 kg Gewicht, mit denen die Sklaven immobilisiert wurden. Auch Züchtigungsinstrumente wie *Palmatórias* sind ausgestellt. Das sind Holzinstrumente mit kleinen Löchern, mit denen die Handflächen der Bestraften geschlagen wurden. Weiter sind Jagdwaffen aus dem

17. Jahrhundert sowie Lanzen und Pfeile, Eisentöpfe, ein Taufbecken, Gemälde und einige verkleinerte Modelle der Schiffe zu sehen, mit denen die Sklaven nach Amerika gebracht wurden.

Weiter sind einige beschriftete Gedenksteine ausgestellt. und ein Zimmer für die Aufseher ist noch etwas mit altem Mobiliar und einem Kamin anschaulich ausgestattet.

Lebensverhältnisse

Die Bilder der folgenden Seite zeigen deutlich die Unterschiede in den Lebensverhältnissen. In der Stadt Luanda sind die Wohnmöglichkeiten für die Unterschicht für uns kaum nachvollziehbar. Anders ist es bereits im Ort Município Belas, etwa 20 km außerhalb von Luanda. Dort befindet sich ein großer Markt für Kunst und Kunsthandwerk, die schöne Dinge für wenig Geld anbieten. Auch einige Privatschulen (Bild rechts oben) sind hier zu finden, für die Schulgeld erhoben wird. Ich konnte eine der Schulen besichtigen, die Schule war ordentlich ausgestattet, gepflegt und die Schüler davor hatten wohl alle Freude am Leben und am Lernen in ihrer Schule. Übrigens: Anstatt eine Schulbusses gab es Schulboote – für jeden Schüler eine Schwimmweste.



Nationales Sklavenmuseum



Boote als „Schulbusse“



Luanda





Währung Kwanza

Antonio schenkt uns Kwanza!

Die Tour in Luanda und Umgebung war nicht ganz billig. Aber die modernen neuen Busse müssen bezahlt werden, die Polizei die uns beschützt hat vermutlich ebenso und natürlich unser Reiseführer Antonio. Antonio war gebildet, er hat die Universität besucht und konnte uns viele Informationen über sein Land vermitteln. Ein Punkt auf der Tagesfahrt war der Besuch eines Kunst- und Handwerkermarktes. Vermutlich hätten wir dort mit unseren Kreditkarten nicht bezahlen können. Das wusste auch Antonio und zog plötzlich aus seiner Aktentasche einen ganzen Packen Geldscheine in der Landeswährung Kwanza. Der Kwanza ist bei europäischen Banken kaum zu bekommen. Auch das wusste Antonio und erklärte uns dann, dass im Tourpreis bereits Geld für die Besucher eingerechnet wurde, damit wir irgend etwas einkaufen können. Und so bekam jeder Gast 9.000 Kwanzas, das sind etwa 17 Euro. Und mit diesem druckfrischen Geld sind wir dann losgezogen und haben versucht, dieses Geld auszugeben.

Es ist eigentlich eine tolle Idee von dem Reisebüro in Luanda. Da kommen Besucher ins Land die kein einheimisches Geld haben. Das Reisebüro verlangt einen etwas höheren Reisepreis

und gibt dafür den Reisenden eine Geldsumme in der lokalen Währung. Die Reisenden geben dieses Geld mit Sicherheit aus. Dadurch bekommen die Händler einen Teil der Touristengelder in ihre Tasche und sie haben dadurch automatisch Umsatz gemacht. Da die Menschen mit wenig Geld auskommen müssen, sind auch die kleinen Beträge eine sinnvolle Art der lokalen Wirtschaftsförderung für die arme Bevölkerung. Und jeder wahrt dabei sein



Gesicht und alle sind zufrieden. Wie sagte eine afrikanische Reiseführerin auf dem Markt: „Du hast mit deinem Kauf heute einen Händler glücklich gemacht.“ Sicher ein kleines Glück – aber eines mit einem guten Gefühl.

Auch Antonio hat sich über unsere Einkäufe gefreut und meinte, dass wir Gutes bewirkt haben. Vor allem fand er es schön, dass viele ihr Restgeld bei den Händlern gelassen haben und dafür einfach ein herzliches Danke als Belohnung bekommen haben. Seine Idee ist gut und sollte Nachahmer finden.



Druckfrische Kwanza im Bus



Guide Antonio beim Ausgeben der Kwanzas – nicht nur deswegen eine netter junger Mann.

Im Mausoleum

Das Agostinho Neto Mausoleum ist vorne bereits kurz beschrieben. Aber es soll hier nochmals vorgestellt werden, da man ein derartiges Bauwerk wirklich selten sieht, sollte man meinen. Aber in Banjul in Gambia haben wir ein vergleichbares, allerdings etwas kleineres Objekt besucht. Irgendwie haben diese sozialistischen Herrscher „einen an der Waffel“, wie der Schwabe sagt.

Bauwerksgeschichte

Nach dem Tod von Dr. António Agostinho Neto, der am 10. September 1979 in Moskau an Krebs verstarb, beauftragte das Institut für Projekte der ehemaligen UdSSR den Bau eines Mausoleum für die sterblichen Überreste des angolischen Präsidenten.

Die Grundsteinlegung fand am 17. September 1982 durch den Präsidenten der Republik, José Eduardo dos Santos, statt. Mit der Verschlechterung der politischen, militärischen, wirtschaftlichen und sozialen Situation in Angola, die bis in die 90er Jahre dauerte, war ein Arbeiten am Bauwerk nicht möglich. 1998 wurde das Projekt neu formuliert, der Bau im Jahr 2005 wieder aufgenommen und 2011 abgeschlossen.

Am 17. September 2012 weihte der immer noch amtierende Präsident der Republik José Eduardo dos Santos das Gebäude ein, das heute „Memorial Dr. António Agostinho Neto“ heißt. Ziel war, die Erinnerung an den ersten Präsidenten als Anführer des Befreiungskampfes, Staatsmann, Kulturmenschen und Humanisten zu bewahren. Weiter soll die Förderung der Kenntnis über afrikanische Kultur und die künstlerische Ausbildung im Mittelpunkt stehen.

Bauwerk

Mit einer Fläche von 18 Hektar verfügt das Mausoleum über einen zentralen Block mit dem Sarkophag, in dem die

Überreste von Agostinho Neto ruhen. Museum, Ausstellungsgalerie, Mehrzweckräume, Verwaltung, Bibliothek/Videothek, Multimediabibliothek, Dokumentationszentrum, Geschäfte und Behördensaal vervollständigen das Bauwerk. Es gibt dazu noch eine äußere Präsidententribüne. Von hier aus kann man einen umliegenden Teil des Vorgartens sehen, der mit Rasen und Kokospalmen bedeckt ist. In der Mitte steht ein Elefant aus grauem Stein, der sich als Zeichen des Respekts niederwirft. Auf dem Platz ist eine weiße Pergola für die Flaggenparade. Daran angrenzend ist die „Avenue Dr. António Agostinho Neto“, mit verschiedenen Gedenktafeln.

Im linken Flügel des Gebäudes befinden sich eine Ausstellungshalle, Werkstätten, ein Presseturm, Beratungsdienste und eine Cafeteria. Im rechten Flügel befinden sich ein multifunktionaler Konferenzraum, Internetrecherchen und Schulungsräume.

Paradeallee

Die Gedenkstätte verfügt außerdem über eine etwa 500 Meter lange Paradeallee mit einem Tribünenbereich mit 2.000 Sitzplätzen und einem Park für 300 Fahrzeuge. Das Projekt gab der Gedenkstätte Dr. António Agostinho Neto, eine architektonische Besonderheit, gekennzeichnet durch die beiden großen Schiffe mit einer Länge von mehr als 60 Metern und in der Mitte steht ein etwa 120 Meter hoher Turm. Er wurde in Anspielung auf das Gedicht „A Caminho das Estrêlas“ (Auf dem Weg der Sterne) aus dem Werk „Sagrada Esperança“ (Heilige Hoffnung) so konzipiert, dass man ihn von fast allen Ortsteilen Luandas sehen kann.

Das Mausoleum ist vollständig und sehr weitläufig durch einen hohen Zaun von der Außenwelt abgeschottet und wird von Militär und Polizei schwer bewacht. Schön ist dieses Bauwerk nicht, nur sehr sozialistisch-russisch!



Memorial Dr. António Agostinho Neto – sozialistische Machtarchitektur



Paradeplatz mit Tribüne vor dem Mausoleum



Eingang in das Mausoleum

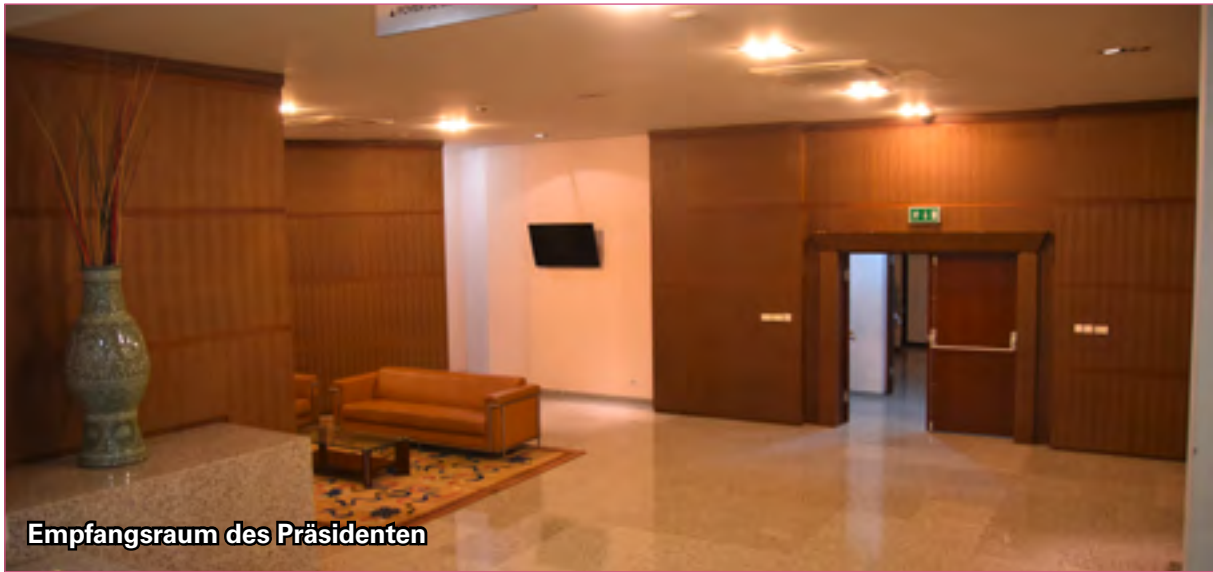


Präsidentenverehrung

Innenleben des Mausoleums

Das Innere des Mausoleums ist in einem gigantisch großen Stil gehalten. Arbeitszimmer und Empfangsräume des Präsidenten sind gewaltig und sehr edel ausgestattet. Das Bild rechts oben zeigt dies. Die Empfangshalle mit Eingang ist repräsentativ und mit Flaggen bestückt, dahinter kommt sofort ein Bild des Präsidenten, bewacht von großen Metallfiguren. Diese Figuren ziehen sich durch das ganze Haus und zeigen Figuren aus der arbeitenden Bevölkerung. Soldaten, Fischer, Schweißer, Fußballer – viele Berufsgruppen sind vertreten und stellen die Verbindung zum Volk her.

Ziel des Mausoleums ist auch die Förderung der Kunst. Die plastischen Figuren sind ein Teil der Kunstinstallation, aber auch eine Reihe von Bildern, die vermutlich von Künstlern der Region geschaffen wurden. Dass die Präsidentenfamilie mit einer Art Stammbaum im Foyer aufgehängt wurde verwundert nicht. Eher schon die modernen Bilder die in den Empfangsräumen ausgestellt sind und Begrifflichkeiten des Landes als Graffiti-Art aufgegriffen haben. Ein Beispiel ist rechts unten abgebildet. Alle Räumlichkeiten sind groß, sehr repräsentativ und standen uns alle offen.



Empfangsraum des Präsidenten



Moderne Kunst im Mausoleum

São Tomé





São Tomé
Inselstaat
Golf von Guinea
Heiliger Thomas

São Tomé

Banken und Währung

Eines der ersten Gebäude nach dem Hafen und der Festung ist die Bank von Sao Tomé, die hier abgebildet ist. In der Regel haben die Banken auf Sao Tomé und Prncipe nur kurze Öffnungszeiten: Montag bis Freitag von 07.30 bis 11.30 Uhr. Danach ist geschlossen. In die Banken kommt man nur durch eine Sicherheitsüberprüfung. Da steht dann ein Wachmann und kontrolliert den Besucher.

Auf Sao Tomé und Prncipe ist die Landeswährung und zugleich offizielles Zahlungsmittel der Sao-tomische Dobra, unterteilt in 100 Cntimos. Die Währung Dobra ist in Münzen und Banknoten erhältlich, eine 500 Dobra-Banknote ist auf der folgenden Doppelseite abgebildet.



Die Bank von São Tomé, eines der ersten Gebäude nach dem Hafen

São Tomé

São Tomé ist die Hauptstadt und größte Stadt des zentralafrikanischen Inselstaates **São Tomé und Príncipe**. Sein Name ist portugiesisch für „Saint Thomas“, also für den „Heiligen Thomas“. Die Stadt wurde im 15. Jahrhundert gegründet und ist eine der ältesten Kolonialstädte Afrikas.

Die Hafenstadt liegt an der Nordostküste der Insel São Tomé im Golf von Guinea nur wenige Kilometer nördlich des Äquators. Wie auf dem Rest der Insel sind die Böden sehr fruchtbar, da die gesamte Insel aus erloschenen Vulkanen besteht.

Historisches

Die Geschichte der Inseln São Tomés und Príncipes bezieht sich auf ein halbes Jahrtausend kolonialer Geschichte und auf etwa drei Jahrzehnte eigenständiger Historie des gleichnamigen jungen Staates.

Eine vorkoloniale Geschichte der Inseln gibt es nicht, da sie zum Zeitpunkt der Ankunft der ersten Portugiesen vermutlich unbewohnt waren.

Allerdings gibt es jeweils eine Geschichte der Vorfahren der einzelnen Gruppen heutiger Bewohner, die auf die Kultur und Geschichte der Inseln Einfluss nahm. Für die Nachfahren afrikanischer Sklaven verweist diese Geschichte auf die Völker und Reiche des südlichen Afrikas, insbesondere Angolas, für die Nachfahren deportierter Juden auf die sephardischen Gemeinden Spaniens und für die Nachfahren portugiesischer Einwanderer auf das mittelalterliche Seefahrerreich Portugal.

Geschichte der Juden

Die Geschichte der Juden von São Tomé ist die Geschichte von bis zu zweitausend jüdischen Kindern, die 1493 zwangsweise auf die vor der westafrikanischen Küste gelegene Insel São Tomé, heute Hauptinsel des

São Tomé – ein paar Infos

- Einwohnerzahl: 53.300 (Stand 2004)
- Beide Insel: 211.000, auf der Insel Príncipe leben etwa 5.100 Menschen
- Land: São Tomé und Príncipe, zweitkleinster Staat Afrikas.
- Website www.saotome.st
- Entdeckung der Inseln für Portugal: 1471 durch Kapitän de Santarém.
- Stadtgründung: 1485
- Bevölkerung: 88% Afrikaner, 10% Mulatten und 1% Europäer.
- Religion: 80% der Einwohner sind Katholiken, 10% Protestanten und 10% werden naturnahen Religionen (Animisten) zugeordnet.
- Portugiesisch ist Amtssprache, es werden portugiesisch-kreolische Sprachen und häufig Französisch gesprochen.
- Wirtschaftsstruktur: In São Tomé sind Betriebe der Leichtindustrie angesiedelt, die z. B. Ziegel, Seife und Getränke herstellen. Exportiert werden hauptsächlich Produkte wie Bananen, Kakao und Kopra.
- Währung: Die Währung ist der Dobra (STD). Ein Dobra besteht aus 100 Centimos. Kreditkartennutzung ist kaum möglich, außer in guten Hotels. Geldautomaten sind unbekannt.
- Inselstaat ist mit einer Grundfläche von 1.001 km² und ca. 200.000 Einwohnern eines der kleinsten und ärmsten Länder weltweit.
- Arbeitslosenrate: 15,9 %
- Inflationsrate: ca. 25 %
- Verkehr: Hafen und internationaler Flughafen mit Flügen nach Portugal und Festlandafrika.
- Tourismus: Im Jahr kommen etwa 2.000 Touristen auf die Inseln.
- Kriminalitätsrate: ist niedrig. Kleinkriminalität wie Taschendiebstahl und Handtaschenraub können auf Märkten vorkommen.
- Piraterie: vor der Küste besteht die Gefahr von Piraterie auf Fischkutter, Öltanker oder Ölplattformen(?).

Staates São Tomé und Príncipe, verfrachtet wurden, sowie die Geschichte ihrer Nachkommen einschließlich vermeintlicher und tatsächlicher jüdischer Traditionen auf dieser Insel bis zum 17. Jahrhundert.

Die auf die Insel verbrachten Kinder waren überwiegend Nachkommen sephardischer Juden, die nach der Er-

oberung des arabischen Emirats von Granada im heutigen Südspanien durch die Spanier 1492 aus ihrem Land aufgrund des Alhambra-Edikts vertrieben wurden und nach

Portugal geflohen waren. Die geflohenen Juden mussten in Portugal innerhalb kurzer Fristen zum christlichen Glauben übertreten. Einem Teil der unerwünschten Juden wurden ihre Kinder weggenommen, da die Eltern angeblich keine Steuern entrichtet hatten. Die Kinder wurden getauft um sie danach zur neuen Kolonie Sao Tomé zu bringen. Dort sollten sie dazu dienen, einen höheren weißen und christlichen Bevölkerungsanteil in der Kolonie zu erhalten. Wirklich geklappt hat das Vorhaben nicht. Von den zweitausend Kindern sollen ein Jahr 1494 nach zeitgenössischen Quellen noch sechshundert am Leben gewesen sein. Es wurde oft davon berichtet, dass es in den folgenden Jahrhunderten noch einen großen jüdischen Einfluss auf den Inseln gegeben haben soll. Die Berichterstatter waren katholische Priester und ein Bischof. Deren Berichte gelten heute als nicht mehr sonderlich glaubwürdig.

Es ist heute auf den Inseln davon auszugehen, dass die meisten weißen Bürger Nachkommen der verschleppten jüdischen Kinder unter ihren Vorfahren haben. Es besteht aber schon lange keine

jüdische Gemeinde mehr auf den Inseln.

Sklavenhandel

1506 lebten auf São Tomé bereits 1.000 freie Einwohner, davon 600 jüdische Kinder, und

2.000 Sklaven. Die Inseln wurden zum Umschlagplatz für den portugiesischen Sklavenhandel. Jedes Jahr wurden

von hier aus

etliche tausend Sklaven

auf die Plantagen des portugiesischen Brasiliens und in die Karibik verschifft. Hier wurde auf der Basis von Sklavenarbeit Zuckerrohr angebaut. Ende des 16. Jahrhunderts war die jährliche Zuckerproduktion bei 12.000 Tonnen. Ab 1572 wurde São Tomé und 1573 auch Príncipe daher direkt der portugiesischen Krone unterstellt.

17. Jahrhundert verändert vieles

Zu Beginn des 17. Jahrhunderts veränderte sich die Situation. Sklaven entflohen und ließen sich in den schwer zugänglichen Teilen São Tomés nieder. Es kam zunehmend zu Angriffen von Angolares (Sklaven) sowie von französischen oder niederländischen Freibeutern auf Siedlungen und Plantagen. Die Konkurrenz der Zuckerplantagen in Brasilien machte sich bemerkbar, die Zuckerproduktion sank auf 1.200 Tonnen. Wohlhabende Portugiesen verließen die Inseln und ließen sich in Brasilien nieder, um dort in Plantagen zu investieren. Das Interesse Portugals an den Inseln ließ nach. São Tomé und Príncipe öffneten ihre Häfen den Schiffen aller Nationen, die Handel zwischen Afrika und Südamerika trieben. Sklavenaufstände



São Tomé

bedrohten die Kolonie immer wieder. 1844 lebten auf den Inseln 185 Weiße, 7.054 Nachfahren portugiesischer Einwanderer und afrikanischer Mütter, 5.514 Sklaven und 1.300 Angolares. Die Freien lebten ganz überwiegend auf São Tomé (6.000 Menschen), die Sklaven überwiegend auf Príncipe (3.300 Menschen).

Kaffee und Kakao

Das Ende der portugiesischen Herrschaft über Brasilien im Jahr 1822 trug zur „2. Kolonialisierung“ der Inseln bei. Portugiesen aus dem Mutterland begannen nun wieder in der verbliebenen Kolonie São Tomé und Príncipe in Plantagen zu investieren. Bald besaßen portugiesische Gesellschaften und im „Mutterland“ residierende Großgrundbesitzer die Masse des fruchtbaren, vulkanischen Bodens der Insel São Tomé, zumeist durch unlautere Machenschaften. Die neuen Besitzer führten sie zwei neue Plantagenpflanzen ein: Kaffee und vor allem Kakao. 1869 wurde die Sklaverei auch in Portugal und seinen Kolonien verboten, doch waren die Sklaven zu weiteren neun

Jahren Arbeit für ihre alten Herren verpflichtet! De facto endete damit die Sklaverei auf São Tomé und Príncipe erst 1878.

Bezahlte Zwangsarbeit bestand für Jahrzehnte weiter. Die Einheimischen setzten die Arbeit auf den großen Plantagen zumeist (nicht ganz zu Unrecht) mit Sklavenarbeit gleich und verweigerten sich ihr. Ab 1875 warben die Portugiesen als Plantagenbesitzer daher Kontraktarbeiter („servicais“) auf dem afrikanischen Festland an. Den kleinen einheimischen Pflanzern war diese Anwerbung verboten, daher traf sie die Abschaffung der Sklaverei in besonderem Maße.

Um 1900 bestand bereits eine knappe Mehrheit der 42.000 Bewohner der Inseln aus Kontraktarbeitern vom Festland. 1908 wurde São Tomé als der größte Kakaoproduzent der Welt bezeichnet.

Massaker von Batepá

Die wirtschaftliche Situation der Inseln verschlechterte sich ab der Jahrhundertwende zunehmend. In Portugal gründeten Insulaner verschiedene Zeitungen und 1919 auch den emanzi-



Bild „Plantagenarbeit“



Tchiloli – Bild vom Wettbewerbs Wiki Loves Africa

patorischen Verein „Liga Africana“. Auf den Inseln selbst hatten 1911, dem Jahr der Einführung der Republik in Portugal, kreolische Pflanzer die „Liga dos Interesses Indigenas“ also die „Liga für die Interessen der Einheimischen“, gegründet, die sich gegen die portugiesischen Großgrundbesitzer richtete. 1926 wurde die Liga verboten.

1937 versuchte die Kolonialverwaltung die Einheimischen durch die Einführung einer Kopfsteuer zur Arbeit auf den Plantagen zu zwingen. Gouverneur Carlos de Souza Gorgulho verdreifachte die Kopfsteuer 1952 noch einmal auf 90 Escudos – entsprechend 90 Tage Zwangsarbeit. Zudem untersagte er die lukrative Produktion von Palmwein und ließ Menschen für ein Bauprogramm in der Hauptstadt zur Zwangsarbeit zusammentreiben. Das Gerücht, die einheimischen Landbesitzer sollten zugunsten neu angeworbener Kapverdier enteignet werden, führte am 03. Februar 1953 zu einem Aufstand, der als „Massaker von Batepá“ bekannt wurde. Dies löste den Beginn eines nationalen Bewusstseins auf den Inseln aus, Heute ist das Datum des Aufstands nationaler Feiertag des Landes und ein Denkmal erinnert an die Opfer.

Im April 1974 wurde das diktatorische Regime in Portugal gestürzt und die Entlassung der afrikanischen Kolonien in die Unabhängigkeit beschlossen. Das Militär von Angola unterstützte diese Aktion durch den Einsatz von Truppen auf den Inseln.

Unabhängigkeit – neuer Staat

Im September forderten Streiks und Demonstrationen mehrere Todesopfer, ein großer Teil der 2.000 weißen Portugiesen verließ die Insel in der letzten Phase vor der Unabhängigkeit. Die portugiesische Regierung erkannte die MLSTP als Vertreterin des Volkes von São Tomé und Príncipe an. Gespräche zur Vorbereitung der Unabhängigkeit wurden Ende 1974 in Algier geführt.

Am 06. Juli 1975 wurden Wahlen unter den Bedingungen eines Einparteiensystems abgehalten und am 12. Juli 1975 übertrug die portugiesische Regierung einer Verfassunggebenden Versammlung alle Gewalt.

Ihr Sprecher Nuno Xavier erklärte am selben Tag die Unabhängigkeit des neuen Staates „São Tomé und Príncipe“



Denkmal zur Erinnerung an die Opfer des 3. Februar 1953

São Tomé





São Tomé

Es ist heute tatsächlich so, dass von den Unabhängigkeitsbemühungen und den wirtschaftlichen Vorstellungen aus dem Jahr 1975 nicht mehr viel zu sehen ist. Die alten Kolonialgebäude sind durch das atlantische Klima bedingt weitgehend marode und teilweise zerfallen, die frühere Infrastruktur funktioniert nur noch zum Teil, die Menschen haben kaum noch Arbeit. Die offizielle Arbeitslosenquote wird mit 15 bis 16 % angegeben, aber sie dürfte deutlich höher liegen.

Aber irgendwie schaffen es die Menschen auf São Tomé, ihren Lebensunterhalt zu bestreiten. Sie wirken entspannt und leben scheinbar so, dass sie zufrieden sind. So unser Eindruck. Die Stimmung im Land ist deutlich anders als in Angola, Wir fühlen uns sicher und irgendwie als Teil des Lebens auf der Insel – trotz unserer hier falschen Hautfarbe. In Angola waren wir deutlich „Fremdkörper – von der Polizei bewacht“! Welch ein Unterschied!

Keine Touristen gewöhnt

Man spürt es deutlich, die Menschen hier sind keine Touristen mehr gewöhnt. Wir werden beäugt, direkt oder auch heimlich – je nach Lebensalter und Geschlecht der Betrachter! Auch das Schiff wird bestaunt. Zahlreiche Ruderboote umrunden unseren Dampfer und die Bootsfahrer schießen Bilder mit ihren Handys. Wir lagen etwa 1,5 Seemeilen vor der Anlegestelle vor Anker. Aber die Boote kamen trotz der Entfernung angefahren.

Forte de São Sebastião

São Sebastião Museum ist das Nationalmuseum des Inselstaates São Tomé und Príncipe im Golf von Guinea. Das Museum befindet sich in der Hauptstadt São Tomé und ist in der Festung Forte de São Sebastião aus dem 16. Jahrhundert untergebracht. Das Gebäude liegt im nordöstlichen Teil des

Stadtzentrums am Südostende der Ana Chaves Bay. Es ist bei der Anfahrt mit dem Tenderboot vom Wasser aus das erste auffällige Gebäude auf der Insel.

Nach dem Hafen und dem Zoll- und Empfangsgebäude kommt man der Festung am Hafen schnell näher und danach dem Bankgebäude, das vorne bereits abgebildet ist.

Festungsgeschichte

Das Fort von São Sebastião wurde 1575 von portugiesischen Streitkräften errichtet und war das erste Gebäude mit Verteidigungscharakter, das überhaupt auf São Tomé errichtet wurde. Es diente ursprünglich vor allem dem Schutz vor Angriffen von Piraten auf die Insel. Später wurde das Fort erweitert und diente auch militärischen Zwecken.

Seit 1866 beherbergte es einen Leuchtturm, der nach Zerstörungen 1928 wieder aufgebaut wurde, 1994 modernisiert und heute noch aktiv betrieben wird.

Ende der 1950er Jahre wurde die Festung restauriert, um sie ab 1960 als Hauptquartier des Seeverteidigungskommandos Portugals für diese Provinz zu nutzen.

Heute beherbergt die Festung das Nationalmuseum von São Tomé und Príncipe. Besucher können die kolonialen Festung besichtigen, aber auch das Nationalmuseum in den verschiedenen Gebäuden.

Bauliche Eigenschaften

Die Festung hat einen viereckigen Grundriss mit fünfeckigen Bastionen an den Ecken im Vauban-Stil. Es hat zwei Seiten zum Meer, eine zum sogenannten „PM-Strand“ und die letzte zur Landseite, wo sich das „Waffentor“ öffnet. Um seinen Damm, geschützt durch die Mauern, erheben sich die Wirtschaftsgebäude.

Vor der Festung stehen die Statuen der Seefahrer João de Santarém, Pêro



Festung, Museum und Leuchtturm bei der Anfahrt vom Wasser aus gesehen

Escobar und João de Paiva, deren Namen mit der Entdeckung des Archipels verbunden sind. Diese Statuen wurden kurz nach der Unabhängigkeit von den Plätzen und Gärten von S. Tomé entfernt und einige Zeit später vor der Festung aufgestellt.

Museum

Das Museum präsentiert religiöse Kunst und Artefakte der Kolonialzeit. Die Festung und damit das Museum wurde Ende der 1950er grundlegend restauriert und präsentiert sich aktuell in einem wirklich guten Erhaltungszustand.

Das Vermögen des Nationalmuseums von São Tomé und Príncipe, das am 11.

Juli 1976 eingeweiht wurde, kommt aus Beständen und Kunstwerken der großen landwirtschaftlichen Güter. Historische und künstlerische Dokumenten sind aus öffentlichen Ämtern und den Staatsresidenzen der Gemeinde São Tomé und aus kirchlichen Besitztümern der Diözese S. Tomé an das Museum überstellt worden. Manche Objekte kommen aus den Besitztümern verschiedener Politiker.

Es werden viele Aspekte der Geschichte und Kultur des Landes z. B. durch alte Familienfotos nachvollzogen. Die frühere Sklaverei und das tägliche Leben auf den Kakao- und Kaffeeplantagen wird deutlich. Nach wie vor ist die wirtschaftliche Basis des Inselstaates der Kakaoanbau.



Festung, Museum und Leuchtturm von der Landseite mit Waffentor (Bildmitte)

Rei Amador Século XVI

Bild rechts, am 14. August 1595 gestorben, war Ende des 16. Jahrhunderts ein Rebellenführer der portugiesischen Kolonie São Tomé und Príncipe. Er führte den Sklavenaufstand, der 1595 auf diesen Inseln stattfand, an und gründete sogar sein eigenes Königreich, frei von portugiesischer Herrschaft. Heute finden sich auf der Insel verschiedene Denkmale für diesen Rebellen, so auch vor der Festung.

Über Amadors Leben ist wenig bekannt. Auch sein Geburtsdatum ist nicht überliefert. Im Laufe der Jahrhunderte wurde seine Figur unter den Bürgern São Tomés zu einem Mythos, einem Symbol der Befreiung von der Kolonialherrschaft. Aus diesem Grund vermischen die meisten Texte, die sich mit Amador befassen, reale Fakten mit kunstvollen Legenden.

Heute gelten zwei Dokumente als Hauptquellen für die Geschichte von Amador und die Revolte, die er anführte. Die erste Quelle ist anonym, undatiert, in italienischer Sprache verfasst und befindet sich im Vatikanischen Archiv. Sein

Titel lautet „Relatione uenuta dall’Isola di S.Tomé“ und ist der Bericht eines in São Tomé ansässigen italienischen Ordensmanns. Der zweite ist ein von einem anonymen Original kopierter Bericht über die Revolte des são-toméischen Priesters Manuel do Rosário Pinto (1669 – 1738) und befindet sich in der Ajuda-Bibliothek in Lissabon. Die Beschreibung der Revolte ist in Rosário Pintos Manuskript detaillierter als im Vatikandokument. Beide Quellen weisen keine wesentlichen Unterschiede in den Berichten auf.

Beiden Berichten nach war Amador ein in São Tomé geborener Sklave, der dem Adligen Dom Ferdinando gehörte. Amador erklärt sich selbst zum „Hauptmann des Krieges“ und zum „König“ der Revolte, die am 9. Juli 1595 mit der Ermordung einiger Weißen während der Messe in der Trindade-Kirche beginnt. Seine Feindseligkeit richtete sich gegen „alle Weißen und die von ihnen gezeugten“.

In den drei Wochen des Aufstands wurden mehr als 70 Mühlen zerstört, und die Sklaven standen den Truppen des Gouverneurs in drei wichtigen Schlachten gegen-

Der Besuch von Festung und Museum stellte sich als absolut lohnenswert heraus. Der Eintritt von zwei Euro konnte mit Münzen bezahlt werden, ebenso der Museumsführer. Da waren die auf der ganzen Insel großzügig – wer hat als Besucher schon „Dobras“ im Geldbeutel.

Unser einheimischer Museumsführer war ein Medizinstudent, der allerdings recht schlecht Englisch gesprochen hat. Aber auch Französisch konnte er nicht wirklich gut. Aber er hat uns nett durch das Museum geführt und uns manch interessante Information über die Insel mitgegeben. Als Höhepunkt singt er uns die Nationalhymne von São Tomé – eine sehr melodische Hymne, die sehr lange dauert.

Die Bilder zeigen die Festung von der Seeseite und auf der linken Seite ist die Landbefestigung mit dem relativ kleinen Waffentor zu sehen. Die Festungsanlage ist insgesamt toll im Erhaltungszustand und das Personal ist ungemein freundlich.



Portugiesischer Seefahrer vor der Festung



Büste Rei Amador Século XVI

über. Bemerkenswert war auch die Aktion des „schwarzen Cristóvão, als Kapitän des schwarzen Angola“, wahrscheinlich eine Anspielung auf die aus dem Inselinneren geflohenen Sklaven, die später als Angolares bekannt wurden und sich in Brasilien organisierten. Mit den bewaffnete Sklaven kämpften wohl auch weiße Siedler gegen die Grundbesitzer.

Am 28. Juli griff Amador mit 5.000 Mann die Stadt São Tomé an, etwa die Hälfte der gesamten Sklavenbevölkerung der Insel. Obwohl die Rebellen zahlenmäßig überlegen waren, hatten sie nur sehr wenige Waffen und wurden am nächsten Tag besiegt. König Amador wurde schließlich verraten, verhaftet, eingesperrt und am 14. August 1595 an der Stelle, wo das Denkmal vor der Festung steht, hingerichtet. Dreizehn Jahre nach der Unabhängigkeit von São Tomé und Príncipe erklärte die Nationalversammlung den 4. Januar zum Nationalfeiertag zu Ehren von Amador. Warum der 04. Januar? Manche glauben aufgrund von Überlieferungen das er an diesem Tag hingerichtet wurde. So ganz klar ist das wohl nicht!

São Tomé



Eine Auswahl von Eindrücken aus Festung und Nationalmuseum im Uhrzeigersinn:

- Blick in den Innenhof mit Schildkröte und Ausgang zum Leuchtturm
- Schlafzimmer des Gouverneurs
- Speisezimmer
- Darstellung Kindersklave
- Im Gespräch mit unserem Guide
- Schreibtisch des ersten Gouverneurs und seine Kaffeetasse
- Unser Guide singt für uns
- Leuchtturm
- www.saotome.st/activities.php?intActivityID=6 (Link zum Nationalmuseum)
- https://fortalezas.org/index.php?ct=fortaleza&id_fortaleza=527 (Zur Festung)



São Tomé

Es wurde vorne schon beschrieben: São Tomé ist der zweitkleinste Staat Afrikas und hat etwa 210.000 Einwohner. Die Landfläche besteht aus den beiden Inseln São Tomé und Príncipe und einigen kleineren Nebeninseln. Über 90 % der Einwohner leben auf der 48 km langen und 32 km breiten Insel São Tomé. Die höchste Erhebung auf der Insel beträgt 2.024 m. Der seit 1975 unabhängige Inselstaat gilt als Entwicklungsland. Die Wirtschaft des Landes basiert in erster Linie auf Fischfang und Landwirtschaft. Insbesondere der Kakaoanbau ist bedeutsam. Die Inseln gelten als eine der größten Kakaolieferanten weltweit.

Vor einigen Jahren wurden reiche Erdölvorkommen um die Inseln entdeckt und man erwartete, dass sich gute Geschäfte um diese Erdölvorkommen anbahnen würden. Das ist bislang noch nicht geschehen.

Die Hauptstadt des Staates São Tomé ist die Stadt São Tomé. Sie liegt im Nordosten der Hauptinsel und hat etwa 60.000 Einwohner.

Naturparadies

30 Prozent von stehen unter Naturschutz, auf Príncipe sind es sogar 50 Prozent. 120 der heimischen 700 Pflanzenarten gibt es nur auf diesen Inseln.

Der Urwald von São Tomé wurde 1988 von der „Internationalen Wissenschaftlichen Vereinigung“ aufgrund seiner Artenvielfalt als einer der bedeutendsten Urwälder dieser Art in Afrika eingestuft. Von etwa 700 lokalen Pflanzenarten sind etwa 100 endemisch. So beispielsweise eine bis zu drei Meter hohe Begonie und weitere Orchideenarten. Auch die Vogelwelt ist einzigartig. Es gibt 55 Spezies, von denen 15 endemisch sind und damit zu den seltensten Vögeln der Erde zählen.

UNESCO-Biosphärenreservat

2012 erhielt São Tomé und Príncipe den

Status eines UNESCO-Biosphärenreservates. Was bedeutet dies: Der Begriff „Biosphärenreservat“ ist zusammengesetzt aus „Biosphäre“ (Lebensraum) und „-reservat“ (von reservare = bewahren). Es geht also darum, Lebensräume zu bewahren, und zwar die besonders wertvollen und schützenswerten Räume dieser Welt.

Biosphärenreservate leisten gemäß der Internationalen Leitlinien der UNO einen Beitrag zur Erhaltung von Landschaften, Ökosystemen, Arten und genetischer Vielfalt. Sie fördern zudem eine wirtschaftliche und menschliche Entwicklung, die soziokulturell und ökologisch nachhaltig ist. Weiterhin zählt die logistische Unterstützung zu ihren Funktionen und damit die Förderung von Demonstrationsprojekten, Umweltbildung und -ausbildung sowie Forschung und Umweltbeobachtung im Rahmen lokaler, regionaler, nationaler und weltweiter Themen des Schutzes und der nachhaltigen Entwicklung.

Das Bedeutet für São Tomé und Príncipe folglich, dass die Wirtschaft im Biosphärenreservat so weiterentwickelt werden soll, dass Ressourcen schonend und nachhaltig genutzt werden. Dadurch stehen die Ressourcen auch nachfolgende Generationen zur Verfügung. Profitieren sollen somit langfristig praktisch alle Einwohner eines Gebietes von dieser Entwicklung.

Modellgebiete wie São Tomé und Príncipe werden als UNESCO-Biosphärenreservate ausgezeichnet und sollen anderen Regionen auf der ganzen Welt als Vorbild dienen.

Zu den Zielen der Gebiete gehören:

- der Erhalt biologischer Vielfalt
- die Förderung nachhaltiger Nutzungsweisen
- der Schutz historischer Kulturlandschaften
- die Bildung für Nachhaltigkeit sowie Forschung und Monitoring

Biosphärenreservate sind in **drei Zonen** der unterschiedlichen **Nutzungsintensität** gegliedert:

- In der **Kernzone** wird der Einfluss des Menschen auf ein Minimum reduziert. Sie unterliegt weitestgehend Bestimmungen zum Schutz natürlicher Prozesse. Die Kernzone sollte mindestens 3 % der Gesamtfläche eines Biosphärenreservates einnehmen.
- In der **Pflegezone** sind menschliche Aktivitäten z. B. über den Tourismus oder die Fischerei zulässig, soweit sie umweltverträglich gestaltet werden. Die Pflege soll mindestens 10 % der Gesamtfläche des Biosphärenreservats betragen, Pflege- und Kernzone zusammen mindestens 20 %.
- In der **Entwicklungszone** wird die menschliche Nutzung nicht einge-

schränkt. Eine freiwillige Teilnahme der Bürger*innen und Kommunen an einer Erprobung von Maßnahmen und Projekten zur Stärkung der nachhaltigen Entwicklung bildet die Handlungsgrundlage. Die Entwicklungszone soll mindestens 50 % der Gesamtfläche umfassen.

Tiefere Informationen zu diesen Themen finden sich auf der Seite www.unesco.de, der Deutschen Unesco-Kommission.

Tourismus ist auf den Inseln klein geschrieben. Es kommen wenig Touristen hierher, Kreuzfahrtschiffe praktisch nur alle paar Jahre mal eines. Das letzte war im 2018 hier, auch von der Reederei Phoenix.



Fischer nach der morgendlichen Fangfahrt – viel Fisch gab es nicht



Präsidentenpalast, liegt neben der Kathedrale von São Tomé



Präsidentenpalast mit bewachtem Eingang



National- oder Centralbank von São Tomé und Príncipe



Krankenhaus in São Tomé





Zitronenbaum mit Früchten



Pausenraum Kaimauer



Für mich in den Schubkarren!



Marktszene

São Tomé



Catedral de São Tomé



Praça da Independência



Wohnblock (mit Meerblick)



Türme der Catedral de São Tomé, davor die Stadtverwaltung und das Strandesamt



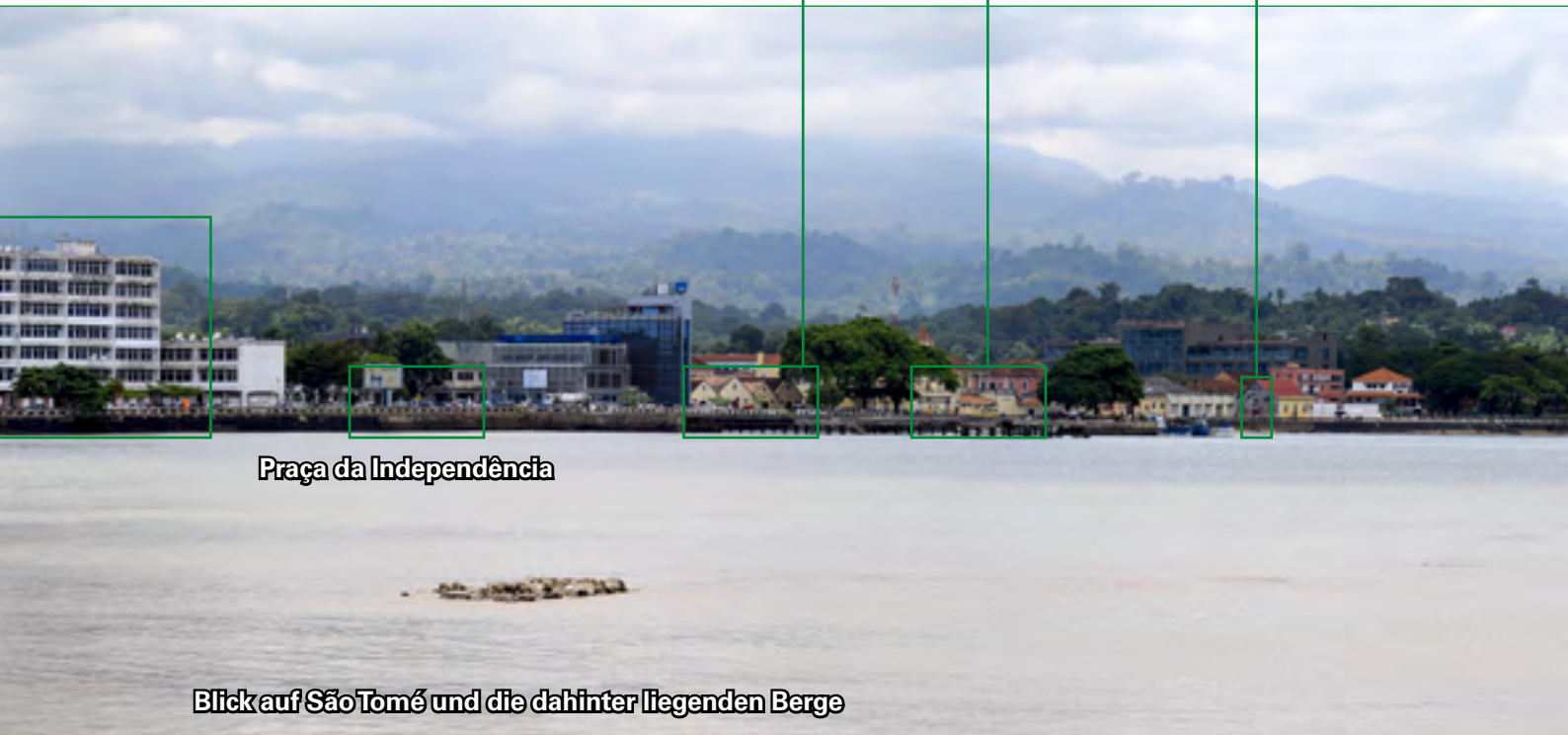
Landwirtschaftsministerium



Einkaufszentrum und Getränkemarkt



Autowerkstatt



Praça da Independência

Blick auf São Tomé und die dahinter liegenden Berge

São Tomé



Marktstraße in São Tomé



Schuluniformen zum Kauf



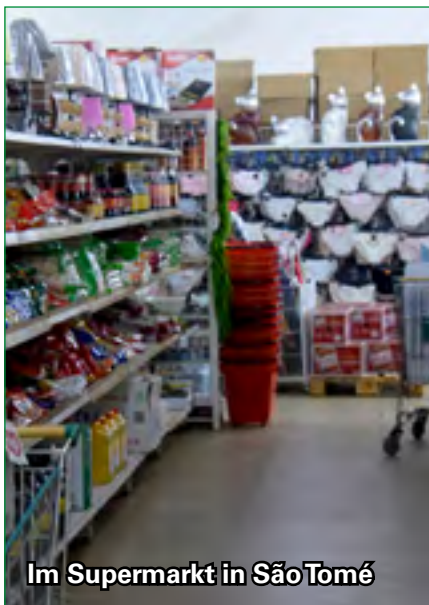
Fischtransport nach Hause



Markt in São Tomé



Marktstraße in São Tomé



Im Supermarkt in São Tomé



Wir werden beobachtet



Leere Kartons im Warenlager

São Tomé und Príncipe





Príncipe

Die vergessene Insel

Prinzeninsel

UNESCO-Biosphärenreservat

Príncipe

Wir liegen auf Reede, also das Schiff liegt vor Anker und wir müssen mit den Tenderbooten bis zur Anlegestelle der Insel fahren. Und dann landen wir in einem afrikanischen Paradies mit Südseefeeling.

Die Überfahrt vom Schiff an Land dauert etwa 20 Minuten durch einen immer enger werdenden Meeresarm, der sich kurz vor dem Anleger wieder verbreitert und den Blick freigibt auf die Berge und die Wälder der Insel.

Der Anleger ist klein, in keinem tollen Zustand, aber völlig ausreichend für die Bedürfnisse der Inselbewohner, wie die Titelseite zeigt. Normalerweise landen hier nur Fischer an und einige Besucher von den anderen Inseln. Wichtiger ist der Airport für die Inselbewohner. Er sichert die Verbindungen nach São Tomé, nach Festlandafrika und nach Portugal.

Aber es ist etwas los auf dem Anleger, wenn einmal ein Kreuzfahrtschiff vor der Insel ankert. Übrigens das erste große Schiff seit fünf Jahren – bedingt durch die Corona-Pandemie.

Die Insel-Polizisten sind vor Ort, drei Taximotorräder und ein Pick-up, dessen Fahrer das Fahrzeug als Taxi anbietet. Und viele Einheimische, die einfach mal schauen wollen was da so los ist.

Alle Passagiere müssen sich beim Verlassen der Boote die Hände desinfizieren, die Polizei überwacht das sehr bestimmt aber freundlich. Und dann kann die Besichtigung für uns Besucher starten. Interessantes erwartet uns auf der kleinen Insel und wir sind angenehm überrascht worden.





Príncipe

Príncipe, zu deutsch Prinzeninsel, ist die nördlichere der beiden Hauptinseln von São Tomé und Príncipe. Sie bildet gleichzeitig mit umliegenden kleineren Inseln die Autonome Region Príncipe sowie den deckungsgleichen Distrikt Pagué mit der Hauptstadt Santo António. Der Airport der Insel Príncipe liegt im Norden und bietet Flüge nach Portugal und Festlandafrika an.

Die príncipensische Sprache, die ursprüngliche Sprache der Inselbewohner, ist vom Aussterben bedroht und wurde weitgehend durch die portugiesische Sprache verdrängt.

Lage und Größe

Die Insel Príncipe liegt äquatornah, westlich von Afrika im Golf von Guinea, etwa 150 km nordnordöstlich der Insel São Tomé, die wir zuvor besucht haben.

Die Insel ist klein, die Fläche beträgt 136 km², die der autonomen Region 142 km² einschließlich der zur autonomen Region gehörenden Nachbarinseln.

Davon gehören 85 km² zum „Parque Natural Obô do Príncipe“. Der Pico do Príncipe ist mit 948 m die höchste Erhebung der Insel.

Es leben etwa aktuell etwa 5.000 Menschen auf Príncipe, wobei die Zahlen auch auf offiziellen Webseiten unterschiedlich sind.

Vulkaninsel

Die Insel ist ein stark erodierter Vulkan, von dem angenommen wird, dass er über drei Millionen Jahre alt ist, umgeben von kleineren Inseln, darunter Ilheu Bom Bom, Ilhéu Caroço, Tinhosa Grande und Tinhosa Pequena. Príncipe ist Teil des Archipels der Kameron-Linie.

Príncipe – ein paar Infos

- Einwohnerzahl Santo António: 1.350 (Stand 2004)
- Beide Inseln: 211.000, auf der Insel Príncipe leben etwa 5.100 bis 7.344 Menschen, die Angaben schwanken hier sehr deutlich.
- Land: São Tomé und Príncipe, zweitkleinster Staat Afrikas nach den Seychellen im indischen Ozean.
- Website <https://saotomePrincipe.de/> und <http://www.saotome.st>
- Entdeckung der Inseln für Portugal: 1471 durch Kapitän de Santarém.
- Stadtgründung: 1485
- Bevölkerung: 88% Afrikaner, 10% Mulatten und 1% Europäer.
- Religion: 80% der Einwohner sind Katholiken, 10% Protestanten und 10% werden naturnahen Religionen (Animisten) zugeordnet.
- Portugiesisch ist Amtssprache, es werden portugiesisch-kreolische Sprachen und häufig Französisch gesprochen, aber auch Englisch.
- Wirtschaftsstruktur: In Príncipe sind Betriebe der Leichtindustrie angesiedelt, die z. B. Ziegel, Seife und Getränke herstellen. Exportiert werden hauptsächlich Produkte wie Bananen, Kakao und Kopa.
- Währung: Die Währung ist der Dobra (STD). Ein Dobra besteht aus 100 Centimos. Kreditkartennutzung ist kaum möglich, außer in guten Hotels. Geldautomaten sind unbekannt.
- Inselstaat ist mit einer Grundfläche von 1.001 km² und ca. 200.000 Einwohnern eines der kleinsten und ärmsten Länder weltweit.
- Arbeitslosenrate: 15,9%
- Inflationsrate: ca. 25%
- Verkehr: Hafen und Airport Príncipe mit Flügen nach Portugal und Festlandafrika.
- Tourismus: Im Jahr kommen etwa 2.000 Touristen auf die Inseln.
- Kriminalitätsrate: ist sehr niedrig, auf Märkten trotzdem aufpassen.

1471 wurde die Insel entdeckt

Die Insel war ebenso wie die Nachbarinsel São Tomé unbewohnt, als sie am 17. Januar 1471 von den Portugiesen entdeckt wurde. Zuerst wurde sie nach dem Heiligen Antonius benannt. Später wurde die Insel von König Johann II.

von Portugal zu Ehren seines Sohnes Afonso, Erbprinz von Portugal (1475 – 1491), in Príncipe („Prinzen-Insel“) umbenannt.

Die erste Siedlung, die Stadt Santo António, wurde 1502 gegründet. Anschließend wurden der Norden und das Zentrum der Insel von portugiesischen Kolonisten mit Sklavenarbeit zu Plantagen gemacht. Diese konzentrierten sich zunächst auf die Produktion von Zucker und ab 1822 auf Kakao. Der wuchs hier sehr gut und die Inseln wurden zum größten Kakaoproduzenten der Welt. Seit der Unabhängigkeit von São Tomé und Príncipe sind allerdings viele Plantagen weitgehend von Wald überwuchert.

Inselfestung und Bevölkerung

Es ist klar, eine eroberte und in Besitz genommene Insel benötigte eine militärische Einrichtung. Die Insel bekam eine Festung mit dem Namen „Fortaleza de Santo António da Ponta da Mina“. An einem strategisch günstigen Ort innerhalb der „Baía de Santo António“ (Bucht von Santo António) wurde sie 1695 erbaut.

Langen Bestand hatte die neue Festung nicht. 1706 wurde die Festung und die Stadt Santo António von den Franzosen zerstört. Die Ruine wurde irgendwann von den Portugiesen zurückerobert und die Stadt wieder aufgebaut. Von 1753 bis

1852 war Santo António dann die Kolonialhauptstadt des portugiesischen São Tomé und Príncipe.

1771 hatte Príncipe eine Bevölkerung von 5.850: 111 Weiße, 165 freie Mulatten, sechs Mulattensklaven, 900 freie Schwarze und 4.668 schwarze Sklaven. Im Jahr 1875, als die Sklaverei auf dem Archipel

offiziell abgeschafft wurde, war die Inselbevölkerung von Príncipe auf nur noch 1.946 Personen zusammengeschrumpft, davon waren

45 Europäer, 1.521 freie Eingeborene und 380 Freie.

Albert Einstein „war hier?“

Príncipe war eine Insel, der wissenschaftlich bedeutsam war. Hier wurde von Sir Eddington der Beweis erbracht, dass Einsteins Relativitätstheorie richtig ist. Während der totalen Sonnenfinsternis am 29. Mai 1919 wurde vom britischen Astrophysiker Arthur Stanley Eddington und seinem Team experimentell durch das „Eddington-Experiment“ bestätigt, dass Einstein mit seinen Behauptungen recht hatte. Fotografien der damaligen Sonnenfinsternis zeigten Hinweise auf die „Krümmung“ des Sternenlichts. Damit war hier erstmals eine Übereinstimmung mit Albert Einsteins Vorhersagen zur allgemeinen Relativitätstheorie nachgewiesen.

Region Príncipe 1995 gegründet

Am 29. April 1995 wurde die Autonome Region Príncipe gegründet, die dem bestehenden Distrikt Pagué entspricht.

Príncipe hat eine Stadt, Santo António, und einen Flughafen (IATA-Code: PCP, ICAO: FPPR). Einige kleinere Siedlungen



Príncipe

sind Sundy und Porto Real. Portugiesisch ist die Amts- und Hauptsprache der Insel. Es werden auch portugiesische Kreolen gesprochen: Príncipe- oder Lunguyê und in gewissem Umfang auch Forro und auch als Erbe der Kolonialzeit Französisch.

Parque Natural

2006 wurde der „Parque Natural Obô do Príncipe“ gegründet, der den bergigen, dicht bewaldeten und unbewohnten südlichen Teil der Insel Príncipe umfasst. Hier gibt es viele endemische Tier und Pflanzenarten. Endemische Arten beziehungsweise Endemiten sind solche Arten, Gattungen oder Familien, die ausschließlich in einem bestimmten Gebiet vorkommen. Es gibt endemische Arten aus allen drei großen Reichen – also den Pflanzen, den Tieren und den Pilzen.

Auf Príncipe gibt es zahlreiche endemische Tierarten, darunter Vögel wie die Zwergohreule von Príncipe, den Eisvogel von Príncipe, den Samenfresser von Príncipe, den Star von Príncipe, den Nektarvogel von Príncipe, den Dohrn-Drosselschwätzer, die Príncipe-Drossel (siehe Bild

rechts) und den Weber von Príncipe. Das Príncipe-Weißauge kommt auch auf São Tomé vor.

Zu den Geckos gehören der Príncipe-Gecko, zu den Fröschen gehören der Palmwaldlaubfrosch und der Príncipe-Pfützenfrosch. Die Meeresfauna umfasst *Muricopsis Príncipe*, ein Weichtier und die westafrikanische Schlammschildkröte.

Príncipe-Drossel

Als Beispiel für eine endemische Art auf der Insel soll die Príncipe-Drossel und deren Lebensumstände etwas genauer betrachtet werden. Die Príncipe-Drossel (*Turdus xanthorhynchus*) ist eine seltene Singvogelart aus der Familie der Drosseln. Sie ist auf der Insel Príncipe im Golf von Guinea endemisch.

Die Drossel wurde 1901 von Leonardo Fea entdeckt. Nach dem Ausbleiben von Sichtungen seit den 1920er-Jahren galt die Art lange Zeit als verschollen, bis sie 1997 im Südwesten von Príncipe wiederentdeckt wurde. Nach einer Erhebung im Jahre 2007 wurde die Population auf 364 Vögel geschätzt. Anschließend hielten die an der Expedition beteiligten Ornithologen diese Ziffer für



Dorfgemeinschaftshaus



Kakaobohnen

zu hoch gegriffen, weil die Art nicht alle primären Urwaldbereiche bewohnt und die Daten vermutlich durch die Angewohnheit der Drosseln, sich in Menschennähe aufzuhalten, verzerrt seien.

Gegenwärtig geht man von einer Zahl von weniger als 250 Altvögeln aus. BirdLife International nahm die Príncipe-Drossel 2011 in die

Rote Liste der gefährdeten Vogelarten auf und klassifizierte sie in die Kategorie „vom Aussterben bedroht“.

Es gibt Anzeichen dafür, dass die Entwaldung Príncipes seit der menschlichen Besiedlung im 16. Jahrhundert zu einem dramatischen Rückgang dieser Príncipe-Drossel geführt hat. Die Entwaldung ist nach wie vor eine Bedrohung, sie lässt jedoch Dank des Schutzes des Primärwaldes aktuell deutlich nach. Dies vor allem seit die Insel Príncipe 2012 in die Liste der UNESCO-Biosphärenreservate aufgenommen. Da die



Príncipe-Drossel sehr zutraulich ist, wird spekuliert, dass die Art unter der opportunistischen Jagd leidet. Aus dem Vergleich der Erhebungsdaten und Befragungen mit der lokalen Bevölkerung ergeben sich jedoch nur Indizien, dass die Príncipe-Drossel aus den Waldbereichen verschwindet, die häufig von den Einheimischen aufgesucht werden.

Invasive Tierarten als großes Problem

Für eine Tierart, die auf eine kleine Insel

als Lebensraum beschränkt ist, stellen invasive

Tierarten eine echte Bedrohung dar. Diese invasiven Tierarten werden durch den zunehmenden Handel und den Tourismus auf die Insel gebracht und können einheimische Tierarten in ihrem Bestand gefährden, da sie sich gegen diese Tiere nicht wehren können.



Blick vom Boot auf den dichten Urwald









Príncipe



Marktstand vor dem Infocenter mit Bürgermeister

In der Dorfmitte von Santo António ist ein kleiner Pavillon mit Büro und Infozentrum für das Biosphärenreservat. Bei unserer Ankunft stellte sich heraus, dass im Infocenter ein Treffen der Bewohner stattfindet, die sich mit dem Biosphärenreservat beschäftigen. Es war Sonntagmorgen, also ein guter Zeitpunkt. Und schnell kamen einige von uns Besuchern dazu und es ergaben sich nette und vor allem informative Gespräche über das UNESCO-Projekt, das seit 2018 auf der Insel existiert.

Auf São Tomé haben wir von den UNESCO-Aktivitäten nur gehört, hier auf Príncipe beschäftigen sich die Menschen intensiv mit ihrer Natur. Es gab viele Informationen auch im Bürobereich des Infozentrums.

Die Menschen waren natürlich auch clever. Eine junge portugiesische Lehrerin, die es auf die Insel verschlagen hatte (Liebe), organi-

sierte schnell einen Markt und man konnte nette Kleinigkeiten erwerben. Der Markt bestand aus einem Tisch und vielen netten Damen, die verkauft und erzählt haben.

Der Bürgermeister gab für die lokale Nachrichtensendung ein Interview zum Besuch des Schiffes und zum UNESCO-Projekt. Alles in allem ein interessanter und netter Auftakt für unseren viel zu kurzen Inselbesuch auf diesem schönen Teil Afrikas.

Internet – Fehlanzeige

Es gab natürlich auch Probleme: Auf der ganzen Afrikareise war es immer schwierig eine funktionierende Internetverbindung herzustellen. Öffentlich zugängliche Netze gab es nicht – außer in Südafrika und nur teilweise in Namibia. Ansonsten war das Thema Kommunikation mit Europa immer von Misserfolgen begleitet. So auch hier. Der einzig verfügbare Hotspot war neben der Kirche. Und da standen viele Menschen die ins Netz wollten. Unglaublich lange Wartezeiten von zwei Stunden wurden vom Netzbetreiber vorgegeben.



Interview des Bürgermeisters



Infocenter für das Biosphärenreservat

Príncipe

Santo António

Der größte Ort von Príncipe ist auch der Verwaltungssitz der „Inselregierung“. Er hat etwa 1.300 Einwohner und liegt im Nordosten der Insel an einer geschützten Bucht direkt am Fluss Palhota. Vor der Insel ankert unser Schiff und wir TENDERN zur kleinen Anlegestelle. Der Ort war übrigens von 1754 bis 1852 Hauptstadt der portugiesischen Kolonie.

Wir legen am Pier Santo Antonio Jetty an, der etwa einen Kilometer vom Ort Santo António entfernt liegt. Wir haben das Gefühl, dass es nur 500 Meter sind – auf jeden Fall ist man schnell im Ort. Natürlich zu Fuß, obwohl es Taxis gibt, allerdings in Form von Mopeds, die hier „motorbike taxi“ genannt werden.

Man merkt es schnell: Trotz der

unberührten Natur, der schönen Strände, der netten Menschen und der ungemein ruhigen Stimmung ist hier kaum ein Tourist unterwegs. Es fehlt, was nicht weiter schlimm ist, jegliche touristische Infrastruktur. Da ist selbst die Hauptinsel São Tomé touristisch besser erschlossen.

Restaurant Rito & Rito

Man ist schon erstaunt, dass man hier ein wirklich gutes Restaurant findet, in dem man in wunderbarer Atmosphäre hervorragend essen kann. Und man bekommt nicht nur gutes Essen, sondern wird sehr nett bedient und ein ausführliches Gespräch mit dem netten Wirt darf natürlich nicht fehlen. Er hat in London eine Lehre als Koch gemacht, spricht ein vorzügliches Englisch und kocht deutlich besser als mancher englische Berufskollege.

Zum Schluss habe ich seine Telefonnummer bekommen. Hier ist sie festgehalten: +239 991 6310 und man ist mit



Urwald geht direkt bis an den Ort

Juditinha verbunden und könnte dann im schönen Gästehaus ein Zimmer buchen. Das würde sich lohnen, ebenso wie unser Mittagessen. Es war das beste Essen in São Tomé und Príncipe. Die Moqueca ist ausgezeichnet und der Fisch war der beste, den wir je gegessen haben: sehr zart, mit einer köstlichen Sauce, tollen Pommes und ein perfekt angemachter Salat.

Bummel durch den Ort

Bei einem Gang durch den Ort kann man einige alte Bauten aus der Kolonialzeit entdecken, die häufig nicht in allerbestem Zustand sind. Es gibt mehrere Kirchen, ein paar Geschäfte und Restaurants. Einige asphaltierte Straßen sind vorhanden und führen in die anderen Regionen der Insel. Die Insel Príncipe ist bekannt dafür, dass es einige schöne Strände und sehr schöne Hotels gibt. Oft sind diese nur über Feldwege oder Schotterstraßen erreichbar, da wie schon beschrieben, die touristische

Infrastruktur nicht gegeben ist.

Die bekannteste Stelle der Insel ist der an der Nordküste gelegene Banana-Strand, die **Praia Banana**. Dieser Strand war einst Drehort für die Bacardie-Werbung. Der Name des Strandes kommt von seiner gebogenen Form. Der Strand ist nur erreichbar über einen halbstündigen Fußweg vom Hotel Roca Belo Monte im Norden der Insel. Das ist etwa acht Kilometer von Santo António entfernt.

Meeresschildkröten

Ungefähr vier Kilometer von Santo António entfernt liegt die Bucht **Praia Grande** mit einem schönen Strand. Dieser Strand ist für Besucher und Einheimische zumeist gesperrt, denn hier kommen jedes Jahr viele **Meeresschildkröten** an Land um ihre Eier abzulegen. Nach einer Inkubationszeit von etwa 50 bis 250 Tagen erfolgt das Schlüpfen und die risikoreiche Wanderung zum Meer.



Junge Meeresschildkröte



Restaurant Rito & Rito mit guter Küche

Príncipe

Es ist schon eigenartig – wir könnten uns vorstellen hier nochmals herzukommen. Die Insel Príncipe ist schön, die Menschen sehr freundlich und neugierig, die Natur und die Strände grandios. Wir haben schon viel von dieser Welt gesehen, aber kaum einen Fleck der Welt der uns so begeistert hat.

Wir sind anscheinend nicht alleine mit dieser Einstellung. Für Besucher aus einer wohlhabenderen Welt gibt es einige Hotels auf der Insel, die sicherlich zu den besten der Welt gehören. Angesiedelt sind diese Hotels in alten Plantagengebäuden und immer irgendwie an einen der schönen Strände angebunden.

Was kann man tun?

Als Aktivitäten werden hier tauchen, angeln, schwimmen, Touren in die Berge oder den Urwald angeboten oder Erkundigungen mit einem Mietwagen durch die Insel. Oder einfach am Strand liegen und diese traumhafte Situation auf der Insel genießen.

Entschließt man sich, hier Urlaub zu machen, bekommen einige Menschen auf der Insel dadurch Arbeit und ein kleines Ein-

kommen. Dies ist für die Insulaner sicherlich nicht unerheblich und damit ein positiver Effekt für alle Beteiligten.

Und bei unserem Besuch der Inseln São Tomé und Príncipe haben wir immer wieder kleine Hotels entdeckt, die einen sehr sauberen und ordentlichen Eindruck hinterlassen haben. Interessant ist das Buchungsportal www.booking.com. Hier ist São Tomé und Príncipe gut vertreten mit einer Reihe von Hotels, die durchweg gute Bewertungen erhalten haben. Hier nochmals einige Tage Urlaub zu verbringen wäre sicherlich sehr reizvoll. Flüge von Lissabon nach São Tomé und Príncipe sind nicht sehr häufig, aber mit etwa sechs Stunden Flugzeit durchaus machbar.



Hotel Belo Monte (Bild Hotel)



Die drei kommen aus der Schule und toben



Kirche in Santo António



Vier freundliche Mädchen vor ihrem Haus



Hotel Roca Sundy (Bild Hotel)

Príncipe

Reisetipps für die Inseln

Viele von uns träumen davon, auf eine wunderschöne, unberührte tropische Insel zu entfliehen – weit weg von der lauten Welt. Aber es ist nicht das kommerzialisierte Tahiti, auf dem mehrmals täglich Flugzeuge landen. Es ist nicht Hawaii mit Horden von Touristen und luxuriösen, mehrstöckigen Hotels. Die unberührten Inseln sind näher an Europa als man denkt: São Tomé und Príncipe.

Ein Tipp: Versuchen Sie mal auf Ihrer Karte das kleine Inselland São Tomé & Príncipe zu finden. Es wird, je nach Karte, schwierig diese Insel zu finden. Sie liegt etwa 200 km vor der Westküste Afrikas, ziemlich genau auf dem Äquator. Der Außenwelt sind die Inseln nahezu unbekannt. Kaum einer war

jemals dort. Daher kommt es auch, dass die Inseln deutlich sicherer für Ausländer sind als andere Länder Westafrikas.

Die Inseln sind ein Ort zum Entdecken. Die einzigen Zugänge für Ausländer zu dieser von der Welt vergessenen Republik sind Flüge von Lissabon nach São Tomé und dann weiter nach Príncipe. Sie kosten rund 700 USD für Hin- und Rückflug. Von Libreville in Gabun gibt es ebenfalls Flüge für etwa 200 USD. Und es existiert eine unregelmäßige Schiffsverbindung vom Hafen von Libreville nach São Tomé.

Winziges und armes Land

Die ehemalige portugiesische Kolonie besteht wie bereits beschrieben aus den zwei bewohnten Inseln São Tomé und dem kleineren Príncipe. São Tomé mit der Hauptstadt ist weiter entwickelt und es gibt mehr zu sehen. Nur wenige Touristen fahren von der Insel São Tomé nach Príncipe, das etwa



Der kanalisierte Fluss Palhota, links und rechts liegt der Ort Santo António

150 km nördlich liegt. Aber Príncipe ist auf jeden Fall einen Besuch wert. Sobald Sie in São Tomé angekommen und bereit für die Reise nach Príncipe sind, haben Sie die Wahl zwischen einem kleinen kommerziellen Boot (10 Stunden über die raue See, 10 USD einfache Fahrt) und einem täglichen Twin-Otter-Flugzeug von Air São Tomé (30 Minuten, 130 USD Hin- und Rückfahrt). Der Flieger hat nur 16 Sitzplätze, aber manchmal werden Flüge nach Príncipe aufgrund von Passagiermangel gestrichen, also versuchen Sie, rechtzeitig zu buchen und ein wenig flexibel zu sein.

Landebahn im Dschungel

Die Landebahn auf Príncipe liegt mitten im Dschungel. Es gibt keine Busverbindung nach Santo Antonio – der einzigen Gemeinde der Insel – man sollte also versuchen, per Anhalter oder zu Fuß in die Hauptstadt der Insel zu gelangen – es

sind nur zwei Kilometer bergab. Manchmal warten Taximotorräder am Airport oder die Taxi-PickUps von den wenigen Hotels auf der Insel, wenn ein Hotelgast ankommt. Man ist jetzt auf der Insel.

Freundliche Menschen, wunderschöne Landschaften, abgelegene palmengesäumte Strände und koloniale Architektur. Während meines Aufenthalts habe ich nur Touristen unseres Schiffes auf der Insel gesehen. Die Insel hat 12 Kilometer ausgefahrene Straßen. Es gibt keine öffentlichen Verkehrsmittel außer einem unberechenbaren Minibus. Oder die Taximotorräder. Die Hotels bieten teure Abholdienste für Touristen an: nach Banana Beach – 20 \$, Porto Real oder Evoro – 10 \$, Terreiro Velho – 15 \$, Bombom oder Sundry – 20 \$. Für die ganze Insel gilt: Jeder sollte einen angemessenen Vorrat an aufbereitetem Wasser mitführen, da es in den kleinen Dörfern kein Wasser zu erwerben gibt, das wir Europäer trinken können.



Links wohnen die ärmeren, rechts die wohlhabenderen Einwohner

Príncipe

Übernachtung

Es gibt viele schöne und leere Strände. Der schönste Strand ist bei nahezu allen Beschreibungen der Banana Beach in der Nähe von Roca Belo Monte.

Rocas – alte Plantagengebäude sind sehenswert. Die am besten erhaltenen sind: Porto Real (verlassen), Belo Monte und Sundy. In der kolonialen Vergangenheit war São Tomé und Príncipe berühmt für seine Kaffee- und Kakaoplantagen, die von Sklavenarbeit abhängig waren. Jetzt gibt es immer noch kleine Produktion, aber auf Príncipe sind die meisten Plantagengebäude verfallen. Das interessante Tor zur Plantage Belo Monte (siehe Bild) ist von Plakaten und Postkarten bekannt...

Luxus auf der Insel

Überraschenderweise gibt es auf Príncipe auch eine Oase des Luxus: Bombom Island Resort – teilweise auf der kleinen Insel Bombom gelegen. Sie haben 25 Bungalows mit Klimaanlage, Swimmingpool, Jachthafen, Restaurant und Bar. Wenn Sie reich genug sind, um 600 USD pro

Tag und Person (Vollpension) zu zahlen, ist dies der richtige Ort für Sie! Gegen Aufpreis kann ein Motorboot mit Skipper gemietet werden, um die Insel zu umrunden oder zu schnorcheln. Man organisiert auch Tiefseefischen, Hochseefischen – im Ozean sind Blaue Marline, Gelbflossen-Thunfische und Segelfische zu finden. Die Gäste des Bombom Ressorts werden kostenlos vom Flugplatz abgeholt, aber die Abreise ist im Voraus zu arrangieren. Übrigens – es gibt keine Flughafensteuer auf Príncipe, aber man bezahlt Steuern beim Verlassen von São Tomé.

Príncipe ist berühmt für seine Landschaften. Sie können mit einem Guide den höchsten Gipfel der Insel besteigen: Pico de Príncipe. Ohne Führer können Sie einen Spaziergang auf die andere Seite der Insel machen – nach Sao Joaquin – für einen schönen Blick auf die Felsspitzen und die Bucht von Alughas. Die Leute sind sehr freundlich und hilfsbereit, aber sie sprechen nur Portugiesisch – es lohnt sich also, einen Sprachführer mitzunehmen.

Kakao und Schokolade

Wer sich erstmals im Leben mit Kakao und Schokolade von São Tomé und Príncipe beschäftigt, wird ganz schnell so ziemlich alles vergessen, was er zuvor über den Stoff, aus dem beste Schokolade entsteht, zu wissen glaubte.



Altes Plantagengebäude – Roca Belo Monte

Eigentlich stammt die Kakaopflanze aus Südamerika, wo sie wegen ihres feinen Aromas von den Indianern „Götterspeise“ genannt wurde. Auch die Kolonialherren, die im 18. und 19. Jahrhundert nach Brasilien kamen, begeisterten sich für den edlen Geschmack der tropischen Frucht. Und kurz bevor Brasilien schließlich seine Unabhängigkeit erklärte, ließ der portugiesische König João VI. Exemplare der besten Sorte über den Atlantik bringen und auf seiner Kolonie São Tomé und Príncipe anbauen.

Forastero Amelonado heißt die aus dem Amazonasbecken stammende Sorte, die viele Nachteile hat – sie wächst langsamer als manch andere Sorten und sie braucht viel Pflege. Sie hat aber auch einen unschlagbaren Vorteil: Anders als profitablere, schneller wachsende Sorten schmeckt sie ganz und gar nicht bitter, sondern betört mit vielschichtigem Aroma und feiner Süße.

Ausgerechnet die Affen sind es, die dafür sorgen, dass die edle Sorte im Regenwald von São Tomé und Príncipe überlebt hat. Sie öffnen die Frucht und lutschen die Kakaobohnen ab. Dass die Bohne selbst im Rohzustand bitter, das Fruchtfleisch rundum aber süß und lecker schmeckt, wissen die Affen. Während sie mit ihrem kleinen Snack beschäftigt sind, bewegen sie sich durch die Bäume und spucken irgendwann die Bohnen aus. Diese wach-

sen im fruchtbaren und sehr feuchten Klima der Insel zu neuen Pflanzen heran.

Dass diese alte Sorte aus dem Dschungel von São Tomé und Príncipe heute wieder Gourmets in aller Welt zugänglich ist, verdanken wir einem Italiener: Der aus Florenz stammende Claudio Corallo kam vor gut 20 Jahren auf die Inseln und erkannte schnell die außergewöhnliche Qualität der dort wachsenden Kakaosorte. Wo andere Produzenten ihre Kunden mit aromatisierter Schokolade locken, arbeitet Corallo absolut puristisch. Seine Ware schmeckt intensiv und würzig – und wird von Experten zu den besten Schokoladen der Welt gerechnet. Bei Corallo wachsen die Kakaopflanzen inmitten des Dschungels von Príncipe und mit viel Platz, anderen Pflanzen und Luft rundum – dass es sich um eine Plantage handelt, bemerkt der Laie noch nicht einmal. Nach der Ernte werden die Bohnen 16 Tage lang fermentiert – bei Billigware läuft dieser Prozess in wenigen Stunden ab – und anschließend bei 40 Grad mindestens eine Woche lang auf Kacheln gedörrt. Der Rest ist Geheimsache...!

Man kann die Schokoladenmanufaktur in São Tomé besichtigen. Details findet man auf der Website www.claudiorallo.com, erstaunlicherweise auch auf Deutsch. Und man kann dort die besondere Schokolade bestellen. Ein Versuch lohnt sich absolut und ist nicht teuer.



Kakaofrüchte und Kakaobohnen der Sorte Forastero Amelonado

Banjul





Banjul
Gambia
Kolonialstadt
Bambusinsel

Banjul

Gambia ist eine kleine Perle in Westafrika. Es hat nur den Senegal als seinen Nachbarn. Das schmale Land wird geteilt durch seine Lebensader – den Gambia Fluss. Die freundlichen Menschen und die Natur des kleinen Landes ist der Reichtum von „The Gambia“:

The Gambia

„The Gambia“, so der offizielle Name des Landes, ist das kleinste Land auf dem afrikanischen Festland und ist vollständig von Senegal umschlossen. Einzige Ausnahme ist die Westküste am Atlantischen Ozean. Die Karte rechts zeigt das schmale Land.

Gambia liegt zu beiden Seiten des Unterlaufs des Gambia River, der durch das Zentrum von Gambia fließt und bei Banjul in den Atlantischen Ozean mündet.

Das Land hat eine Bevölkerung von 1.857.181 Einwohnern nach der Volkszählung vom April 2013 – sicherlich leben heute mehr Menschen dort, da das Land nach der WHO einen Bevölkerungszuwachs von drei Prozent/Jahr aufweist. Banjul ist die gambische Hauptstadt. Serekunda und Brikama sind die größten Städte. Da die Hauptstadt Banjul auf einer Insel liegt, kann sie nicht weiter expandieren. Dadurch ist Serekunda

in der Kombo-St. Mary Area (siehe Karte rechts) mit Abstand die größte Ortschaft und mit 415.962 Einwohnern das wirtschaftliche und kulturelle Zentrum des Landes.



City of Banjul – ein paar Infos

- Einwohnerzahl: 50.356 (Stand 2020)
- Hauptstadt des Landes Gambia
- Website www.banjulcity.gm
- Stadtgründung: 1816
- Land: Gambia
www.statehouse.gov.gm.
- Die Republik Gambia ist das kleinste Land auf dem afrikanischen Festland und von Senegal umgeben, mit Ausnahme der Westküste am Atlantischen Ozean.
- Entdeckung der Inseln für Portugal im Jahr 1455.
- Bevölkerung: 1.857.181 Einwohner nach der Volkszählung vom April 2013. 40,5% der Bevölkerung sind Mandinka, 18,8% Fulbe, 14,6 % sind Wolof, 10,6% Diola und 8,9 % Serahuli. Minderheiten sind die Serer mit 2,8%, Aku 1,8%, Manjago 0,8 % und Bambara 0,7 %.
- Religion: 90% der Einwohner sind Muslime, 8% Christen und 2% werden den alten naturnahen Religionen

Geschichte

Die Portugiesen drangen 1455 als erste Europäer in den Gambia River ein, etablierten in der Region aber nie einen bedeutenden Handel. 1765 wurde Gambia durch die Gründung von The Gambia zu einem Teil des Britischen Empire. 1965

erlangte Gambia die Unabhängigkeit und wurde von Militärs regiert. 1994 wurde in einem unblutigen Putsch die Macht von Yahya Jammeh bis 2017 übernommen, der das Land bis 2017 regiert hatte. Adama Barrow wurde im Januar 2017 Gambias dritter Präsident, nachdem er Jammeh

wie z. B. Voodoo zugeordnet. Das Krokodil gilt als heiliges Tier.

- Englisch ist Amtssprache, es werden dazu die Sprachen der Volksgruppen gesprochen. Arabisch gilt durch den Islam als Bildungssprache und wird viel gesprochen, ebenso Französisch.
- Wirtschaftsstruktur: Tourismus ist im Aufbau begriffen, Landwirtschaft (Reis, Mais, Zwiebeln, Tomaten, Erdnüsse) und Fischerei beschäftigen etwa 70 % der Bevölkerung.
- Ölfund und deren Förderung: Gerüchten zufolge soll vor der Küste Gambias kürzlich tatsächlich Öl gefunden worden sein, eine offizielle Bestätigung steht bislang aus.
- Währung: Die Landeswährung ist der Dalasi. Ein Dalasi besteht aus 100 Bututs.
- Arbeitslosenrate: ca. 40 %
- Inflationsrate: ca. 6 %
- Verkehr: Hafen und internationaler Flughafen mit Flügen nach Europa und Festlandafrika.

International aktiv

Gambia ist Mitglied des Commonwealth und Englisch ist die einzige Amtssprache – ein Erbe seiner britischen Kolonialvergangenheit.

Aktuell ist es Mitglied der Westafrikanischen Wirtschaftsgemeinschaft und anderer internationaler Organisationen. Die Wirtschaft Gambias wird von Landwirtschaft (vor allem Export von Erdnüssen), Fischerei und einem wachsenden Tourismus dominiert.

Das kleine Land ist Mitglied in verschiedenen internationalen Organisationen und Gruppierungen. Zu den wichtigsten zählen die Vereinten Nationen und ihre Unter- und Sonderorganisationen, der Internationale Währungsfonds und die Weltbank. Auf regionaler Ebene sind die Afrikanische Union und die Westafrikanische Wirtschaftsgemeinschaft (ECO-WAS) bedeutsam.

Stabiles Land

bei den Wahlen im Dezember 2016 besiegt hatte. Jammeh akzeptierte zunächst die Ergebnisse, bevor er sich weigerte, sein Amt aufzugeben, was eine Verfassungskrise und eine militärische Intervention der Wirtschaftsgemeinschaft der westafrikanischen Staaten auslöste, die zu seiner Absetzung zwei Tage

nach dem ursprünglich geplanten Ende seiner Amtszeit führte. Danach ging der Präsident ins Exil. Seitdem wird das Land von Herrn Barrow regiert, der frei und ohne Druck auszuüben von der Bevölkerung zum Staatsoberhaupt gewählt wurde.

2015 lebten 48,6 % der Bevölkerung in Armut. In den ländlichen Gebieten war die Armut mit fast 70 % sogar noch weiter verbreitet. Trotz dieser

insgesamt problematischen Zahlen ist das Land politisch



relativ stabil, da sich die Bevölkerung offensichtlich mit den schwierigen Lebensumständen arrangiert hat und die meisten Menschen irgendwie so zurechtkommen, dass man hier als Besucher ein positives

Banjul

Empfinden hat. Banjul ist die Hauptstadt des kleinen Landes Gambia. Nach der Volkszählung vom April 2013 hat das Land 1.857.181 Einwohner. Nach neueren Angaben ist die Einwohnerzahl des Landes inzwischen auf etwa 2,5 Millionen gestiegen.

Die Hauptstadt Banjul, sie ist übrigens die kleinste Hauptstadt eines afrikanischen Flächenstaates auf dem Kontinent, hat etwa 50.000 Einwohner. Sie liegt auf einer kleinen Insel, die durch den Gambia River vom Festland getrennt ist. Die britischen Kolonialherren gründeten auf dieser einst von Bambusbäumen bewachsenen Insel im Jahr 1816 einen Militärstützpunkt mit dem Namen Banjul (= Bambusinsel).

Als sich Gambia 1965 von Großbritannien lossagte, wurde Banjul zur Hauptstadt des neuen Staates erklärt. Heute ist Banjul allerdings nur die acht-größte Stadt des Landes, denn das westliche Ende der Insel ist von einem mit Mangrovensümpfen bedeckten Naturschutzgebiet begrenzt. Dadurch ist keine weitere Expansion des Stadtgebietes möglich. Durch diese Einschränkung

in der Stadtentwicklung hat sich die Nachbarstadt Serekunda (oder Sere Kunda) inzwischen zur größten Stadt des Landes entwickelt. Dort leben inzwischen etwa 70.435 Menschen, so die letzten veröffentlichten Zahlen von 1993. Wahrscheinlich sind aktuell noch ein paar mehr Einwohner mehr dazu gekommen.

Sehenswertes

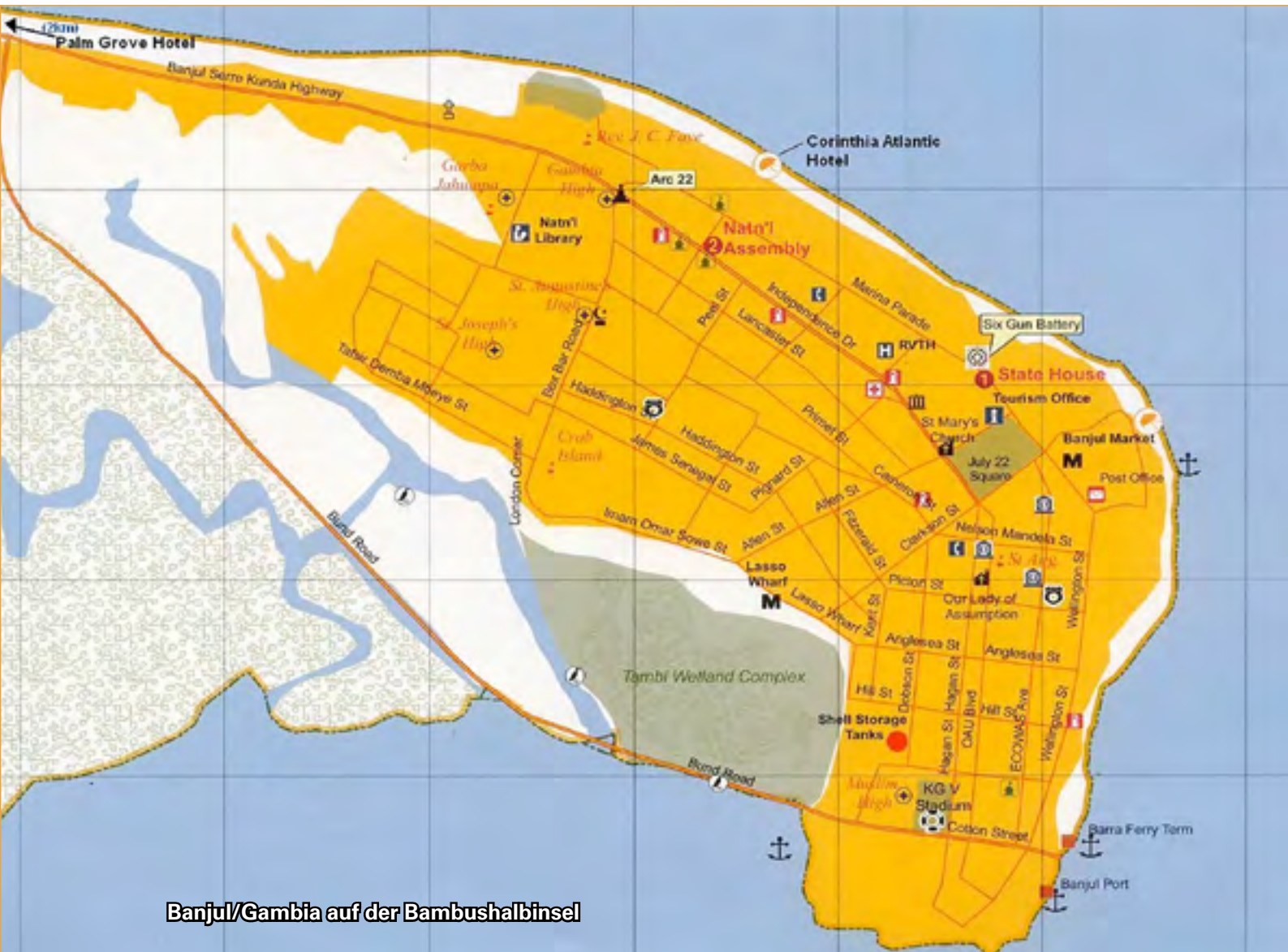
Da wir vom Hafen kommen geht man entlang der Uferstraße „Liberation Avenue“ vorbei am Fischereihafen ins Stadtzentrum. Zwischen den modernen Gebäuden sieht man ehemalige Kolonialbauten und einige Geschäfte und Restaurants. Am Ende der Straße gelangt man auf den Albert Market, auf dem neben Obst und Gemüse auch Fleisch, Fisch und Dinge des täglichen Bedarfs angeboten werden. Es gibt hier auch Souvenirs und Kunsthandwerk – aber das Angebot unterscheidet sich nicht von anderen Märkten.

Benannt wurde der Markt übrigens nach dem Prinzgemahl Albert von Sachsen-Coburg und Gotha, dem Ehemann der englischen Königin Victoria.

Nördlich des Marktes befinden sich



Albert Market mit Marktgebäude



Banjul/Gambia auf der Bambushalbinsel

die Überreste der britischen Verteidigungsanlage „Six Gun Battery“ von 1821, welche die Fortführung des Sklavenhandels bekämpfen sollte. Mehr dazu auf der nächsten Seite.

Am Kreisverkehr steht das State House, Sitz des Staatspräsidenten und gegenüber liegt das Nationalmuseum, eingerichtet im Kolonialgebäude des einstigen Bathurst Club.

Die Fahrt durch die Stadt und das Umland von Banjul ist für uns zwiespältig. Wir sehen wohlhabende Stadtteile mit guten Schulen, Krankenhäusern und Geschäften, aber auch Stadtteile, in denen die Armut deutlich zu sehen ist. Und immer wieder Militär.



State House, Banjul/Gambia

Sklavenhandel in Westafrika

Man stößt beim Besuch der verschiedenen Länder in Westafrika immer wieder auf den Sklavenhandel. Die Menschen beschäftigen sich mit diesem Teil ihrer Geschichte, der für viele Weiße, aber auch für Schwarze in dieser Zeit kein Ruhmesblatt war.

Der Sklavenhandel war eine Unternehmung, mit einem Schlag die drei dringendsten Probleme der expandierenden Wirtschaft Europas und seiner Kolonialpolitik zu lösen. Der Sklavenhandel war eine Möglichkeit die weisen Plantagen- und Grubenbesitzer Amerikas mit billigen Arbeitssklaven zu versorgen. Er bescherte den europäischen Metropolen nicht nur exotische Güter, sondern vor allem auch billige Rohstoffe in Hülle und Fülle. Zudem eröffnete der Sklavenhandel den europäischen Manufakturen neue Absatzmärkte für ihre Produkte.

Dreieckshandel

Die großen Unternehmer des Sklavenhandels, europäische Schiffsreeder und Bankiers erfanden zu diesem Zweck den berühmten „Dreieckshandel“. Ihre Schiffe brachten Baumwolle, Alkohol und Waffen an die Küste Westafrikas. Dort tauschte man diese Waren gegen Sklaven ein und brachte diese über den Atlantik. In der Karibik und in den Südstaaten von Amerika verkaufte man die Sklaven an die dortigen Plantagenbesitzer direkt von den Schiffen.

Mit dem Erlös handelte man vor allem Zucker und Baumwolle und brachte diese Rohstoffe nach England, Frankreich oder Dänemark, wo sie zu Rum und Textilien verarbeitet wurden. Damit schloss sich das Dreieck zu einem wahren Teufelskreis, in welchem fortlaufend Waffen, Alkohol und Baumwolle in Sklaven, Sklaven in Zuckerrohr und Baumwolle, Zucker und Baumwolle in Rum und Textilien und diese samt Waffen wieder in Sklaven verwandelt

wurden. Die an der Sklavenjagd beteiligten afrikanischen Könige und Häuptlinge, die Zuckerrohr- und Baumwollpflanze in Übersee sowie Fabrikanten, Reeder und Sklavenhändler sowie die Kirche im christlichen Abendland profitierten alle von dem Handel.

Wirkungen des Sklavenhandels

Durch den Sklavenhandel floss sehr viel Geld in die Kassen von Regierungen, Königen und auch der Kirchen in Europa. Der Sklavenhandel wurde somit auch von Staaten und Kirchen in Europa und Amerika abgesegnet.

Von den Afrikanern in Westafrika, die mit den Europäern lange Handel trieben, wurde der Sklavenhandel nicht verstanden. Durch die entstandene Dezimierung der heimischen westafrikanischen Bevölkerung entstanden mehrere gravierende Probleme in den afrikanischen Regionen:

- Zerstörung der vorhandenen Familien- und Sozialstrukturen
- Deutliche Schwächung der Wirtschaftsstrukturen der afrikanischen Stämme.

Daraus entstanden Hass und eine große Feindschaft gegen die „Weißen“, welche zuvor unbekannt war und die bis heute teilweise anhält.

Einige westafrikanische Herrscher gelangten zu Reichtum und sie kamen auch an die Waffen der Europäer, worauf es zu Machtverschiebungen unter den Afrikanern kam. Daraus resultierend änderte sich auch die politische Landkarte Westafrikas.

Sklavenhandelszentren

In den Gebieten des heutigen Mauretanien und Sierra Leone sicherte sich Frankreich mit der „Compagnie française des Indes“ das 1. Monopol im Sklavenhandel. Die Holländer herrschten im Gebiet der heutigen Côte d'Ivoire „Elfenbeinküste“ als erste mit verschiedenen Handelszentren.



BATHURST (Gambia). – The Six Gun Battery

Standort Six-Gun Battery

Die „Six-Gun Battery“ befindet sich am nördlichen Ende von Banjul (bis 1973 Bathurst) an der Flussmündung am Südufer und war eine von mehreren Batterien und ist *UNESCO-Weltkulturerbe*.

Die Batterie befindet sich auf dem Gelände des State Houses am Flussufer. Die Kanonen sind hinter dem Zaun sichtbar, wenn man am Eingang des State House vorbeikommt. Sie sind aktuell nicht für die Öffentlichkeit zugänglich und können nicht ohne eine spezielle Genehmigung der Regierung angefahren und besichtigt werden.

Die Batterie wurde von den Briten 1821 in der neu errichteten Stadt Bathurst fertiggestellt.

Fort Bullen in Barra und die Sechs-Kanonen-Batterie in Banjul sind die einzigen in Westafrika bekannten Bauwerke, die von Europäern errichtet wurden, um den Handel mit Sklaven zu verhindern. Obwohl die britische Regierung mit dem Slave Trade Act

1807 den Sklavenhandel verboten hatte, waren immer noch skrupellose Händler tätig.

Der Fluss Gambia war 1783 durch den Vertrag von Versailles als britischer Besitz anerkannt worden, und das Gesetz über die Abschaffung des Sklavenhandels von 1807 machte den Sklavenverkehr auf dem Fluss illegal. Die Übernahme von Bathurst (Banjul) vom Herrscher von Kombo und bald darauf der Bau einer Batterie aus sechs 24-Pfünder-Kanonen, zwei Feldstücken an den Ufern und einer Kaserne für 80 Soldaten zielte darauf ab, diese Situation des Sklavenhandels mit der „Six Gun Battery“ zu bekämpfen.

Die Idee war, dass die Batterie genügend Feuerkraft liefern könnte, um alle Schiffe zu stoppen, die versuchen, aus der Flussmündung heraus zu segeln. Die Gefangennahme der Sklavenhändler und die Befreiung der Sklaven sollte durch die Marine erfolgen.

Entlang der sogenannten „Goldküste“ reihten sich 23 Forts: 13 holländische, 9 englische und ein dänisches. Die Goldküste hat ihren Namen nicht von den Goldfunden in dieser Region. Die Förderung war teuer und technisch aufwändig. Da war es lukrativer mit Menschen zu handeln, da dieser Sklavenhandel höhere Erträge brachte als der Handel mit Gold. Die Goldküste wurde also nach den hohen Gewinnen durch den Sklavenhandel als „Goldküste“ benannt.

Die sogenannte „Sklavenküste“ als zweites Monopol, bestand aus den Gebieten der heutigen Staaten von: Ghana, Benin und Togo.

Das 3. Monopol im Gebiet des heutigen Nigeria, zwischen der Ossi-Mündung und Kamerun, wurde von den Engländern beansprucht. In diesem Gebiet gab es aber auch immer wieder Rivalitäten mit Frankreich.

Um ihre Schiffe voll auszulasten versorgten sich die Sklavenhändler auch in verschiedenen Regionen. Einige Gebiete in Westafrika waren so stark entvölkert, dass die Händler bis nach Angola und Mozambique auswichen um dort Menschen einzufangen. Teilweise war auch Ostafrika davon betroffen.

Millionen Menschen

Wie viele Afrikaner vom 16. bis 19. Jahrhundert aus Westafrika versklavt wurden, ist heute nicht mehr ganz zu ermitteln. Die Schätzungen liegen bei ca. 10 Millionen Menschen, könnte aber noch höher gewesen sein. Die meisten Sklaven wurden aus den Küstenbereichen, vom heutigen Nigeria bis an die Elfenbeinküste, in die „Neue Welt“ transportiert. Dabei starb bereits auf der Überfahrt in die amerikanischen Staaten ein großer Teil der versklavten Menschen. Da die Schiffe nicht sehr groß waren wurden die Sklaven unter sehr schlechten Bedingungen dicht unter Deck gedrängt.

Sklavenhandel

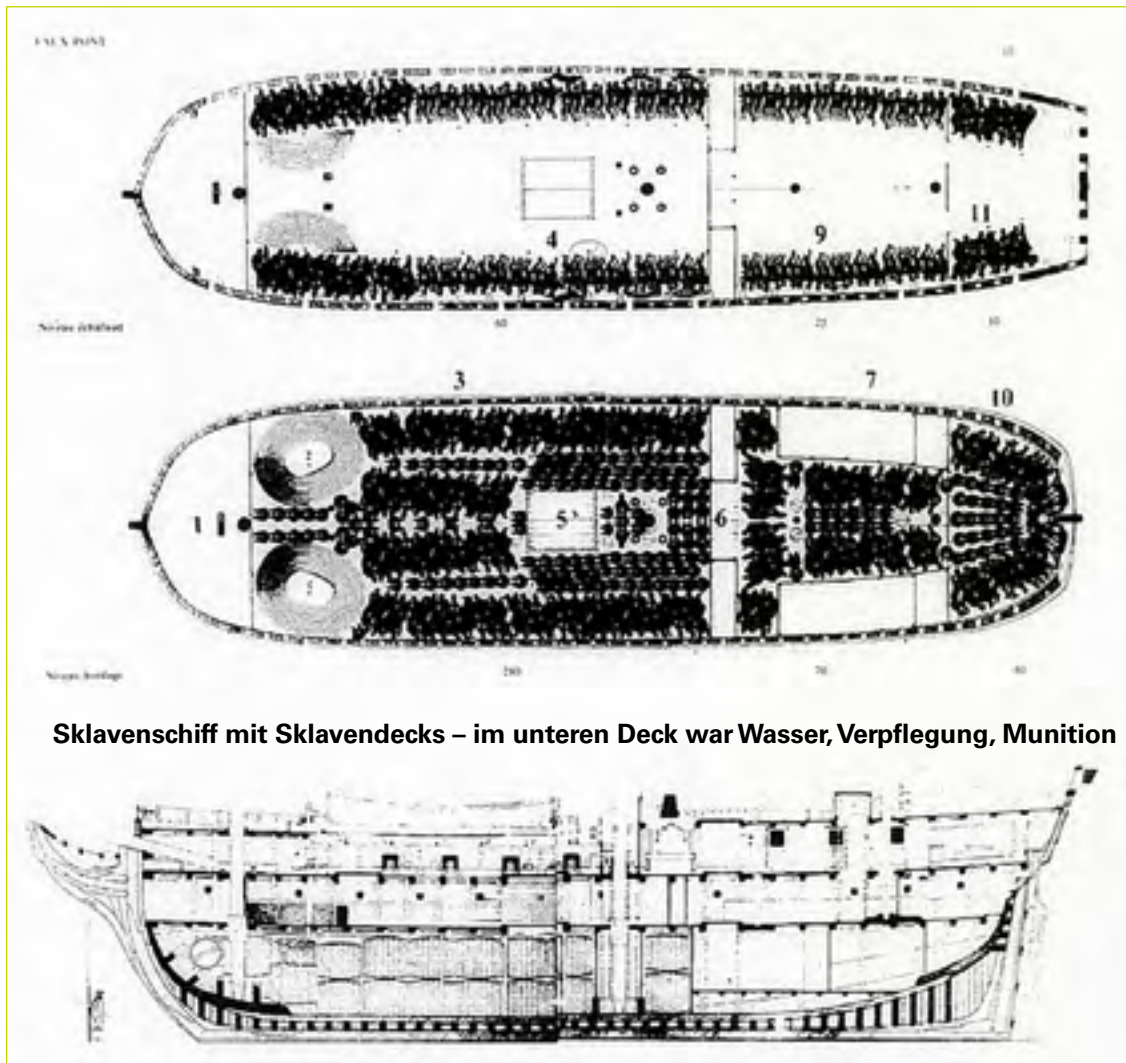
Sklavenhandel bezeichnet den Handel mit Sklaven, das heißt den Kauf und Verkauf von Menschen als Ware. Verkürzend ist oft die Versklavung von Schwarzafricanern und ihr Transport über den Atlantik nach Nordamerika und in die Karibik in der frühen Neuzeit gemeint. Sklavenhandel gab es seit dem Altertum in vielen Teilen der Welt.

Mit der Entdeckung Amerikas fiel dem Sklavenhandel eine neue Dimension zu: Anfangs verpflichteten die spanischen und portugiesischen Kolonialherren in Amerika die indianische Urbevölkerung zur Zwangsarbeit in ihren Plantagen und Bergwerken. Viele Indianer starben jedoch wegen der harten Arbeit sowie an den von Europäern eingeschleppten Infektionskrankheiten, sodass die Idee aufkam (u. a. auch auf Anregung von Bartolomé de las Casas, der dadurch die Indianer schützen wollte und diese Entscheidung später bereute), schwarzafricanische Sklaven einzuführen, die als widerstandsfähiger galten. Die Nachfrage nach Sklaven für die Landwirtschaft wuchs ab etwa 1512 und wurde mit Lieferungen aus Afrika bedient.

Schiffstransport

Anders als bei einem gewöhnlichen Handelsschiff vergleichbarer Größe war die durchschnittliche Mannschaftszahl eines Sklavenschiffes mit 30 bis 40 Mann etwa doppelt so hoch. Für die Abwicklung des Einkaufes und die Bewachung der Sklaven mussten entsprechend mehr Besatzung vorhanden sein. Da viele der Sklavenschiffe unbeladen von Amerika nach Afrika zurück segelten muss der Handel mit Menschen für die Reedereien äußerst einträglich gewesen sein.

Die Sklavenschiffe hatten wenig Platz für normale Handelswaren. Sie waren speziell für den Transport vieler Menschen auf engstem Raum kon-



Sklavenschiff mit Sklavendecks – im unteren Deck war Wasser, Verpflegung, Munition

zipiert und umgebaut. Die Menschen wurden angekettet, die hygienischen Verhältnisse waren schlimm und viele der Versklavten wurden krank und verstarben während der Fahrt.

Als Sklavenschiffe bezeichnet man landläufig die im atlantischen Sklavenhandel eingesetzten Schiffe, meist Briggs oder Schoner. Deren umgebaute Frachträume wurden auf ihrer Handelsroute von Afrika zu den europäischen Kolonien in Amerika mit Sklaven gefüllt.

Überwiegend wurden im Sklavenhandel ältere Schiffe eingesetzt, die vor dem Antritt ihrer Reise in den europäischen Häfen der sklavenhandelnden Nationen umgebaut und ausgerüstet wurden, um möglichst viele Menschen billig verschleppen zu können. Um hohen Profit aus den Transporten zu schlagen, wurden Zwi-

schendecks in den Schiffsrumpf eingebaut, um möglichst viele Sklaven transportieren zu können.

Infolge der hohen Belastungen einer solchen Reise und dem Risiko eines Totalverlustes durch Schiffbruch lohnte es sich für die Sklavenhändler nur selten, speziell für den Sklavenhandel entworfene und gebaute Schiffe zu verwenden. Stattdessen nahm man meist ältere Handelsschiffe und baute diese für den Sklaventransport um.

Bis zu 800 Sklaven wurden auf solch einem Schiff transportiert. Ein Teil der Sklaven verstarb auf der Reise und sie wurden dann einfach über Bord geworfen. Es gab auch Revolten auf den Schiffen, die aber meistens erfolglos waren.

Banjul

Land mit „heiligen Krokodilen“

Es gibt in Gambia drei heilige Krokodilanlagen. Seit vielen Jahrhunderten schwören die Frauen in Gambia auf die helfende und heilende Wirkung dieser angelegten Krokodiltümpel und ihrer Bewohner. In Ka-

Kindersegen beschert – so die Überlieferung. Es soll auch eine heilende Wirkung für viele Krankheiten haben, so sagt es der Volksglaube für alle Krokodielanlagen in



kal-
ly am
südöstlichen

Stadtrand von Bakau ist das natürlich eine Sehenswürdigkeit, die man sich nicht entgehen lassen kann. In diesem nicht gerade appetitlichen Wasser, das mit Wasserhyazinthen überwuchert ist tummeln sich über 30 Krokodile mit einer Größe von zwei bis vier Meter Länge.

Kinderwunsch wird wahr?

Frauen die sich mit diesem Wasser am Ort vollwertig duschen oder davon trinken wird ein reichhaltiger

Gambia. Auch wenn das große Wunder der Krokodilbecken wissenschaftlich in keinsten Weise belegt ist, kann der tief verwurzelte Volksglaube bekanntlich Berge versetzen – man muss nur daran glauben. Die Krokodilbecken sind also keine Einrichtung speziell für Touristen,

sondern im gambischen Volksglauben eine bedeutende Kulturstätte mit historisch gewachsenen Wurzeln.

Eintritt ist für Frauen kostenlos

Die Krokodilanlage können Frauen kostenlos gegen eine freiwilligen Spende betreten, aber die Spende muss nicht sein. Ausschließlich Ausländer und Ausländerinnen müssen 10 Dalasi für das Betreten der Anlage bezahlen, dürfen aber die heiligen Krokodile dafür anfassen

auch und streicheln. Von der Möglichkeit mit einem heiligen Krokodil zu reden oder eines der Tiere gar anzufassen machen allerdings die wenigsten ausländischen Besucher*innen gebrauch. Schade, es ist an sich ein Erlebnis der besonderen Art, wenn man ein Krokodil streicheln oder gar fest anfassen kann.

Über die erfolgreiche Wirkung des heiligen Wassers ist uns allerdings nichts bekannt geworden. Unser einheimischer Begleiter in unserem Bus geht auch davon aus, dass der starke Glaube an die Wirkung des Wassers aus den Krokodiltümpeln auf die Frauen und deren mögliche Nachkommen hier „Berge“ versetzt. Also für den erwünschten Familienachwuchs sorgt.

Museum am Eingang

Gleich am Eingang zum Gelände des Heiligen Krokodilbeckens von Kachikally befindet sich ein kleines privates Museum. Es wurde 2004 eröffnet und zeigt mit etwa 1000 Ausstellungsstücken historische Objekte aus der gambischen Geschichte und Kultur. Darunter befinden sich viele Musikinstrumente und eine Anzahl traditioneller Masken der unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen von Gambia.

Die meisten der anwesenden gut gefütterten Krokodile dösen am Ufer und genießen das sehr feuchtwarme Klima.

Banjul

Wir sind in Banjul mit dem Bus unterwegs gewesen. Dabei haben wir zuerst eine kleine Stadtrundfahrt gemacht, die uns einige erste Informationen über Gambia und die Stadt vermittelt hat. Unser erster Eindruck war zwiespältig, wie so oft in Afrika. Wir sahen bittere Armut und großen Wohlstand, oft direkt nebeneinander.

Wir fuhren am Parlament vorbei auf der einzigen vierspurigen Straße Gambias in

Richtung Denton Bridge, vorbei an den Mangroven-Sümpfen. Hinter der Denton Bridge besuchten wir eine Fischereifabrik, welche die Fische gefangen und dann direkt vor Ort verarbeitet hat.

Wir hatten ein wenig Pech, es war Sonntag und es waren nur wenige Fischer vor Ort. Und diese wenigen waren nicht auf Fischfang gewesen, sondern haben irgendwie die arbeitsfreie Zeit in ihrem Fischerort verbracht. Dadurch konnten wir ein wenig in die „Geheimnisse“ der Fabrik eintauchen und uns umsehen. Die Fischereifabrik hatte auch eine Imbissbude, aber Chris-

tel und ich waren übereinstimmend der Meinung, dass wir hier nie einen Fisch gegessen hätten. An diesem Ort war die Situation der Lebensmittelverarbeitung eigentlich nicht zumutbar, weder für Afrikaner noch für Europäer. Der Geruch war entsetzlich, es stank nach

altem Fisch, es lag in Rinnen überall Abfall herum. Die Kühlschränke waren alt und nicht funktionsfähig, die Räucherammer hatte kein Dach und einen Ofen, der eine einzige

Katastrophe war. Geheizt wurde der Ofen mit allem was irgendwann einmal Verpackungsmaterial war. Ölgetränktes Holz, Verpackungen aus Plastik, alte Baumstämme, Schiffsplanken usw. Und damit wurden dann auch die frisch gefangenen Fische geräuchert.

Die frischen und geräucherten Fische wurden im Ort verkauft, so wurde uns erzählt, aber auch in Banjul und anderen Orten kamen sie auf den Markt.

Eigentlich waren wir doch recht bedrückt, als wir die Fischereieinrichtung wieder verlassen haben. An sich hat der Ort eine tolle Lage direkt am Meer,

„Arm zu sein macht keinen Spass“

Ausruf eines Mitreisenden nach der Stadtrundfahrt durch Banjul





Ein Wasserhahn für alle



Fischerboote am Strand



Fisch und Oktopus



Geräucherte Fische







Banjul



einen wunderschönen Sandstrand und einen nutzbaren Schiffsanleger. Die Häuser im Hintergrund des Panoramabildes hatten eine schöne Lage und waren gepflegt. Es ist also eine schöne Gegend. Aber das Dorf oberhalb der Fischfabrik war ebenso wenig einladend wie die Fischfabrik selbst. Hier war Afrika in seiner Armut deutlich sicht- und spürbar, für uns vor allem an den sichtbaren Arbeitsbedingungen und der Wohnsituation hier in diesem

Ort. Auffällig war aber, dass alle Menschen hier gut und gepflegt gekleidet waren. Lag es am Sonntag, am Kirchgang oder ist das immer so? Viele Fragen bleiben einfach offen!

Und nur ein paar Kilometer weiter war das Botenschaftsviertel von Banjul, gepflegte Kasernen, gute Krankenhäuser und nette Wohngebäude. Irgendwie ist uns der soziale Gegensatz hier doch sehr krass gezeigt worden. Ob unser netter Guide dies absichtlich gemacht hat wurde uns nicht klar. Er hat mich bei der Frage nur verschmitzt angelächelt.



Straßenszene im Fischerdorf



Kneipe im Fischerdorf





Fisch aus der Tiefkühltruhe



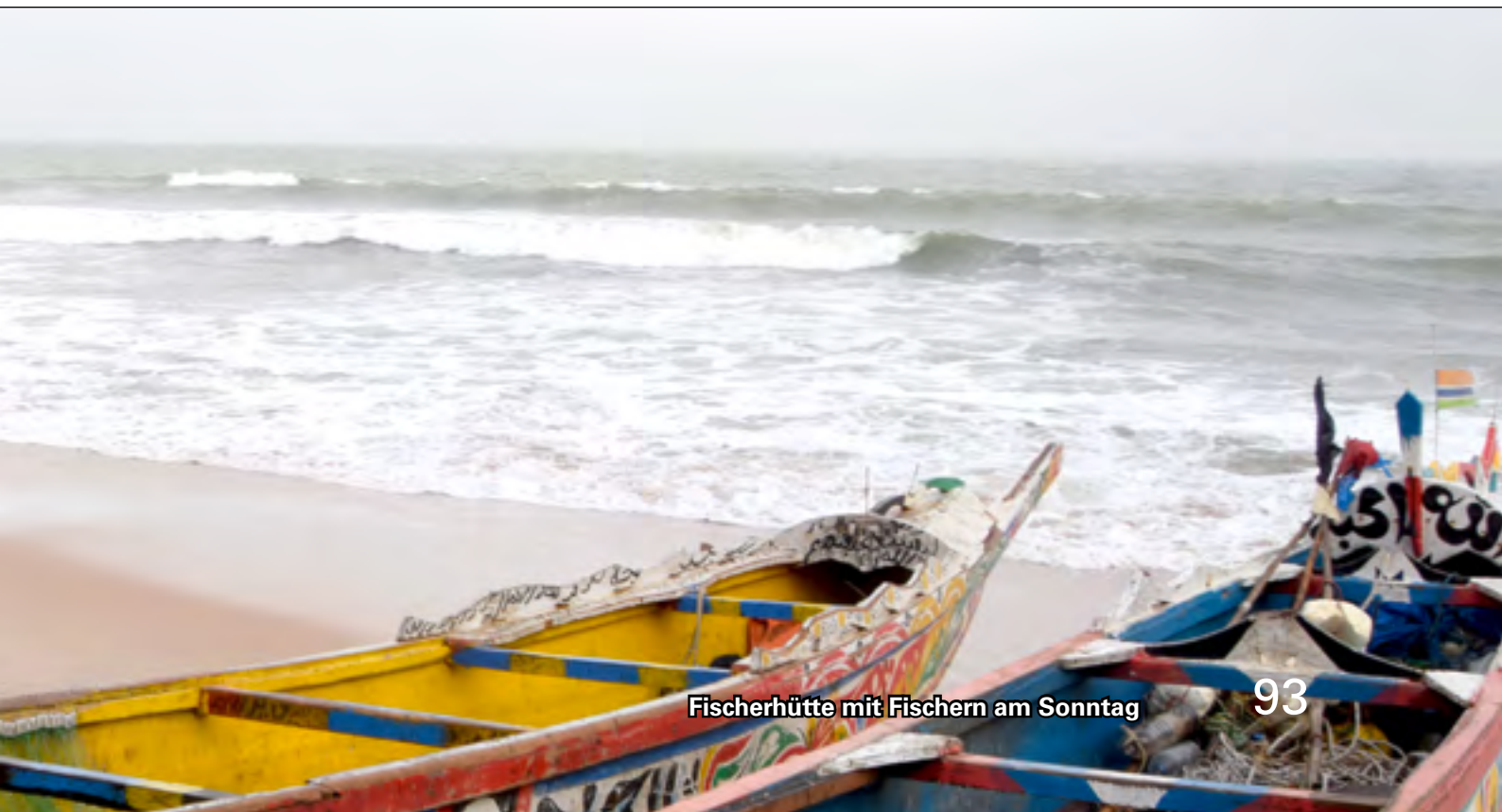
Fischerhütte mit Boot davor



Räucherhaus ohne Dach



Räucherstation



Banjul

Batikstudio

Nach dem Fischbetrieb sind wir durch einige schöne Wohnviertel gekommen. Unterwegs haben wir einen 1000 Jahre alten Baum betrachtet, der als Medizinlieferant dient und sind dann in einem ärmlieheren Wohngebiet in einer Batikfabrik gelandet. Hier wurden entsprechende Stoffe bemalt, bedruckt und für den Verkauf aufbereitet. Die Motive der Stoffe waren zumeist afrikanische Szenen aus



dem Leben der Menschen, aber auch schöne Grafiken mit spannenden Farben und Formen.

Hier zeigten sich die Menschen Afrikas von der Seite, wie wir es schon oft kennengelernt haben: Offen, freundlich und neugierig, immer bereit für ein Gespräch zu allen möglichen Themen.

Aber auch hier zeigte sich die Armut Afrikas deutlich. Vor dem Gebäude auf der Straße waren plötzlich bettelnde Kinder und fliegende Händler, die nach unserem Geld drängten. Manche nett, manche aufdringlich.



Bedrückend: Kinder in Not



Batikverkaufsstand mit Chefin



Batiktuch und Färbekessel



Batikkunst ausprobieren



„Arch22“

Wer eine lebendige und pulsierende Hauptstadt erwartest, wird etwas enttäuscht sein. Anders als in der Partnerstadt Dakar im Senegal, findet man in Banjul keine prächtigen Kolonialgebäude. Das einzig alte Kolonialgebäude ist der Präsidentenpalast, der öffentlich nicht zugänglich ist und über den man nichts erfährt.

Die Stadt erscheint nicht sehr lebendig und ein wenig glanzlos. Durch die Lage auf der Sandbank, kann die Stadt auch nicht wirklich weiter wachsen. Richtung Westen befinden sich Mangrovensümpfe, die unter Naturschutz stehen und die einer Erweiterung im Wege liegen.

Trotzdem gibt es ein kleines, wenn auch sehr überschaubares Zentrum, mit ein paar Sehenswürdigkeiten. Das bekannteste Bauwerk der Stadt „Arch 22“ ist auf der Titelseite dieses Kapitels abgebildet.

Der Triumphbogen „Arch 22“ wurde 1996 anlässlich des Militärputsches vom 22. Juli 1994 erbaut, durch den Yahya Jammeh und sein provisorischer Regierungsrat der Streitkräfte die demokratisch gewählte gambische Regierung von Präsident Sir Dawda Jawara stürzte. Zwischenzeitlich ist der Bogen das Wahrzeichen der Stadt.

Wirklich schön ist der Triumphbogen nicht, aber man hat von dort oben eine tolle Aussicht über die Stadt. Über eine Treppe (100 Stufen) geht es hinauf und hat sofort einen wunderschönen Blick über ganz Banjul bis zum Meer. Das Bild unten zeigt einen Ausschnitt. Es ist auf empfehlenswert nach oben zu gehen. Da der „Arch22“ tatsächlich die Hauptsehenswürdigkeit von Banjul ist, versammeln sich hier neben Straßenverkäufern auch Kinder zum Betteln.

Mit 35 Metern ist der Bogen eines der höchsten Bauwerke in Gambia. Das Gebäude steht auf acht Säulen und hat drei Stockwerke. Im Obergeschoss befindet sich ein kleines Textilmuseum, das aber geschlossen war.

Das Bauwerk wurde vom senegalesischen Architekten Pierre Goudiaby entworfen, der auch den Yundum International Airport in Banjul und das African Renaissance Monument in Dakar, Senegal, entworfen hat. Neben dem Bauwerk befinden sich Tribünen an der Straße, die unter dem Triumphbogen durchführt. Hier wurden nach der Machtübernahme von Präsident Jammeh Militärparaden abgenommen. In den letzten Jahren finden hier aber mehr Volksfeste statt. Oder Kombinationen aus beiden Veranstaltungen.





Arch22



Säulen



Blick auf die Paradedstraße



Aussichtsplattform



Banjul vom Aussichtspunkt Arch22 betrachtet. Gut erkennbar die King Fahad Mosque.

Banjul

Wir sind bei dieser Reise entlang der westafrikanischen Küste teilweise durchaus erschrocken unter welchen Bedingungen ein Teil der Menschen hier leben muss. Und so ist es schön, wenn man ab und zu einen Hinweis darauf findet, dass die Not wahrgenommen und dann auch geholfen wird. Ein solches Schild ist rechts zu sehen: The Gambia Medical Center Dippakunde ist eine aus Deutschland unterstützte kleinere Klinik, die für die Bevölkerung hier ist. Schön wäre es gewesen, wenn wir neben der Batikherstellung auch solch eine Einrichtung besucht hätten.

Aber man kann auch nach der Reise unterstützen. Auf der angegebenen Seite hat man die Möglichkeit dazu. Außerdem ist die Seite sehr informativ. Sie zeigt wie die Unterstützung funktioniert und dass die Spenden gut angelegt sind:

www.asb-gambia.info

Daneben findet sich auf der Seite noch ein spannender Link, der für abenteuerlustige Menschen sicherlich interessant ist:

<http://www.drive-to-help.de/>

Medical Center Dippakunde

Der „ASB Gambia“ ist eine unabhängige humanitäre NGO in Gambia, die im Jahr 2001 mit Hilfe des ASB Lüneburg ins Leben gerufen wurde. Im Mai 2002 eröffneten die Klinik im Herzen Serrekundas (der größten Stadt im Land) und damit ist die Klinik mitten im Einzugsgebiet der Armen und Bedürftigen, entsprechend dem Mandat des ASB. Mit der Unterstützung des ASB Lüneburg, mit großer Unterstützung des ASB Hamburg Mitte und natürlich mit der langjährigen Unterstützung des ASB-BV Deutschland, ist aus der anfänglich kleinen Gesundheitsstation des ASB Gambia eine gut ausgerüstete Klinik geworden.

Im Jahr 2015 wurden 46.028 Behandlungen durchgeführt. Über vierzig lokale Mitarbeiter und zwei deutsche Führungskräfte beschäftigt die Klinik aktuell 2023. Außerdem sind derzeit noch drei Freiwillige aus dem Weltwärts-Programm sowie gambianische Praktikanten in der Klinik.

Vorwiegend suchen Frauen und Kinder die Klinik auf. Der Fokus der Klinik liegt hierbei besonders auf der Mütterstation mit Vorsorgeuntersuchungen für Schwangere. Aber auch alle anderen hier üblichen Krankheitsbilder werden von der Klinik behandelt.





Straßenszene mit Fuhrwerk



www.asb-gambia.info
Ein gutes Krankenhaus des ASB



Minaret



Geschlossener Markt mit Wächtern



Straßenszene mit Taxis und Gespann

Banjul

Albert Market in Banjul

Der Albert Market befindet sich in Banjul an der Liberation Avenue und ist der wichtigste städtische Markt der Hauptstadt. Es wurde nach Prinz Albert von Sachsen-Coburg und Gotha, dem Ehemann von Königin Victoria, benannt. Der Markt ist im Wesentlichen das, was bei uns ein Kaufhaus ist. Es ist nur lebendiger und geschäftiger als bei uns ein Kaufhaus. Der Markt besteht aus einem Labyrinth aus Gassen und Hunderten von wackligen Ständen und speziell gebauten Geschäften. Er ist in der Regel 8am bis 7pm geöffnet.

Drei Märkte im Albert Market

Der Markt ist in drei verschiedene Märktbereiche für deutlich unterschiedliche Zielgruppen aufgeteilt.

- Der Groß- und Einzelhandelsmarkt in dem alles verkauft wird, was die Einheimischen zum täglichen Leben benötigen, von der Kleidung bis hin zu Eisenwaren.
- Der Obst- und Gemüsemarkt mit Verkauf von Obst, Gemüse, Fisch, Fleisch und Trockenwaren.

- Der touristische Markt und die Handwerksstände, Gastronomie für den Tourismus, die Größe macht es beeindruckend und es gibt eine große Auswahl. Wobei die Gastronomie, Fisch- und Fleischtheken nicht immer unseren Vorstellungen entsprechen.

Wie auf allen afrikanischen Märkten in größeren Städten sind die Menschenmassen und das Gedränge extrem beeindruckend bis beängstigend.

Typische Waren

Unabhängig von den drei Marktbereichen: es werden unendlich viele typische afrikanische Waren angeboten, von Kunsthandwerk über Batik, Schmuck, Holzschnitzereien, Bekleidung bis Taschen, Stoffe aller Art usw. Größtenteils werden die in kleinen Ständen angebotenen Waren noch individuell handwerklich hergestellt, oft sogar vom Verkäufer selbst. Man sollte keine Vorbehalte vor dem direkten Kontakt zu den stets freundlichen Verkäufern haben, die natürlich gerne etwas verkaufen wollen. Aber es wurde nie aufdringlich und unfreundlich bei den Verkaufsgesprächen. Man darf sich in





Obstverkauf



BHs für die Frauen in allen Variationen



Hier wurde gekocht



Marktgasse mit allen möglichen Waren

den teilweise sehr engen und vollen Gas- sen zwischen den Ständen nicht fürchten. Und man sollte die manchmal seltsamen Gerüche vertragen können, die es vor allem in der Nähe von Fisch-, Fleisch- und Tierständen gibt.

Die links abgebildeten Widder wurden für Feste wie Hochzeiten, Familienfeiern oder Geschäftstreffen angeboten. Die Tiere wurden dann geschlachtet und am Grill gebraten, direkt am Ort der Festivität. So wurde uns das zumindest erklärt.

Wer Banjul besucht sollte den Markt besuchen. Wer dann keine Lust mehr hat oder sich nicht wohl fühlt ist relativ schnell auf ruhigen Straßen oder am wenige Meter hinter dem Albert Market befindlichen Flussufer.



Verkäuferin mit Kind

Nationalmuseum von Gambia





Gambia National Museum

Das „Gambia National Museum“ wurde 1985 eröffnet, 15 Jahre nach der Gründung der „Friends of the National Museum Association“ im Jahr 1970. Es folgte das Monuments and Relics Act von 1974, das die Pläne für das Nationalmuseum in Gang setzte.

Das Hauptziel des Museums ist die Sammlung und Erhaltung von Artefakten, welche die materielle Kultur Gambias dokumentieren, sowie die Aufklärung sowohl von Besuchern des Landes als auch von Einwohnern, die mit der gambischen Geschichte möglicherweise nicht vertraut sind.

Lange Vorgeschichte

Diskussionen über die Gründung eines Nationalmuseums begannen in den 1960er Jahren, und in den zwei Jahrzehnten vor der Einweihung des Museums sammelten Historiker und Archäologen Artefakte und Informationen zur gambischen und westafrikanischen Geschichte und Kultur.

Im Nationalmuseum von Gambia erfahren wir mehr über das kulturelle Erbe Gambias, z. B. wer die Super Eagles waren und was eine Maskerade ist. Ende 1999 wurde Hassoum Ceesay, neuer Kurator und erarbeitete mit seinem Kollegen Baba Ceesay zusammen, um einen Teil der ursprünglich geplanten Ausstellung mit einer Ausstellung über die Geschichte und die Kultur der Hauptstadt Banjul zu verknüpfen.

Als Kurator führte Hassoum auch Museumsaktivitäten für Kinder ein, wie Kunstkurse und Geschichtsvideoshows sowie ein neues Programm für temporäre Kunstausstellungen mit Gemälden und Skulpturen von gambischen und ausländischen Künstlern.

Museumsbeschreibung

Das Museum sieht von außen eher unscheinbar aus. Aber es beherbergt drei

Etagen mit einer Vielzahl von alten und neuen Exponaten.

Das Erdgeschoss zeigt die politische und kulturelle Geschichte der Landeshauptstadt Banjul.

Im Untergeschoss erfahren wir mehr über das musikalische Erbe Gambias und sehen, welche Instrumente im ganzen Land beliebt sind.

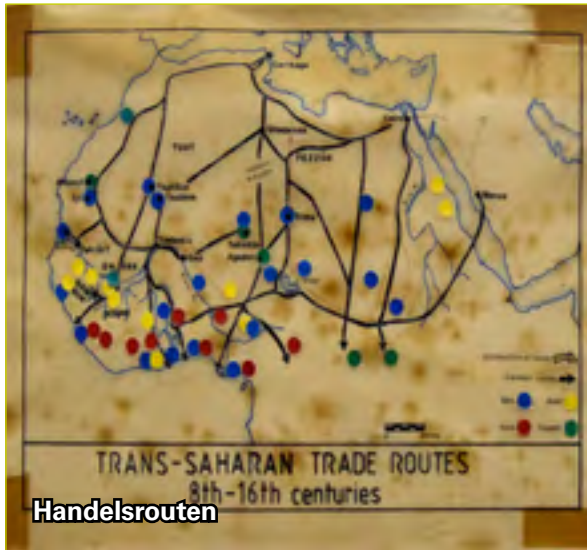
Der zweite Stock zeigt die archäologische Geschichte Westafrikas und Gambias. Im Obergeschoss wird die politische und wirtschaftliche Geschichte der Nation aus der Kolonialzeit und nach der Unabhängigkeit gezeigt.

Das Museum hat nach der eigenen Beschreibung für den Staat einen hohen pädagogischen Wert. Die gambischen Schulkinder bilden die größte Besuchergruppe, und das museumspädagogische Programm mit Kunstunterricht, Quiz, Geschichtsvideoshows usw. ergänzt den Unterricht in Staatsbürgerkunde und Gesellschaftskunde.

Daneben ist das Museum eine der wichtigsten Touristenattraktionen im Großraum Banjul. Es spielt eine bedeutende Rolle in der Tourismusförderung. Nach seinem Selbstverständnis verkörpert das Museum die kulturelle und historische Identität nicht nur von Gambia, sondern vieler Westafrikanischer Länder. Dazu sind die Fotoarchive hilfreich, die mehr als 70 Jahre gambische und westafrikanische Geschichte beschreiben.

Verwaltung

Das Gambia National Museum ist keine autonome öffentliche Einrichtung. Es fällt in den Verwaltungsbereich des Nationalen Zentrums für Kunst und Kultur. Dieses Zentrum ist eine halbautonome Institution, die 1989 durch ein Gesetz des Parlaments gegründet wurde, um die gambische Kultur zu fördern und zu entwickeln. Es kümmert sich um darstellende und bildende Kunst, Urheberrechte, Stätten, Denkmäler und Museen. Es gibt andere öffentliche Mu-



Handelsrouten



Traditionelle Musikinstrumente



Koloniale Vergangenheit



Ausstellungsräume

seen unter der Regie des Zentrums. Dazu gehören fünf wichtige Museen in Banjul und im Land.

Das heilige Krokodilmuseum Kachikally in Bakau, 15 km außerhalb von Banjul, und das Dorfmuseum Tanji werden privaten Museumsträgern betrieben.

Darstellung von Frauen

Auf den ersten Blick scheint die Darstellung von Frauen in den Exponaten, die sich auf die Befreiung und Errichtung der Hauptstadt konzentrieren, auffällig. Frauen werden bei verschiedenen landwirtschaftlichen und häuslichen Aufgaben wie Korbflechten und Essenszubereitung gezeigt. Abgesehen von häuslichem

Engagement wird, vielleicht unerwartet, durch fotografische Darstellungen auch gezeigt, dass Frauen immer eine Rolle in radikalem Denken und politischen Kampagnen gespielt haben.

Porträts einzelner Frauen sind im Museum mit Bildunterschriften versehen, die darauf hinweisen, dass sie in der frühen Bathurst-Gesellschaft tatsächlich angesehene Positionen innehatten. Wie wichtig diese Rolle heute ist fehlt allerdings.

Zusammenfassend werden Frauen in traditioneller Tracht, als Erzieherinnen im Schulwesen, als Mitglieder aktiver Vereine, als Teilnehmerinnen religiöser Pilgerfahrten nach Mekka, als Ikonen der Schönheit und als um den Fortbestand ihrer Familien bemühte Mütter gezeigt.

Nationalmuseum von Gambia





- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

Frauenpower



Frauenpower in Afrika

Afrikanische Frauen werden oft als arm und unterdrückt wahrgenommen. Doch immer mehr Afrikanerinnen kämpfen: für ihre Rechte, für Frieden und Demokratie. Einige sehen sich dabei in der Tradition von Kriegerinnen – wie den berühmten Amazonen von Benin. Doch wie ist die Realität?

Ehefrau statt Ausbildung

Eine bessere Zukunft für Mädchen durch eine gute Ausbildung – das ist nach wie vor nur der Wunsch weniger Eltern. Die meisten Mädchen werden für eine Zukunft in einer anderen Familie erzogen. Sobald sie heiraten, gehören sie zur Familie des Ehemannes. Die eigene dürfen sie nur noch mit Erlaubnis besuchen.

Auch wenn diese Tradition zurückgeht – im Status der Gesellschaft nehmen Frauen immer noch eher

eine Nebenrolle ein. Ihr Platz ist zu Hause, aber sie erledigen nicht nur Hausarbeit. Mit Weben, Nähen oder dem Anbau von Gemüse und dem Verkauf auf dem Markt unterstützen sie die Familie. Mit dieser Erfahrung wachsen viele Kinder auf.

Bildungsniveau bestimmt alles

Das Bildungsniveau in den Familien bestimmt alles, meint Awa Diop, Soziologin und Doktorandin an der Universität „Bordeaux 2“ in Frankreich: „Wenn die Mutter gebildet ist und einen guten Job hat, dann wird sie eine andere Einstellung zur Arbeitsteilung haben.“ Awa Diop hofft, dass der Mentalitätswandel nur eine Frage der Zeit ist. Denn mittlerweile gibt es in vielen westafrikanischen Ländern eine wachsende Zahl von Familien, die zur Mittelschicht gehören. Das Bildungsniveau ist höher als im Durchschnitt und die Chance auf Emanzipation wächst.

Doch Bildung ist auch eine Frage des Schulsystems. Die Grundlagen, die den Kindern in der Schule vermittelt werden,



wirken oft ein Leben lang nach. Daher sind die Bildungspolitiker in der Verantwortung und müssen Traditionen hinterfragen und nach Möglichkeit abschaffen: „In Lehrbüchern wird Hausarbeit als Frauennarbeit dargestellt, und alles, was mit Büros oder geistiger Arbeit zu tun hat, als Männertätigkeit.“ Das ist eine echte Hürde auf dem Weg zur Gleichstellung von Männern und Frauen auf diesem Kontinent.

Die Angst vor Armut

Die traditionellen Geschlechterrollen in den westafrikanischen Gesellschaften sind ein wichtiges Thema. Und dazu gehört – vor dem Hintergrund der wachsenden Armut – das weit verbreitete Phänomen der „Tontons“: junge Frauen gehen mit reichen, meistens verheirateten, Männern aus – in der Hoffnung, dass er für sie zahlt. So fühlten sie sich finanziell abgesichert, auch wenn sie keinen Erfolg in einer Ausbildung hätten. Ein „ökonomisch-sexueller Austausch“. In einer Reihe von Ländern sind die „Tontons“ ein typischer

Ausdruck für diese Praxis. Die Mädchen stellen die Männer als „Onkel“ vor. Es sind ökonomische Gründe, denn die „Tontons arbeiten“ und haben mehr Geld als 20-jährige junge Männer.“ Dazu kommt noch die falsche medizinische Vorstellung der Mädchen. Sie glauben, dass ältere Männer seltener mit HIV infiziert sind als junge Männer, denn sonst wären sie schon tot. Die Wurzeln aber liegen tiefer, so meinen Soziologen: „Viele junge Frauen haben eine Veranlagung, durch ihre Sozialisierung so zu handeln.“ Sie seien es gewohnt, nicht auf eigenen Füßen zu stehen, hätten von klein an gelernt, dass der Mann das „Sagen“ hat.

Junge gebildeten Frauen könnten das ändern, denn sie haben Chancen. Sie könnten ohne das „Tontonsunwesen“ auskommen, wenn sie nur wollten. Statt sich auf eine drohende Armut zu berufen und diese als Schicksal hinzunehmen, sollten sie sich lieber in Frage stellen und überlegen, wie sie für ihr Leben selbst die Verantwortung übernehmen können, ohne in die Tontonsfalle zu laufen.

Banjul Hafen



Polzeiorchester begrüßt uns



Gewichtiger Chefdirigent



Sie spielen gute Musik ...



... und stehen perfekt dazu

Der Hafen und die Band

Der Seehafen ist von großer Bedeutung für Banjul und sorgt dafür, dass die Stadt nicht ganz in Vergessenheit gerät. Denn die Nachbarstadt Serekunda hat Banjul mittlerweile überholt, wächst immer mehr an und wird wirtschaftlich zunehmend wichtiger.

Neben dem Seehafen, gibt es einen Fischerhafen und den Fährhafen Barra, wo die oft völlig überladenen Schiffe aus Senegal an- und ablegen. Gerade am Fährhafen Barra geht es wuselig zu, wenn man dort ist, sollte man schnell in den abgesperrten Bereich zu kommen, den man nur mit Tikets betreten darf. Aber auch dort geht es nicht wirklich ruhig zu.

Wir sind am frühen Morgen im Hafen von Banjul angekommen und das Schiff wurde von den Hafenbehörden sehr schnell für den Landgang freigegeben. Wir sind dann relativ früh nach der Freigabe von Bord gegangen, um Banjul zu besuchen. Bereits im Schiffsinneren vor dem Ausgang war flotte Musik zu hören. Ungewöhnlich für diese Tageszeit. Und kaum aus dem Schiff auf dem Fallreep war die Quelle dieser Musik zu sehen. Das Polzeiorchester der Stadt Banjul spielte auf. Wohlgeordnet standen die Musiker vor dem Schiff und haben gekonnt und beschwingt flotte Big-Band Musik gespielt. Ein freundlicher Empfang, der vom Big-Band-Boss gekonnt geleitet wurde. Der stand mit schwungvoller Aktion und



freundlichem Auftreten vor seiner 24 Mann großen Band.

Es waren wohl schon länger keine Kreuzfahrtschiffe im Hafen. Die örtlichen Behörden haben sich daher sehr viel Mühe mit dem Empfang gegeben. Man wollte den Besuchern einen guten ersten Eindruck von Banjul und Gambia geben. Und dieses Vorhaben ist gelungen.

Rückkehr am Mittag

Nach unserer Rundfahrt um Banjul kamen wir am späten Nachmittag ziemlich erschlagen wieder am Hafen und am Schiff an. Die Szene vor dem Schiff war im Vergleich zum Vormittag völlig verändert. Findige Händler haben das Schiff und

seine Gäste als Markt erkannt und eine Vielzahl von kleinen Ständen aufgebaut. Nahezu alles was auf dem Albert Market angeboten wurde, war jetzt auch hier vor dem Schiff erhältlich. In einer ruhigen und sehr entspannten Atmosphäre konnten jetzt alle diejenigen, die sich nicht auf den Albert Market getraut hatten, hier in Ruhe einkaufen. Und das wurde stark genutzt. Von Passagieren und den Besatzungsmitgliedern. Hier wurden Masken, Tücher, Kleider; Schuhe und Hosen gekauft. Zu teilweise sehr günstigen Preisen, manchmal aber auch etwas teurer – je nach Verhandlungsgeschick. Auch Tauschgeschäfte gab es – eine Phoenixtasche gegen ein afrikanisches Kleidungsstück – und alle Beteiligten waren glücklich!

Banjul Hafen



Christel verhandelt



Traditionelle alte Masken



Neue Hüte – Handarbeit



Interessante große Masken



Fährhafen Barra – eine Fähre wird gerade beladen



Bekleidung am Markt vor dem Schiff



Fischerboote am Fischerhafen



Markt vor dem Schiff



Fahrräder vor einer Werkstatt im Hafen



Fährhafen Barra – Menschen- und Fahrzeugmassen gehen gleichzeitig auf/von der Fähre

Dakar – Senegal





Dakar
Senegal
Hauptstadt
Airport

Dakar

Die **Republik Senegal** ist ein Staat in Westafrika mit 17,2 Millionen Einwohnern. Er erstreckt sich von den Ausläufern der Sahara im Norden, wo das Land an Mauretanien grenzt, bis an den Beginn des tropischen Feuchtwaldes im Süden, den Nachbarn Guinea und Guinea-Bissau, sowie von der kühlen Atlantikküste im Westen in die heiße Sahel-Region an der Grenze zu Mali im Osten. Die südlichen Landesteile des französischsprachigen Senegal, die Casamance, werden durch den tief in den Osten reichenden, englischsprachigen Kleinstaat Gambia getrennt.

Demokratischer Staat

Das Gebiet des Senegal ist bereits seit dem 11. Jahrhundert ein Teil der islamischen Welt. Heute bekennen sich mehr als 95 % der Einwohner des Landes zum Islam. Nachdem die Region von mehreren afrikanischen Machthabern beherrscht wurde, war im Jahr 1895 der Weg zur französischen Kolonie vorgezeichnet. Am 20. August 1960 wurde die Republik Senegal unabhängig, behielt seitdem ein Mehrparteiensystem bei und wurde zu einem der wenigen demokratischen Staaten auf dem afrikanischen Kontinent.

Senegal zeichnet sich durch weitgehende rechtsstaatliche und demokratische Strukturen aus. Grundlegende Freiheitsrechte, insbesondere Religions-, Meinungs-, Presse- und Versammlungsfreiheit, sind hier gewährleistet.

Wirtschaft

Grundsätzlich hat Senegal den Status eines Entwicklungslandes. Im Vergleich zu anderen westafrikanischen Ländern ist das Land aber weiter entwickelt. Seine Produkte sind im Regionalvergleich allerdings alle überbeuert. Die Nationalparks

Dakar und Senegal – Kurzinfo

- Einwohnerzahl Dakar: 3.835.000 (Stand 2020)
- Hauptstadt des Landes Senegal
- Website www.villededakar.org
- Stadtgründung: 1857
- Land: Senegal, unabhängig seit dem 20. Juni 1960. www.gouv.sn.
- Stark zentralisierte Präsidialrepublik nach französischem Vorbild, die nach dem Verfassungsreferendum 2016 auch weitgehend demokratisch funktioniert.
- Entdeckung des Senegal von Portugal im Jahr 1444. Die Küste um Dakar wurde als Goldhandelsplatz genutzt und erst später von Portugal und Frankreich kolonialisiert.
- Bevölkerung: 17,2 Millionen Einwohner. Das Bevölkerungswachstum/Jahr betrug + 2,7 %. Die Bevölkerungszahl hat sich in den letzten 20 Jahren verdoppelt. Bevölkerung ist sehr jung. Das Durchschnittsalter lag im Jahr 2020 bei 18,5 Jahren. Die UN rechnet

ziehen einige Touristen an, wobei die Regierung darauf bedacht ist, einen Massentourismus zu vermeiden. 2016 besuchten knapp eine Million Touristen das Land.

Die wichtigsten Wirtschaftszweige sind Fischerei- und Landwirtschaft, Tourismus sowie der Bausektor. Die meisten Export-Einnahmen stammen aus dem Abbau von Phosphaten, der Land- und Fischwirtschaft. Das Land ist stark von Entwicklungshilfe und Rücküberweisungen der Auslandssenegalesen abhängig.

Dank eines deutlichen wirtschaftlichen Wachstum konnte die Armut in den letzten Jahren gesenkt werden. 2016 lag das Wirtschaftswachstum bei 6,6 %, womit der Senegal eines der weltweit wachstumsstärksten Länder ist.

Bodenschätze und Fischerei

Senegal hat eine verhältnismäßig weit entwickelte verarbeitende Industrie, al-

für 2050 mit einer Bevölkerung von etwa 34 Millionen Senegalesen.

- Religion: Laizistischer Staat, Dominierende Religion ist der Islam, zwischen 90% und 94% der Bewohner des Landes bekennen sich zum sunnitischen Islam. Christliche Religionen 5%, traditionelle Religionen 1%, haben eine untergeordnete Rolle.
- Wirtschaftsstruktur: Tourismus ist im Aufbau begriffen und wird bewusst begrenzt. Lebensmittel-, chemische Industrie und Textilverarbeitung, Fischerei und Bodenschätze bilden das Rückgrad der Wirtschaft.
- Währung: Die Landeswährung ist der CFA-Franc BCEAO (XOF). 1 EUR = 655,957 XOF.
- Arbeitslosenrate: ca. 3,4 bis 22 %, je nach Statistikverfahren
- Inflationsrate: ca. 2,2 %
- Verkehr: Internationaler Flughafen mit Flügen nach Europa, Nord-/Süd-Amerika und Festlandafrika sowie bedeutender Tiefseehafen.

lerdings beschränkt auf die Großstädte. Das Industriekapital wird vom Ausland dominiert. Wichtige Industriezweige sind Lebensmittel- (Öl, Fisch, Zucker), chemische Industrie und Textilverarbeitung. Als Bodenschätze sind Phosphat und Gold zu nennen, ebenso Eisenerz und Erdöl.

Die Fischerei ist inzwischen der wichtigste Wirtschaftszweig, da die Küstengewässer reiche Fischfanggründe aufweisen. Die Fangrechte der Hochseefischerei besitzen Japan und Südkorea. Insgesamt stellt der Fischindustrie mit etwa 28,5 Prozent Ausfuhranteil das wichtigste Exportgut Senegals dar und hat den früher dominierenden Erdnussanbau abgelöst.

Schiffsverkehr

Über den Seeweg wickelt Senegal 95 % seines gesamten Außenhandels ab. Der mit Abstand wichtigste Hafen ist der „Port autonome de Dakar“. Er erreichte im Jahr

2009 einen Umschlag von 9,5 Millionen Tonnen, von denen 7,4 Millionen gelöscht und 2,1 Million Tonnen geladen wurden.

Währung „CFA-Franc BCEAO“

Der CFA-Franc BCEAO (Franc de la Communauté Financière d'Afrique), kurz auch CFA-Franc, ist die Währung der Westafrikanischen Wirtschafts- und Währungsunion (UEMOA). Daran sind die Staaten Benin, Burkina Faso, die Elfenbeinküste, Guinea-Bissau, Mali, Niger, Senegal und Togo beteiligt. International abgekürzt wird der CFA-Franc BCEAO mit dem Kürzel „XOF“.

Aktuell ist 1 EUR = 655,957 XOF. Es handelt sich dabei um einen fixen Wechselkurs.

Der CFA-Franc wird von der Westafrikanischen Zentralbank (BCEAO) mit Hauptsitz in Dakar verwaltet und von dort werden die Banknoten herausgegeben.

Voraussichtlich 2027 wird der CFA-Franc vom „ECO“ abgelöst. Der ECO ist der Name der von der „Westafrikanischen Wirtschaftsgemeinschaft“ (ECOWAS) 1993 beschlossenen gemeinsamen westafrikanischen Währung. 2021 wurde im Abschlusskommuniqué der 59. ordentlichen Sitzung der ECOWAS der Staats- und Regierungschefs beschlossen, die einheitliche Währung bis 2027 in ihren Ländern als Zahlungsmittel einzuführen.

Der ECO wäre dann in den folgenden Ländern offizielles Zahlungsmittel: Benin, Burkina Faso, Elfenbeinküste, Gambia, Ghana, Guinea-Bissau, Guinea, Liberia, Mali, Niger, Nigeria, Senegal, Togo, Sierra Leone. Die Einführung des ECO erscheint uns ein faszinierendes Projekt zu sein. Eine Erfolgsgeschichte wie der EURO in der Europäischen Union könnte sich hier anbahnen. Es wäre zu wünschen!

Dakar

Dakar, die Hauptstadt des Senegal besitzt einen der bedeutendsten Seehäfen an der westafrikanischen Küste. Es liegt auf halbem Weg zwischen den Mündungen der Flüsse Gambia und Sénégal auf der südöstlichen Seite der Kapverdischen Halbinsel, nahe dem westlichsten Punkt Afrikas. Der Hafen von Dakar ist einer der besten in Westafrika, geschützt durch die Kalksteinfelsen des Kaps und durch ein gutes System von Wellenbrechern.

Dakar wurde 1857 gegründet, als die Franzosen an der Stelle des jetzigen „Place de l'Indépendance“ eine Festung bauten, um die Interessen der Kaufleute, die sich dort niedergelassen hatten und der Bewohner von Gorée, einer wasserlosen Insel im Windschatten, zu schützen. Die Halbinsel Gorée war einst ein Außenposten für den Sklaven- und sonstigen Handel.

Bis 1862 wurde am Dakar Point ein kurzer Wellenbrecher gebaut und eine Stadt auf der niedrigen Kalksteinplattform hinter dem Sandstrand angelegt. Es vergingen jedoch weitere 30 Jahre, bevor Dakar seine Vorherrschaft über Gorée und

Rufisque erlangte. Rufisque war eine Siedlung, die 21 km östlich entlang der Halbinsel lag und zu einem wichtigen Exportzentrum für den Handel mit Erdnüssen geworden war.

Die Eröffnung der ersten Eisenbahn Westafrikas von Saint-Louis nach Dakar im Jahr 1886 war ein großer Impuls für die Entwicklung von Dakar, und die Eisenbahn stimulierte auch den Anbau von Erdnüssen in der Nähe ihrer Gleise. 1902 löste Dakar die Stadt Saint-Louis als Bundeshauptstadt von Französisch-Westafrika ab.

Dakar und die Weltkriege

Während des Ersten Weltkriegs gewann der Hafen von Dakar an Bedeutung. 1923 wurde eine Eisenbahnlinie in den französischen Sudan (heute Mali) eröffnet und brachte neuen Transithandel in den Hafen. Es wurden umfangreiche Verbesserungen vorgenommen. In den 1930er Jahren war Dakar zum wichtigsten Erdnuss-Verschiffungshafen der Region geworden.

Während des Zweiten Weltkriegs erkannte Dakar, wie ganz Französisch-Westafrika im Jahr 1940 die Autorität der französischen Vichy-Regie-



Handelskammer Dakar



Innenstadt Dakar

rung an. Die Bemühungen der Freien Franzosen, die Stadt im selben Jahr zu sichern, schlugen fehl. Die weitere Entwicklung von Dakar verzögerte sich, bis sich Französisch-Westafrika 1943 den Alliierten anschloss.

Während des Zweiten Weltkriegs wurde die Raffination von Erdnussöl aufgrund des lokalen und nordafrikanischen Bedarfs an Pflanzenöl, das zuvor hauptsächlich in Frankreich raffiniert worden war, zu einer wichtigen Industrie in Dakar.

Andere Industrien wurden in Dakar gegründet. Aber bis 1961 war Französisch-Westafrika in acht unabhängige Staaten aufgeteilt, was automatisch die Märkte von Unternehmen aus Dakar reduzierte.

Dakar wird Hauptstadt

Dakar war die Hauptstadt der kurzlebigen Mali-Föderation (1959 – 60). 1960 wurde die Stadt zur Hauptstadt der Republik Senegal.

Seit dem Zweiten Weltkrieg hat Dakar eine starke Stadterweiterung erfahren. Um die Stadt herum haben sich zahlreiche Vororte und auch Elendsviertel



entwickelt, die heute zusammenfassend als Metropolregion Dakar ausgewiesen werden.

Die Stadt hat mehrere kontrastreiche Bezirke. Im südlichen Bezirk befinden sich öffentliche Gebäude, Krankenhäuser und Botschaften. Norden ist das Geschäftsviertel, das sich auf den Place de l'Indépendance konzentriert. Der zentrale Platz von Dakar ist das pulsierende Herz dieser Stadt. Symmetrisch angelegt fahren hier unzähliger Autos, Bauwerke und Betonblöcke aus den 1960er Jahren bestimmen teilweise das Bild, aber der Platz hat auch majestätische Kolonialgebäude, darunter die „Gouvernance“ (das Büro des französischen Gouverneurs) und die „Chambre de Commerce“ (Handelskammer).

Nördlich und östlich liegen die mit dem Hafen verbundenen Viertel, wie der eigentliche Hafen, der große Fischereihafen und der Erdnussexportsektor. In der Nähe der letzteren und in der Nähe der Eisenbahn befinden sich die älteren Erdnussmühlen und andere Fabriken, und weiter nördlich liegt das Industriegebiet von Hann.



Präsidentenpalast beim Place de l'Indépendance

Insel Gorée

Die Insel Gorée vor der Küste Senegals hat es weltweit zu einer unrühmlichen Bekanntheitsgrad gebracht. Sie wurde bekannt als Symbol für die Verschleppung von afrikanischen Sklaven über den Atlantik. Daher auch der in allen Sprachen übliche Name der Insel – Sklaveninsel.

Weltkulturerbe

In welchem Umfang der Sklavenhandel über Gorée betrieben wurde, wird sehr unterschiedlich eingeschätzt. Unabhängig davon ist die Insel mit der Maison des Esclaves (Sklavenhaus) zum Erinnerungsort für den Sklavenhandel geworden. Seit 1978 steht die Insel als Weltkulturerbe unter dem besonderen Schutz der UNESCO und ist die einzige Weltkulturerbestätte im Senegal.

In der Begründung für die Eintragung als Weltkulturerbe heißt es unter anderem:

- Die Insel Gorée zeugt von einer beispiellosen menschlichen Erfahrung in der Geschichte der Menschheit. Gewiss ist diese von Leid, Tränen und Tod begleitete „Gedächtnisinsel“ für das allgemeine Bewusstsein

das Symbol des Sklavenhandels.“ Die Eintragung erfolgte aufgrund des folgenden Kriteriums:

- Die Insel Gorée ist ein außergewöhnliches Zeugnis einer der größten Tragödien in der Geschichte der Menschheit: des Sklavenhandels. Die verschiedenen Elemente dieser ‚Gedächtnisinsel‘ – Festungen, Gebäude, Straßen, Plätze, etc. – erzählen auf ihre Weise die Geschichte von Gorée, das vom 15. bis 19. Jahrhundert das größte Sklavenhandelszentrum der afrikanischen Küste war. Auf der Insel wurde ein Museum, eine internationale Forschungsstation zur Sklaverei und ein gut ausgebauter Hafen für den Fährverkehr gebaut.

Heutige Sicht auf die Insel

Alten Überlieferungen zufolge soll die Insel der Hauptumschlagsplatz des früheren Sklavenhandels in die Karibik und die USA gewesen sein. Dies wurde 1996 durch aktuelle Forschungen jedoch korrigiert – mit dem Ergebnis, dass sich wohl Sklaven auf der Insel aufhielten und auch verschifft wurden, doch mehr als etwa 500 Sklaven



Gorée Sklaveninsel – vor Dakar gelegen

jährlich wurden von hier nicht verschifft. Folglich wurde die Insel Gorée bis 1996 fälschlicherweise als „die Sklaveninsel schlecht hin“ bezeichnet.

Die symbolische Bedeutung als Erinnerungsort für den Sklavenhandel wird von den neueren historischen Forschungen nicht verneint, aber mit anderer Gewichtung versehen.

Von deutlich größerer Bedeutung für den Sklavenhandel waren Häfen wie Saint-Louis (Senegal) im Norden und Cacheu im Süden sowie Häfen im Golf von Guinea und in Angola.

Roots

Nach der weltweiten Ausstrahlung der Serie „Roots“ im Jahr 1977 begannen amerikanische Nachfahren von Sklaven, die Insel zur Erforschung ihrer Herkunft aufzusuchen.

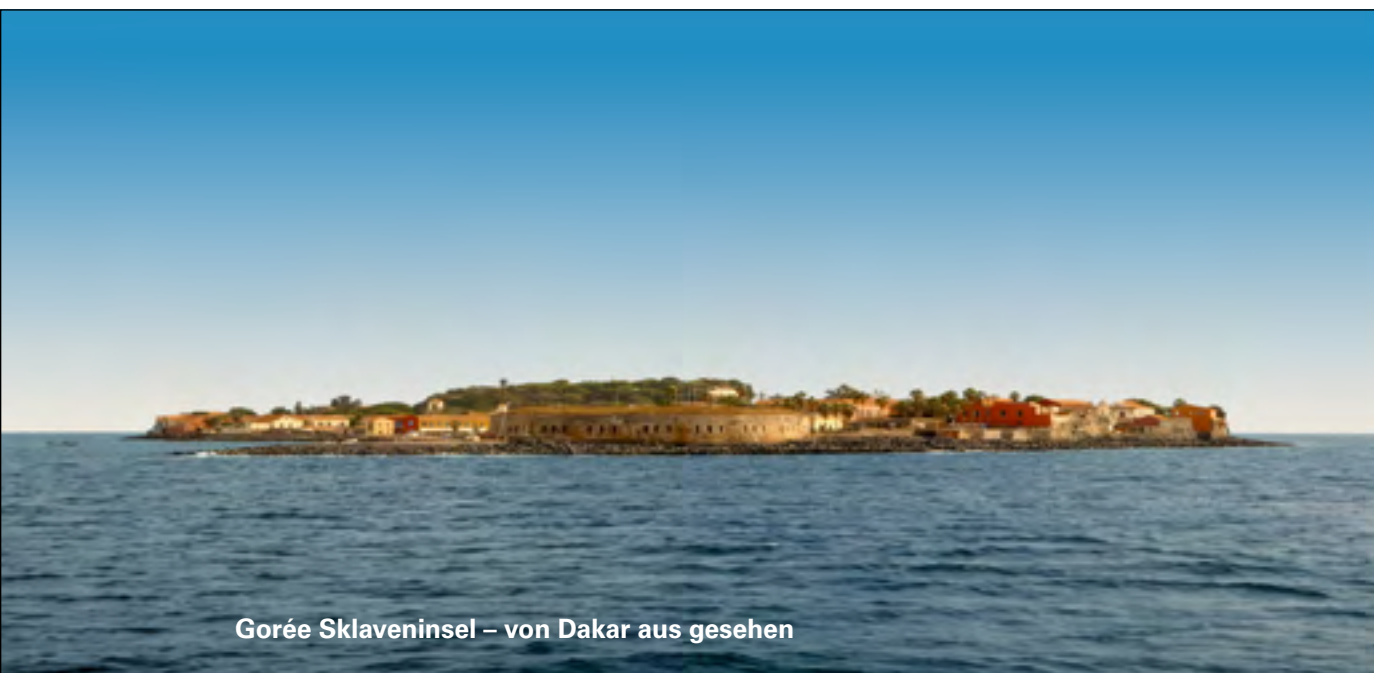
Das Museum in der „Maison des Esclaves“ wurde zum Erinnerungsort für die Geschichte des atlantischen Sklavenhandels. Spitzenpolitiker und ausländische Staatschefs wie François Mitterrand sowie Barack und Michelle Obama besuchten das Haus. Bis heute werden Staatsgäste auf diese Insel geführt, um einen Einblick in dieses Unrechtsgeschehen zu erhalten.

Neben dem Museum entsteht auf Gorée im Jahr 2017 ein internationales Forschungszentrum, an dem die Geschichte des Ortes wissenschaftlich aufgearbeitet werden soll.

Trotz der Kontroverse um die Anzahl der verschifften Sklaven ist das „Maison des Esclaves“ ein zentraler Bestandteil der Insel Gorée und ein wichtiger Anziehungspunkt für ausländische Touristen im Senegal. Nur 20 Minuten mit der Fähre vom Stadtzentrum von Dakar entfernt, passieren hier jährlich 200.000 Besucher das Museum.

Viele, insbesondere diejenigen, die von versklavten Afrikanern abstammen, beschreiben hoch emotionale Reaktionen auf den Ort und den allgegenwärtigen Einfluss der historischen Bedeutung des Gebäudes: insbesondere die „Tür ohne Wiederkehr“, durch die Millionen versklavter Afrikaner den Kontinent verließen mussten.

Vor seinem Tod im Jahr 2008 führte der Museumsgründer Ndiaye die Besucher persönlich durch die Kellerzellen, hinaus durch die Tür ohne Wiederkehr und hielt dort den Touristen Eisenfesseln entgegen, wie sie verwendet wurden, um versklavte Afrikaner zu fesseln und über den Atlantik zu transportieren.



Gorée Sklaveninsel – von Dakar aus gesehen

Dakar Hafen

Die senegalesische Hauptstadt Dakar ist ein faszinierender Schmelztiegel verschiedener Kulturen an der Westküste Afrikas. Bis heute ist die lange französische Kolonialzeit in den Straßen Dakars ebenso spürbar wie das dunkle Kapitel des Sklavenhandels. Dass die Amtssprache des Senegal Französisch ist verwundert nicht. Daneben werden, wie in Afrika üblich, noch viele weitere Sprachen gesprochen, die zumeist in lateinischen Buchstaben geschrieben werden. Die arabische Schrift ist die älteste Schrift des Senegal und wird heute noch in vielen Koranschulen gelehrt.

Lebhafte Metropole Dakar

Dakar liegt auf der Halbinsel Cap Vert direkt an der Atlantikküste und ist damit die westlichste Stadt des kontinentalen Afrikas. Der Hafen der Stadt liegt im Südosten der Halbinsel. Der Hafen von Dakar liegt im Südosten der Halbinsel und ist der größte und bedeutendste Hafen in ganz Westafrika.

Kreuzfahrtschiffe werden an der Mole 1 im Port de Dakar festmachen. Von hier kann das Stadtzentrum in etwa ein bis zwei Kilometer Entfernung fußläufig erreicht werden, komfortabler und schneller geht es jedoch mit

einem Shuttle, der in der Regel von den Schiffen angeboten wird. Diesen Service sollte man nutzen. Auch bei der Sommerhitze könnte dies mitunter recht schweißtreibend sein.

Der Hafen ist groß, unübersichtlich, schmutzig und sehr stark von allen möglichen Fahrzeugen befahren.

Fähren zur Île de Gorée

Im benachbarten Fährterminal, in dem die Fähren zur Île de Gorée ablegen, finden sich auch sanitäre Einrichtungen und Cafés. Liegt ein Kreuzfahrtschiff im Hafen, wird oft ein kleiner spontaner Markt aufgebaut, auf dem es Souvenirs zu kaufen gibt. Bei unserer Reise war dies nicht der Fall.

Tiefwasserhafen

Der Hafen von Dakar ist einer der größten Tiefwasserhäfen entlang der westafrikanischen Küste. Seine Tiefgangstruktur und der 200 m breite Zugangskanal ermöglichen die Ein- und Ausfahrt zum/aus dem Hafen rund um die Uhr.

Die derzeitige Infrastruktur umfasst Tank- und Entladeterminale für Tankschiffe, ein Containerterminal mit einer Lagerkapazität von 3.000



Einheiten (20 Fuß Container), einen Getreide- und Fischereihafen, ein spezielles Phosphat-Terminal und eine privat geführte Schiffsreparaturanlage. Hier in Dakar wird teilweise die Flotte der französischen Marine in den Werften gewartet.

Die Lage des Hafens am äußersten westlichen Punkt Afrikas, an der Kreuzung der wichtigsten Seewege, die Europa mit Südamerika verbinden, macht ihn zu einer der wichtigen Anlaufstelle für internationale Reedereien.



Einer der modernsten Kabelverleger der Welt, die SEVEN VEGA aus England lag neben uns.



Der „Aéroport International Blaise Diagne“ (AIBD) ist seit Dezember 2017 der neue internationale Hauptflughafen des Senegal. Er hat den Flughafen Dakar-Léopold Sédar Senghor abgelöst, da dieser den Ansprüchen an steigende Passagierzahlen und Frachtraten nicht mehr genügte.

Der Airport liegt etwa 45 Kilometer südöstlich von Dakar, in der Nähe der in der Region Thiès gelegenen Gemeinde Diass oder Ndiass. Er dient als Heimatbasis der nationalen Fluggesellschaft „Air Sénégal“.

Der Airport

Auf einem Gelände von knapp 1.000 Hektar (zum Vergleich: der bisherige Flughafen musste sich mit 600 Hektar begnügen) entstanden in zwei Bauabschnitten zunächst eine und später eine zweite Start- und Landebahn von je 3.500 Meter Länge und 60 Meter Breite. Diese Landebahnen sind auch für die nächste Generation von Großraumflugzeugen ausreichend.

Der Airport kann bis zu 3 Millionen Fluggäste pro Jahr abfertigen. Eine Erweiterungsmöglichkeit auf eine Kapazität von fünf Millionen Fluggäste/Jahr ist bereits eingeplant und kann baulich wohl problemlos umgesetzt werden.

Die mögliche Zahl der Starts und Landungen pro Jahr wird von 33.000 auf 80.000 erhöht.

Fraport stieg wieder aus

Die Frankfurter Fraport AG erhielt 2007 den Auftrag, den Flughafen in Zusammenarbeit mit einem internationalen Konsortium über einen Zeitraum von 25 Jahren zu betreiben. Nach einem mehrmonatigen Baustopp, der durch einen finanziellen Konflikt zwischen der Regierung und dem Bauunternehmen Saudi Binladin Group verursacht wurde, hat sich Fraport im Jahr 2015 aus dem Konzessionsvertrag zurückgezogen. Ein Konsortium der türkischen

Baufirmen Limak und Summa erhielt daraufhin im April 2016 den Auftrag, die Bauarbeiten im Rahmen eines Unterauftrags der Saudi Binladin Group zu vollenden. Das Konsortium übernahm auch für einen Zeitraum von 25 Jahren die Aufgaben als Flughafenbetreiber.

Wenn ein Flughafen neu gebaut wird, sind natürlich eine Reihe von wirtschaftlichen und politischen Zielen mit dem Bau verbunden. Im Zusammenhang mit dem neuen Airport sind dies unter anderem:

- Schaffung eines Flughafens auf internationalem Standard, der den geopolitischen Ambitionen des Landes und der Hauptstadt entspricht.
- Man erhofft sich Synergien für den Ausbau von geplanten Geschäften und Industrien vor allem in den nahegelegenen Stadtteilen.
- Dem Luftverkehr in dieser Region Afrikas mehr Sicherheit, Servicequalität und erweiterte Geschäftsfelder zu bieten.
- Senegal soll mit diesem Airport zu einem Luftfahrt-Drehkreuz zwischen den Kontinenten ausgebaut werden.
- Heimatflughafen für Air Senegal, die aktuell mit neuen Airbus-Flugzeugen aktiv ist. In Europa wird nur Frankreich angefliegen, ansonsten werden afrikanische Airports angefliegen

Baukosten

Ursprünglich ging man von Baukosten in Höhe von 160 Millionen Euro für den Flughafen aus. Das Langzeit-Finanzierungsbudget, das im September 2011 nachbewilligt wurde, umfasste bereits 406 Millionen Euro. Zusammen mit den geschätzten Baukosten kam man auf etwa 566 Millionen Euro Gesamtkosten. Bei der Eröffnung im Dezember 2017 hat der Bau des Airports 525 Millionen Euro gekostet. Wobei zum Eröffnungszeitpunkt nur etwa 70% der geplanten Gebäude erstellt wurden und die Anbindung mit der Bahn an die Stadt Dakar noch nicht fertig war.



Air Senegal mit aktuell neun Flugzeugen – hier ein Airbus A330



Dakar Aéroport International Blaise Diagne – lange Schlangen beim Abflug

Kathedrale von Dakar

Kathedrale von Dakar

Die Kathedrale ist die Bischofskirche des römisch-katholischen Erzbistums Dakar. Ihr korrekter Name ist „Kathedrale unserer Lieben Frau von Victories“.

Sie wurde im Februar 1936 durch den Erzbischof von Paris Kardinal Jean Verdier geweiht. Sie wurde damals hauptsächlich den Missionaren und anderen Personen gewidmet, die ihr Wirken in Afrika mit dem Leben bezahlt hatten und deren Erinnerung in dieser Kathedrale gepflegt werden sollte.

Das Gebäude

Das am Boulevard de la République gelegene Gebäude misst etwa 70 m × 40 m und hat Platz für 2.000 Personen. Sie wurde 1929, der Senegal war damals französische Kolonie, in einer gewagten Mischung aus dem regionalen Baustil und orientalisch-byzantinischen Elementen erbaut. Zwei hohe minarettartige Türme mit einer zwanzig Meter durchmessenden Kuppel bilden das charakteristische Erscheinungsbild dieser Kirche. Die goldene Kuppel ist am rechten Bildrand nur teilweise zu erkennen.

Zu dem Gebäude gehört ein großer, nicht sehr gepflegter Garten und eine Grundschule.

Die Kathedrale „Unserer Lieben Frau von Victories“ (französisch: Cathédrale Notre Dame des Victoires) ist ein religiöses Gebäude, das als katholische Kirche und Kathedrale in der Stadt Dakar dient. Außerdem ist hier der Sitz des Erzbischofs von Dakar.

Kirchenbau

Die Kirche wurde an der Stelle eines alten Lebu-Friedhofs errichtet, dessen Land der Kirche von der Regierung zugesprochen wurde und wo sie ein „Heiligtum“ errichten durfte.

Der Bau begann 1924 und die Kathedrale wurde 12 Jahre später, im Febru-

ar 1936, von Kardinal Jean Verdier, Erzbischof von Paris, geweiht. 1964 wurde die Initiale der Inschrift über dem Eingang in die jetzige geändert. 2001 wurde in der Kirche der erste Senegalesische Präsident Leopold Senghor betrauert. Senghor war überzeugter Christ in diesem überwiegend muslimischen Land und Vertreter des afrikanischen Sozialismus, in dem afrikanische Werte verankert sind; der Mensch stand für ihn im Zentrum.

Laizistischer Staat

Der Senegal ist ein laizistischer Staat. Eine Staatsreligion gibt es nicht.

Die dominierende Religion ist der Islam. Im Senegal gehören knapp 94 Prozent der Bevölkerung dem sunnitischen Islam an. Der gilt in dem westafrikanischen Land als besonders tolerant. Manche befürchten, das könnte sich in den nächsten Jahren ändern – vor allem durch saudischen Einfluss auch auf die Koranschulen.

Zu christlichen Religionen bekennen sich fünf Prozent der Bevölkerung, traditionelle Religionen vor allem in den ländlichen Gegenden haben mit etwa einem Prozent eine untergeordnete Rolle.

Die katholische Kirche betreibt in Senegal 38 Kollegien für mittlere und höhere Schulbildung, sowie sechs Ausbildungsstätten für technische und andere Berufe. 54.000 Schüler und Schülerinnen werden dort ausgebildet, das entspricht etwa 10 % aller Schüler des Landes.

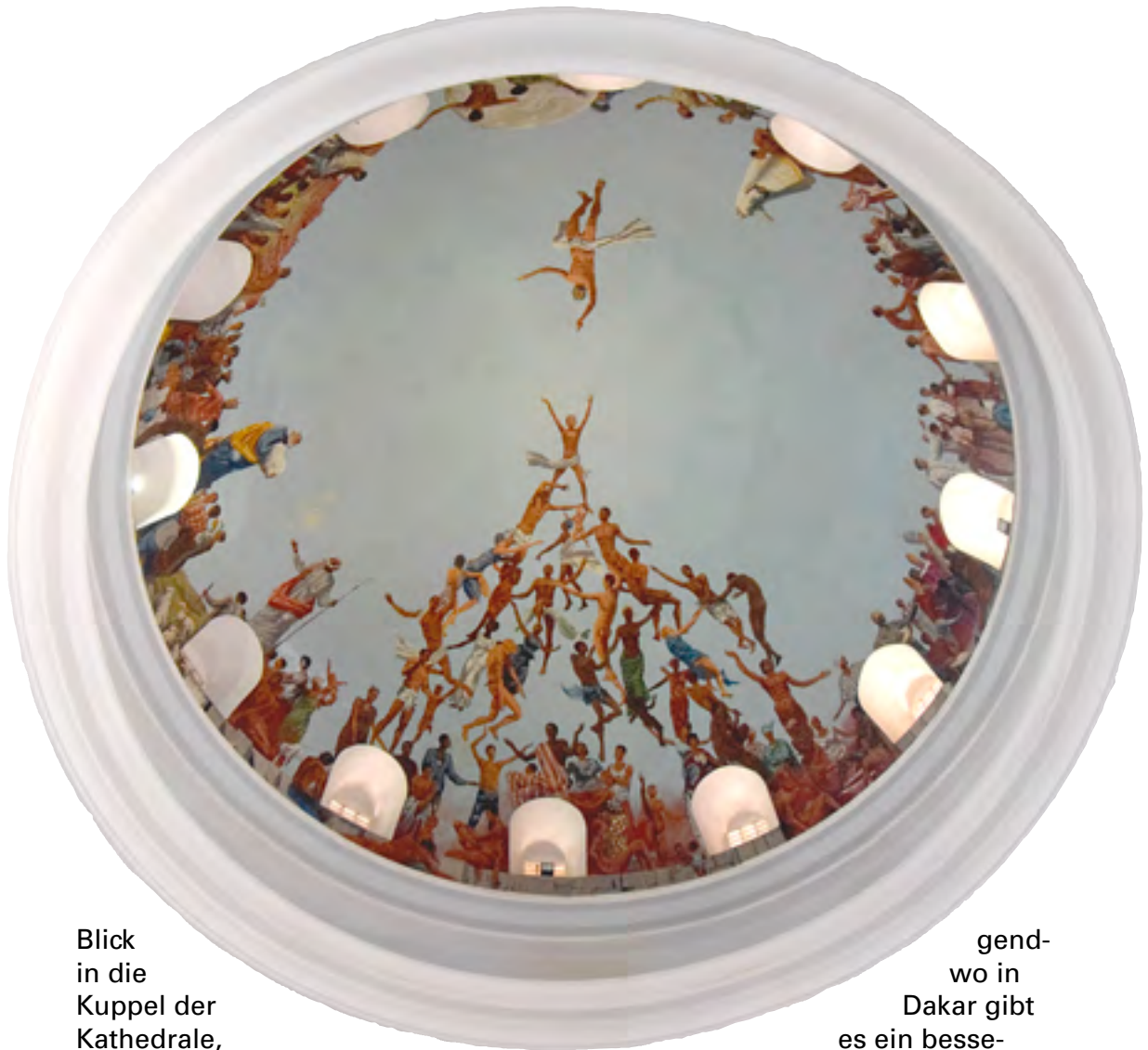
Seit Jahren engagiert sich die katholische Kirche im christlich-islamischen Dialog. Die katholische Kirche ist Träger der Niederlassungen der Université Catholique de l’Afrique de l’Ouest (UCAO) in Dakar und Ziguinchor. Diese Privat-Universität ist stark am interreligiösen Dialog beteiligt. Französische Privatuniversitäten müssen mindestens drei unterschiedliche Fakultäten aufweisen, um die Lehrerlaubnis zu erhalten.



À LA VERTÉ LAÏQUE AVEC LE SECOURS DE DIEU

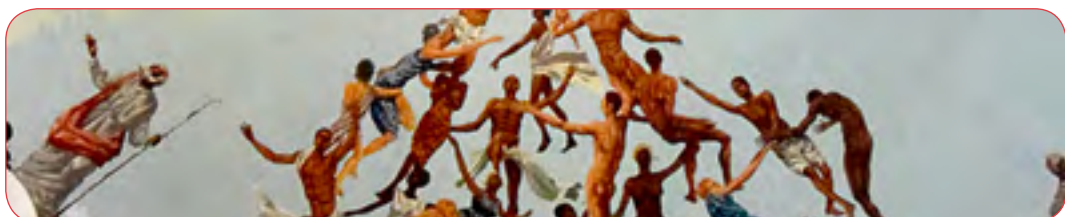
Kathedrale von Dakar – Haupteingang und Türme

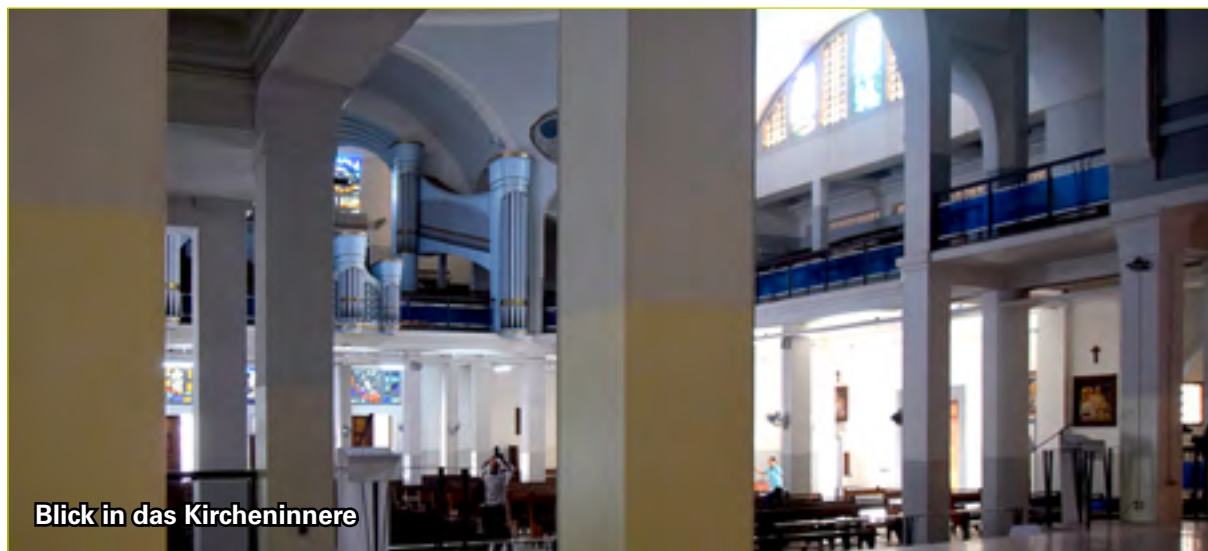
Kathedrale von Dakar



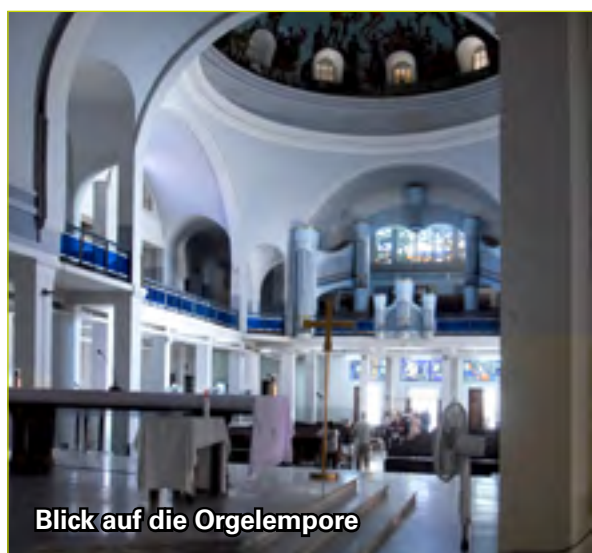
Blick in die Kuppel der Kathedrale, deren Durchmesser etwa 20 Meter beträgt. Rund um den Fuß der Kuppel sind Fenster eingelassen, die das Kuppelgemälde beleuchten. Die Kuppel zeigt ein faszinierend gemaltes Fresko der Himmelfahrt Christi und der unterschiedlichsten Menschen. Dieses Gemälde in der inneren Kuppel der Kathedrale ist der einzige Hauch von Extravaganz in dem ansonsten sehr schlicht gehaltenen Gebäude. Nir-

gendwo in Dakar gibt es ein besseres Symbol als dieses Gemälde im imposanten Kirchenbau Notre Dame des Victoires für die religiöse Toleranz in diesem Land. Wenn man dann noch weiß, dass die Kirche auf dem Gelände eines muslimischen Friedhofs errichtet wurde und dies hier keinen stört, ist man doch irgendwie erstaunt über diese ungewöhnliche religiöse Toleranz im Senegal. Dies könnte für manche Staaten ein wirkliches Vorbild sein.

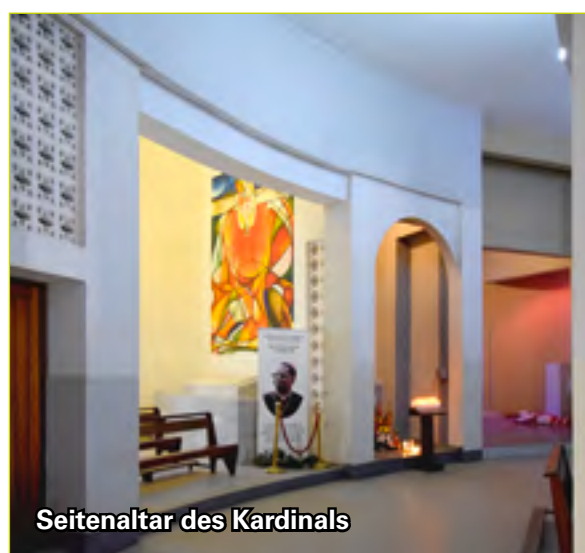




Blick in das Kircheninnere



Blick auf die Orgelempore



Seitenaltar des Kardinals



Eingangsbereich der Kathedrale

Moschee der Göttlichkeit

Diese Moschee in Ouakam, einem Vorort von Dakar, liegt an der Corniche-Ouest direkt am Atlantik.

Entstehung der Moschee

Um die Entstehung der Moschee rankt sich die folgende Geschichte: „Jeder weiß, dass Allah ihm (Mohamed Seyni, dem Erbauer der Moschee) einen Ort der Kontemplation gewährt hat, an dem er seine Gebete ohne Unterlass sprechen kann. Diese Moschee namens *Mosquée de la Divinité* (Moschee der Göttlichkeit) wurde von Mohamed Seyni an einem Ort erbaut, der ihm angeblich von Allah zugewiesen wurde. Dieser Ort ist Ouakam, einem Dorf am Ende von Dakar, direkt an der Atlantikküste. Die Moschee wurde auf Empfehlung Allahs durch den Vermittler Mohamed Seyni gebaut, der die Beschreibungen direkt von Allah erhielt.“

Wie die Beschreibung übermittelt wurde wird wie folgt erzählt: „Dies geschah in der Nacht von Donnerstag, 28. bis Freitag 29. Juni 1973, als Mohamed Seyni eine Moschee am Himmel sah. Ihm wurde befohlen, sie zu betrachten und dem Bild zu folgen, um zu sehen, wo sie landen würde. Mohamed Seyni begann dem Bild zu folgen, das über sein Dorf flog. Er folgte ihr nach Wakam Bay, wo die Moschee wie Papier zu schwanken begann und landete. Die Moschee war ihm in Form eines Modells erschienen. Als er von der Tour nach Hause kam, sah er an seiner rechten Tür das Wort „Allahu Akbar“ (Allah ist großartig) in goldenem Buchstaben geschrieben.“

Mohamed Seyni beeilte sich zuerst nicht, die Moschee zu bauen. In den Gesprächen, die er insbesondere an dem Ort führte, an dem er die Moschee gesehen hatte, sagte er: „Diese Moschee muss gebaut werden. Ich weiß nicht, ob ich daran teilnehmen werde, aber wenn es der Fall ist, weiß ich,

dass es für mich und uns eine Verpflichtung ist diese Moschee zu bauen.“

1992 wurde mit dem Bau der Moschee begonnen. Die Bauzeit war durch eine Reihe von Problemen gekennzeichnet, die vor allem mit der Lage der Moschee zusammenhingen. Die Arbeit am Bau konnte dann nach 5,5 Jahren abgeschlossen werden.

Einweihung

Die Einweihung fand im Oktober 1997 statt. Dazu versammelte sich eine große Menge. Die Moschee *Masjidou Rabbani* überblickt heute die Bucht von Ouakam. Diese auf göttliche Empfehlung erbaute Moschee gilt als eine der fünf bemerkenswertesten Moscheen des Islam, nämlich Masjid Haram (in Mekka), Masjid Aqsa (die Moschee von Jerusalem), Masjid Nabawi (wo die Moschee des Propheten in Medina liegt), die Moschee von Touba und die Moschee der Göttlichkeit in Dakar.

Von diesen Moscheen sind zwei direkt von Allah inspiriert: Die *Kaaba in Mekka* wurde zu Beginn der Zeit errichtet, und *Masjid Rabbani* stieg am Ende der Zeit herab. Nach dem Koran, dem heiligen Buch der Muslime, wurde die Kaaba von Ibrahim (Abraham) und seinem Sohn Ismail als heiliger Schrein zur Anbetung des einen Gottes errichtet. Die *Masjid Rabbani* wurde zum Ende der Zeit errichtet, da der Islam irgendwie ein Weltende erwartet.

Die „Kaaba“ befindet sich im Osten, die „Moschee der Göttlichkeit“ im Westen. Wie Mohamed Seyni sagte, sollte jeder Muslim sollte einmal die Kaaba und einmal die Moschee der Göttlichkeit besuchen. Es reicht, wenn man dies nur einmal in seinem Leben macht. Man hat dann in beiden göttlichen Moscheen gebetet und etwas für sein Seelenheil getan. Dies ist eine göttliche Empfehlung, wie er berichtet.

Nun ja, wir konnten die Moschee nicht besichtigen, nur von außen hat uns der Bau und die Lage beeindruckt.



Ouakam

Das Panoramabild unten zeigt die Lage der Moschee in Ouakam, einem Vorort von Dakar. Der Ort liegt an der Corniche-Ouest direkt am Atlantik in einer hufeisenförmigen Bucht.

Hier sind noch viele Fischer am arbeiten, wie das Bild rechts zeigt. Es ist eine mühsame Tätigkeit. Der Fang wird noch im Wasser auf Pferdefuhrwerke umgeladen, die dann leeren Boote werden gemeinsam an Land gezogen und geschoben. Pro Boot 10 Min. Arbeit.

Ouakam

Ouakam ist einer der 19 Stadtbezirke von Dakar. Er umfasst neben dem ursprünglichen Fischerdorf der Lébou und neu entstandenen städtischen Wohngebieten auch die Zwillingshügel von Les Mamelles mit dem Leuchtturm Phare des Mamelles.

Die Moschee ist einer der Anziehungspunkte für Menschen, die nach Dakar kommen. Ein weiteres Highlight liegt ebenfalls hier, das „Monument de la Renaissance africaine“.

Monument der afrikanischen Wiedergeburt

Das „Monument der afrikanischen Wiedergeburt“ ist eine 50 Meter hohe

Bronzestatue in der senegalesischen Hauptstadt Dakar. Das Denkmal wurde am Cap Vert auf einem der als Les Mamelles bezeichneten Basaltkegel im Stadtbezirk Ouakam errichtet und ist die höchste Statue in Afrika.

Das Denkmal soll die Idee der Afrikanischen Renaissance verkörpern. Es ist aus drei Zentimeter dicken Bronzeblechen gefertigt und zeigt, wie eine Frau und ein Mann mit einem Kind auf seinem linken Arm vereint aus einem Vulkan steigen. Der ausgestreckte Arm des Kindes zeigt entlang der Küstenstraße Route de la Corniche ouest nach Nordwesten.

Nachts wird das Denkmal von mehreren Scheinwerfern beleuchtet und der Kopfschmuck des Mannes strahlt in wechselnder farbiger Beleuchtung. Im Inneren befindet sich eine Ausstellung. Mit einem Fahrstuhl kann man in den Kopf des Mannes zu einer Aussichtsplattform fahren. Leider war bei unserem Besuch diese Möglichkeit nicht gegeben – geschlossen. Das Denkmal ist als einziges von in Senegal geplanten Prestigebauwerken fertiggestellt worden. Eigentlich ganz gut so – das Denkmal ist fürchterlich. Wenn die geplanten Bauten alle im Stil des Denkmals geworden wären, hätte das Land einen Preis für die seltsamsten Bauwerke.





Fischer holen ihr Boot aus dem Wasser



Ouakam



Höchste Statue Afrikas

Das African Renaissance Monument ist groß, bronzefarben und bullig und die höchste Statue Afrikas. Die 2010 fertiggestellte Skulptur von Mann, Frau und Kind gilt als Symbol des Trotzes, des zukünftigen Wohlstands und wurde dennoch sowohl vor als auch nach ihrer Errichtung auch im Senegal vielfach kritisiert.

Höher als alle anderen der Welt ?

Mit 49 Metern Bauhöhe und 100 Meter Hügelhöhe mit Treppen ist das African Renaissance Monument höher als die Freiheitsstatue und Christus der Erlöser. Es dominiert die Skyline von Dakar und soll darstellen, wie Afrika „sein Schicksal selbst in die Hand nimmt“.

Laut dem ehemaligen senegalesischen Präsidenten Abdoulaye Wade, der das Projekt in Auftrag gegeben hat, ist das Denkmal ein Synonym für die „Größe, Stabilität und Beständigkeit“ des Kontinents nach „mehreren Jahrhunderten der Gefangenschaft“. Seine offizielle Eröffnung am 14. April 2010 – auf den Tag genau 50 Jahre nach der Unabhängigkeit Senegals von Frankreich – sollte in dieses Narrativ einfließen. Seine Geschichte wurde jedoch bald von Kontroversen dominiert.

Wie bei allen neuen Denkmälern stellte sich schnell die Frage nach den Kosten. In einem Land, in dem 47 % der Bevölkerung unterhalb der Armutsgrenze lebten und die Einheimischen „hungerten, ohne Arbeit oder Häuser“, fanden Kritiker im Land, dass die geschätzten 27 Millionen US-Dollar besser woanders hätten ausgegeben werden können. Da hatten die nicht unrecht. Viele empfanden das Denkmal als Geldverschwendung.

Die Erbauer waren der Meinung, dass sich durch den zunehmenden Tourismus das Denkmal für die Stadt amortisieren wird. Außerdem erklärte Präsident Wade, dass er für den Bau nicht den vollen Betrag gezahlt habe.

Er hatte ein Geschäft ausgehandelt, wonach der Senegal dem Land Nordkorea 30 – 40 Hektar erstklassiger Immobilien überlassen würde. Und das war dann auch so: Das Denkmal wurde von der Firma „Mansudae Overseas Projects“, einem nordkoreanischen staatlichen Bauunternehmen, erbaut. Es überraschte nicht, dass nicht alle davon beeindruckt waren. Die Tatsache, dass Senegal und Nordkorea hier zusammen ein Projekt durchgeführt haben, war innenpolitisch wohl sehr umstritten, obwohl ähnliche Denkmalprojekte von Nordkorea mehrmals in Afrika erfolgreich praktiziert wurden.



Eingang zum Aufzug – geschlossen





LETTRES
HUMAINES

Universität Dakar

Bildungssystem des Senegal

Das *Regelschulwesen* orientiert sich am französischen System. Zunächst besuchen Kinder sechs Jahre lang die Grundschule. Darauf folgt ein zweigleisiges weiterführendes Schulsystem, welches zwischen dem „akademischen“ und dem „technisch-fachlichen“ Zweig unterscheidet. Ersterer wird im „premier cycle“ über vier Jahre (Klassen „sixième“ bis „troisième“) an sogenannten „collèges d’enseignement moyens“ (CEM) angeboten, plus optional weiteren drei Jahren an der „lycée“ im „second cycle“ (Stufen „seconde“ bis „terminale“) bis zum Erhalt des Abiturs. Der alternative, „technisch-fachliche“ Zweig wird an Berufsfachschulen gelehrt und erstreckt sich in der Regel über drei bis vier Jahre, je nach beruflicher Orientierung.

Das größte Problem ist die Unterrichtssprache Französisch. Eine Sprache, die vom Großteil der Kinder nicht beherrscht wird, was naturgemäß große Verzögerungen und Verluste im Lernprozess bedeutet. Neben den französischsprachigen Regelschulen spielen auch die Koranschulen, in denen eine Koranunterweisung und eine Arabisch-Alphabetisierung erfolgt, eine wichtige und wenig hilfreiche Rolle.

Hochschulen

Mit der *Université Cheikh Anta Diop de Dakar (UCAD)* wurde 1957 die erste moderne Hochschule des Senegal gegründet. Die UCAD erarbeitete sich innerhalb weniger Jahre einen Ruf als exzellente Vorzeiginstitution Westafrikas und verfügte zudem mehr als drei Jahrzehnte über ein de facto-Monopol im Bereich Hochschulbildung im Senegal.

Dies änderte sich erst 1990 im Rahmen der vielseitigen demokratischen Reformen in der Region, als mit der *Université Gaston Berger (UGB)* in Saint-Louis eine zweite Hochschule im Senegal hinzukam. Zwischenzeitlich sind im Senegal noch fünf weitere staatliche Hochschulen dazu gekommen. Daneben gibt es eine Reihe privater Hochschulen, die das Bildungssystem erweitern.

In den Hochschulen werden durch die Einführung der LMD-Reform seit 2011 drei Abschlüsse verliehen: Der Grad der „Licence“ wird in der Regel nach 6 Semestern, der des „Master“ nach weiteren 4 Semestern und der des „Doctorat“ nach zusätzlichen 6 Semestern erreicht. Fächer wie Medizin (sechs Jahre), Pharmazie und Dentalchirurgie (beides fünf Jahre) sowie die speziell



Fakultät für Rechtswissenschaft

geregelte Ausbildung von Lehrerinnen und Lehrern stellen Ausnahmen dar. Das akademische Jahr ist in zwei Semester unterteilt, die sich von Oktober bis Ende Februar sowie von März bis Ende Juli erstrecken.

Nach wie vor wird die Hochschullandschaft im Senegal von den beiden Hochschulen UCAD und UGB dominiert. Etwa 90 % aller Studenten wollen sich hier einschreiben, da der Ruf der Hochschulen einfach gut ist.

Wir sind durch die UCAD gefahren worden und waren wirklich beeindruckt. Die Universität ist großzügig angelegt, die Gebäude und die Freianlagen sind gepflegt. Die einzelnen Fakultäten haben großzügige Baulichkeiten, dazwischen sind Bibliothek und Funktionsgebäude wie Mensa oder auch Labore zu sehen. Dazwischen die Studenten, die entspannt auf dem Campus unterwegs sind. Der gesamte Campus ist eingezäunt und wir gelangen durch ein bewachte Einfahrt in das Gelände.

Schwierige Lage

Großen Teilen der Bevölkerung fehlt es an Grundbildung. Die Rate der Analphabeten liegt vielerorts bei über 50 Prozent. Die Ursachen sind vorne kurz benannt. Andererseits wird der Hochschulsektor politisch

zunehmend gefördert, so dass die Bildungspolitik von vielen als „elitär“ empfunden wird. Auch die Verteilung zwischen weiblichen und männlichen Studierenden ist zum Nachteil der weiblichen Studierenden höchst unausgewogen.

Die staatlichen und privaten Universitäten erheben Studiengebühren, wobei die staatlichen wirklich preisgünstig sind. Dies gilt als einer der Gründe für die Unterfinanzierung der Hochschulen und sollte geändert werden, um die internationale Konkurrenzfähigkeit zu erhalten und neue Studiengänge zu entwickeln.

Trotz dieser Probleme gibt es auch positive Entwicklungen zu verzeichnen. So gingen z. B. Ende 2013 zwei der insgesamt 19 Förderungen im Rahmen des „Africa Centers of Excellence“ (ACE) Projektes der Weltbank an senegalesische Hochschulen. Aktuell wird ein Projekt mit rund 5.8 Millionen EURO als „Exzellenzzentrum“ an der Université Cheikh Anta Diop in Dakar (ACE for Maternal and Infant Health) sowie an der Université Gaston Berger (ACE for Mathematics, Informatics, and ICT) gefördert.

Senegal ist zudem eines von nur drei westafrikanischen Ländern, das mehr als ein Prozent seines BIP für Hochschulbildung aufbringt und in seiner nationalen Entwicklungs- und Bildungspolitik einen Schwerpunkt auf diesen Sektor legt.



Ein grüner Campus

Musik und Sandmalerei

Im Künstlerlokal „Relais“ wurde uns die Kunst der Sandmalerei vorgeführt. Eine interessante afrikanische Kunstform.

Allerdings erscheint uns allen die Haltbarkeit der Bilder begrenzt zu sein.

Das Schönste an dem Künstlerlokal war der Baum, der vor dem Haus stand. Etwa 300 Jahre alt sollte er sein, so unser Guide. Leider war er gerade ohne Laub, schließlich war Herbst im Senegal. Der Saxophonist war das nächste Highlight. Der Musiker spielte wunderbare alte Jazzmelodien. Er wollte natürlich Geld verdienen, aber die meisten von uns hatten keinen Geldbeutel mit und er war etwas enttäuscht von uns.





300 Jahre alter Baum vor dem Restaurant „le Relais“

Moussa Vip
& Son Orchestre d'origine Molo
Vous Donne RV
Tous les Vendredis
1/41
Restaurant
le Relais
A partir de 21M - Entrée Libre sans Engage
Info-Line : 77 838 58 69

Sandmalerei



Sandkunst – verschiedene Bildkompositionen



Saxophonist



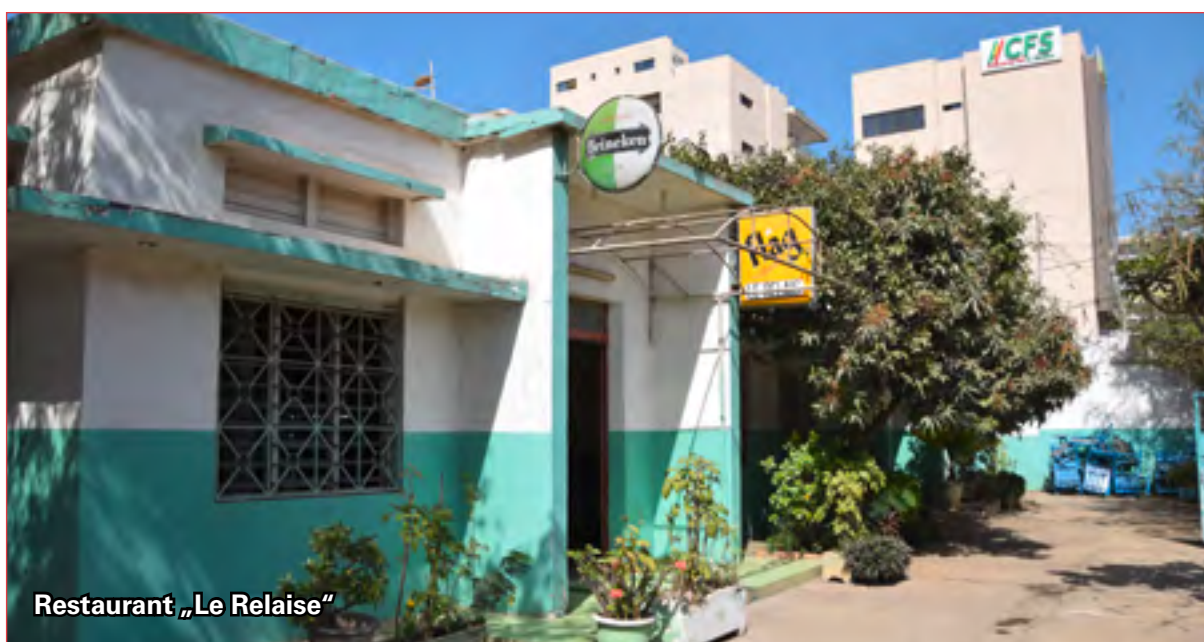
Der Künstler und sein schnelles Werk



Das Kind des Wirts spielt selbstvergessen



im Hof des Restaurants



Restaurant „Le Relais“

Verkehr in Dakar

Das Straßennetz im Senegal gilt als das beste in ganz Westafrika. Straßen sind auf einer Länge von etwa 3.000 Kilometer asphaltiert. Besonders entlang der Küste sind die Straßen in sehr gutem Zustand.

Der Verkehr in Dakar ist nicht zu vergleichen zum Beispiel mit dem Verkehr in Kapstadt. Dort geht es ruhig und entspannt zu, Dakar ist hektisch, voll und extrem dynamisch.

Wir sind am frühen Morgen am Hafen Dakar gestartet. Bereits zu diesem Zeitpunkt war der Verkehr heftig und hat sich den ganzen Tag über gesteigert. Viele innerstädtische Staus waren die Folge. Aber die Fahrer waren diszipliniert und haben die Staus mit stoischer Ruhe abgewartet. Es war viel Verkehrspolizei unterwegs, die an neuralgischen Punkten deutlich Präsenz zeigte und den einen oder anderen auch deutlich ermahnte. An allen großen Kreuzungen war Polizei zusätzlich zu den Ampeln präsent und griff immer wieder regelnd in den Verkehr ein. Insgesamt hat das sehr gut funktioniert.

Unsere besondere Beachtung fanden die Busse, die auf Zuruf oder Zeichen gehalten haben und die von der Polizei, so unser Eindruck, durchaus bevorzugt behandelt wurden. Jeder hat die Busse nach einem Stopp wieder in den Verkehr einfädeln lassen.

Umweltschutz

Umweltschutz und Abgasreinigung sind hier Fremdwörter. Alles was einen Motor hat wird bewegt. Und da kommen manchmal Abgaswolken aus den Fahrzeugen wie wir sie nicht mehr sehen wollen. Man hat, wenn man den Verkehr in ganz Westafrika betrachtet, das Gefühl, dass die Sache mit dem Klimaschutz hier in weiten Teilen noch nicht angekommen ist. Besonders bemerkbar ist dies beim Verkehr – Heizungen benötigt hier keiner. Und wie die Klimaanlage ökologisch betrieben werden wird besser nicht gefragt.



Fuhrwerk (von Mercedes)



Mühsamer Transport ohne Auto



Verkehrschao gibt auch mal



Kommunaler Bedarfsbus – hält auf Handzeichen und ist zumeist überfüllt



Wer mit will muss rennen!



Bedarfsbus in Blau/Orange



Bus mit gewaltiger Abgaswolke



Der Bus fährt ... ! Hintergrund: China Mall!

Dakar

Einblicke in die Stadt

Dakar ist mit 3,8 Millionen Einwohnern natürlich eine große Stadt. Wenn man, wie wir, das erste Mal in dieser riesigen Stadt ist fällt die Orientierung schwer. Daher ist eine Stadtrundfahrt ein gutes Mittel, um sich einen ersten Überblick zu verschaffen.

Dakar kennt man in Europa vor allem durch die Rallye Dakar, früher auch als Rallye Paris – Dakar bekannt. Die Rallye ist ein Wettbewerb, der als bedeutendster Langstrecken- bzw. Wüstenrallye der Welt galt. Man wusste zwar immer wieder, dass hier Autos durch unwegsames Gelände rasen, aber von Dakar selbst kannte man nichts. Vielleicht war



dem einen oder anderen noch das Logo der Rallye bekannt – aber mehr Wissen war es oftmals nicht.

Daher waren wir gespannt auf diese große und bedeutende Metropole im westlichen

Afrika. Mit dem Bus machten wir uns auf den Weg und erfuhren die Stadt. Und wir erfuhren

und sahen durch unseren Guide eine Menge interessanter Dinge.

Diese Informationen können wir hier nicht wiedergeben. Daher

sollen auf den folgenden Seiten ein paar Bilder helfen,

einen Eindruck von dieser Stadt zu geben. Es ist hier wie überall in Afrika, arm und reich liegen dicht beieinander. Und daher sind hier sehr unterschiedliche Motive unkommentiert dargestellt.



Oben: Logo der Rallye Paris – Dakar, unten Dakar Plateau



Straßenszene in einem Wohnviertel

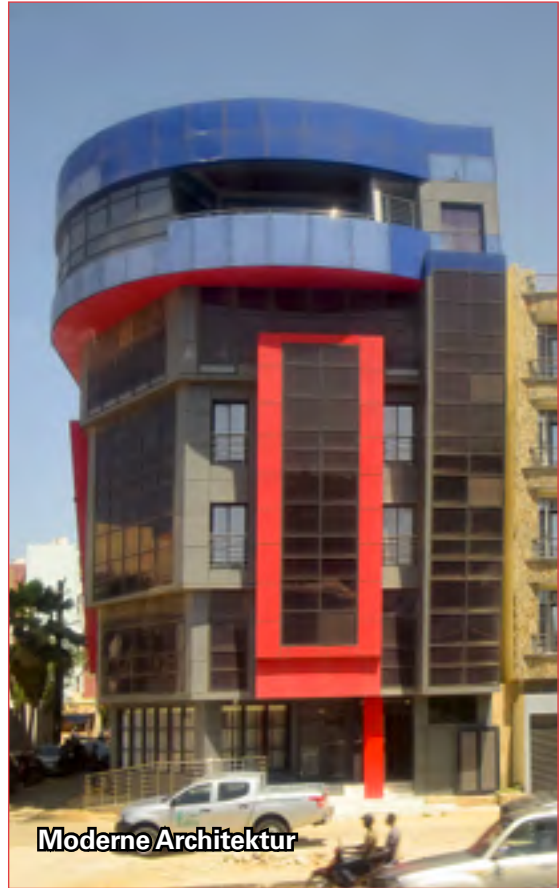


Dakar Plateau

Dakar



Immer wieder: Denkmäler



Moderne Architektur



Wohn- und Geschäftsstraße



Es wird überall gebaut



Innenstadt – PRESSE CAFE



Die Stadt ist grün mit vielen Parks und Gärten

Dakar



Kathedrale aus ungewohnter Perspektive



Parkanlage mit Denkmal



Gesichertes Botschaftsgebäude



Rathaus-Administration – Eingang



BMW Niederlassung Dakar



Wichtig – Bank of Afrika



Innenministerium



Neubau einer Moschee

Dakar Marché Kermel





Marché Kermel – Haupteingang



Marché Kermel – Tolles Warenangebot



Fischverkäufer



Fischverkäufer



Fleischereimarkt



Wichtig – Bank of Afrika

Dakar

Laut, dreckig, staubig, intensiv, arbeitsam, aber auch abwechslungsreich, wunderschön, beeindruckend und super interessant – so könnte man Dakar nach einem ersten Eindruck beschreiben.

Alternativ könnte man die Stadt aber auch als einen Mix zwischen Armut und Luxus, zwischen Not und Wohlstand und zwischen Freude und Verzweiflung beschreiben.

Wahrscheinlich stimmt von allem etwas. So genau können wir dies nach unserem kurzen Aufenthalt nicht definieren. Wir geben hier nur erste Eindrücke zu Protokoll.

Bei der Stadtrundfahrt und auch bei unserer abendlichen Fahrt zum Flughafen wurde deutlich, dass die Gegensätze in der Stadt doch gewaltig sind.

Besonders wird dies deutlich im Diplomatenviertel und den dort angrenzenden sehr komfortablen Wohnhäusern, Hotels und Dienstgebäuden. Aber auch die Innenstadt bietet schöne Wohnviertel mit einem hohen Wohnwert. Wobei hier arm und reich zum Teil sehr nahe beieinander wohnen.

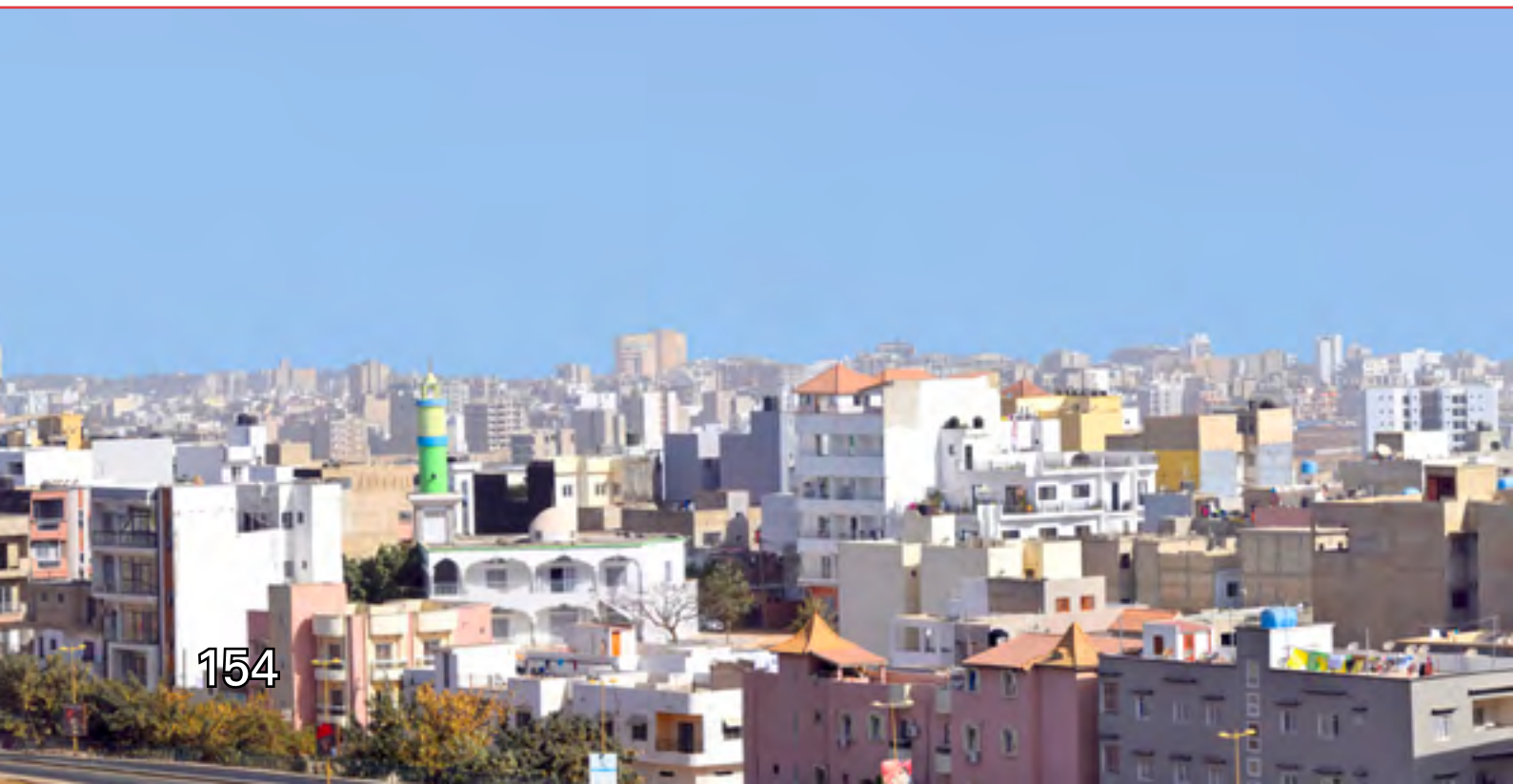
Vom „African Renaissance Monument“ hat man einen sehr schönen und nahezu vollständigen Überblick

über Dakar. Das Bild unten zeigt die dichte und sehr unterschiedliche Bebauung, aber auch die Vielfalt und Schönheit der Stadt. Im Bild unten ist links ein blau, gelb und grün eingefärbter Turm einer Moschee zu sehen. Auf die folgenden Seite ist dieser Turm auf der rechten Bildseite abgebildet. Die Stadt geht dann nach links weiter und man sieht beim Betrachten der beiden Bilder die eine Hälfte der Stadt nahezu vollständig auf 180° Grad.

Schwieriges Bauen

Auf der rechten Seite ist das Denkmal „Tor zum dritten Jahrtausend“ abgebildet. Wir sind bei unserer Stadtrundfahrt zwei Mal zum Denkmal gekommen. Das Wetter war am Morgen und am Abend immer eingetrübt, während am Tag wunderbar angenehmes Wetter war.

Das Denkmal wurde 2001 eingeweiht. Und aktuell überlegt man sich, ob man dieses Denkmal absperren muss, da es einsturzgefährdet ist. Offenbar hat man beim Bau nicht berücksichtigt, dass ein Bauwerk, das so nahe am Atlantik steht, vor der Luft des Atlantiks schützen muss. Die salzhaltige und feuchte Luft greift das Denkmal an und es sind wohl schon Teile abgestürzt. Der Streit um die politische Verantwortung und die Finanzierung der Schadensbehebung ist schon im Gang.



Tor zum dritten Jahrtausend

Das Tor zum dritten Jahrtausend ist ein zeitgenössisches Denkmal, das am Anfang von 21. Jahrhunderts gebaut wurde. Es soll die Öffnung des afrikanischen Kontinents für das neue Jahrtausend symbolisieren. Dafür stehen die drei Türen mit unterschiedlicher Bedeutung.

Die kleinste geschlossene Tür hat eine Öffnung von 1,80 m mal 2,40 m. Sie symbolisiert das erste Jahrtausend, also den Wissenserwerb mit begrenzten Mitteln.

Der zweite Tür ist mittelgroß. Die Abmessungen betragen 4 x 5 m. Ausgefeilter im Design präsentiert es Kurven und

erinnert so an die Entwicklung von komplexerem Denken und Kultur. Sie steht für den Einstieg in die Industrialisierung. Auf der zweiten Tür sitzt eine Statue. Es repräsentiert die Frau an der Flöte, „Maman Chérie“. Die Flöte symbolisiert den traditionellen Aufruf zur Versammlung, zur Vereinigung hin. Es ist eine Einladung zu Mut und Veränderung.

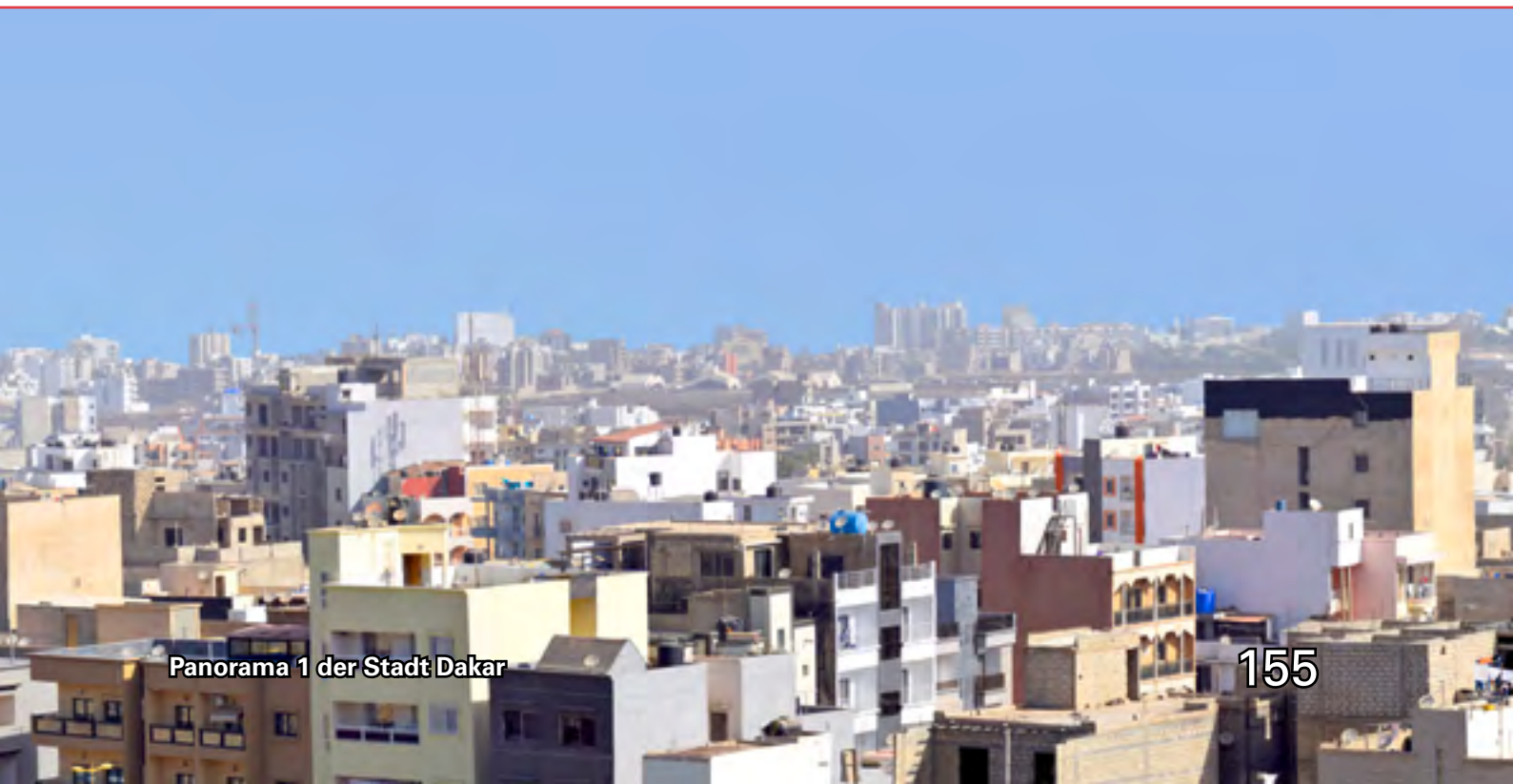
Die größte Tür mit einer Öffnung von 10 bis 16,50 m umrahmt die Frau mit der Flöte. Dieser große Bogen symbolisiert die Ära der Kommunikation, das globale Dorfs. Der Welt zugewandt, soll es eine Botschaft der Hoffnung sein damit Eintritt in das 3. Jahrtausend in Dakar gelingt.



Denkmal zum neuen Jahrtausend



Denkmal zum neuen Jahrtausend



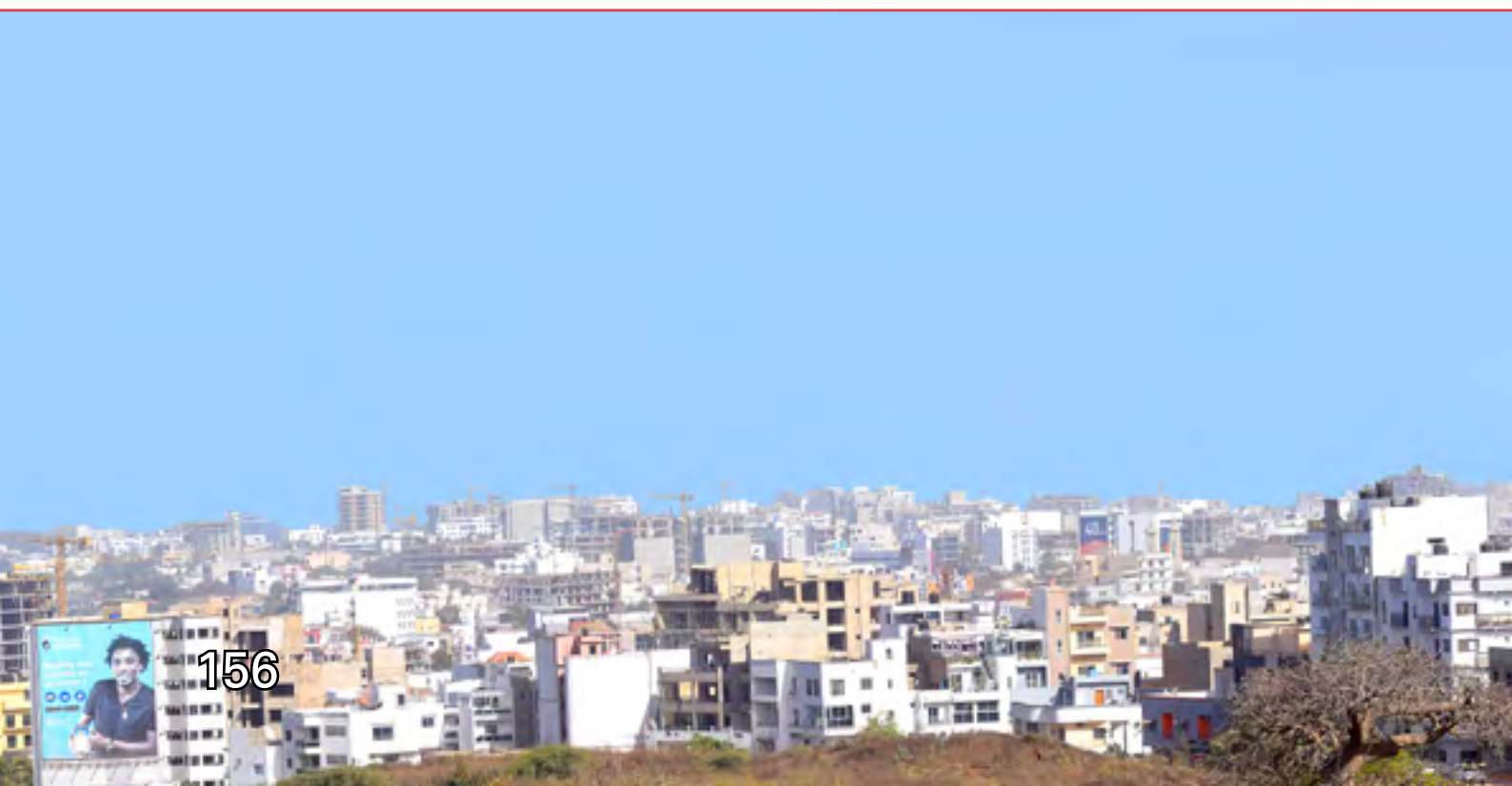
Dakar

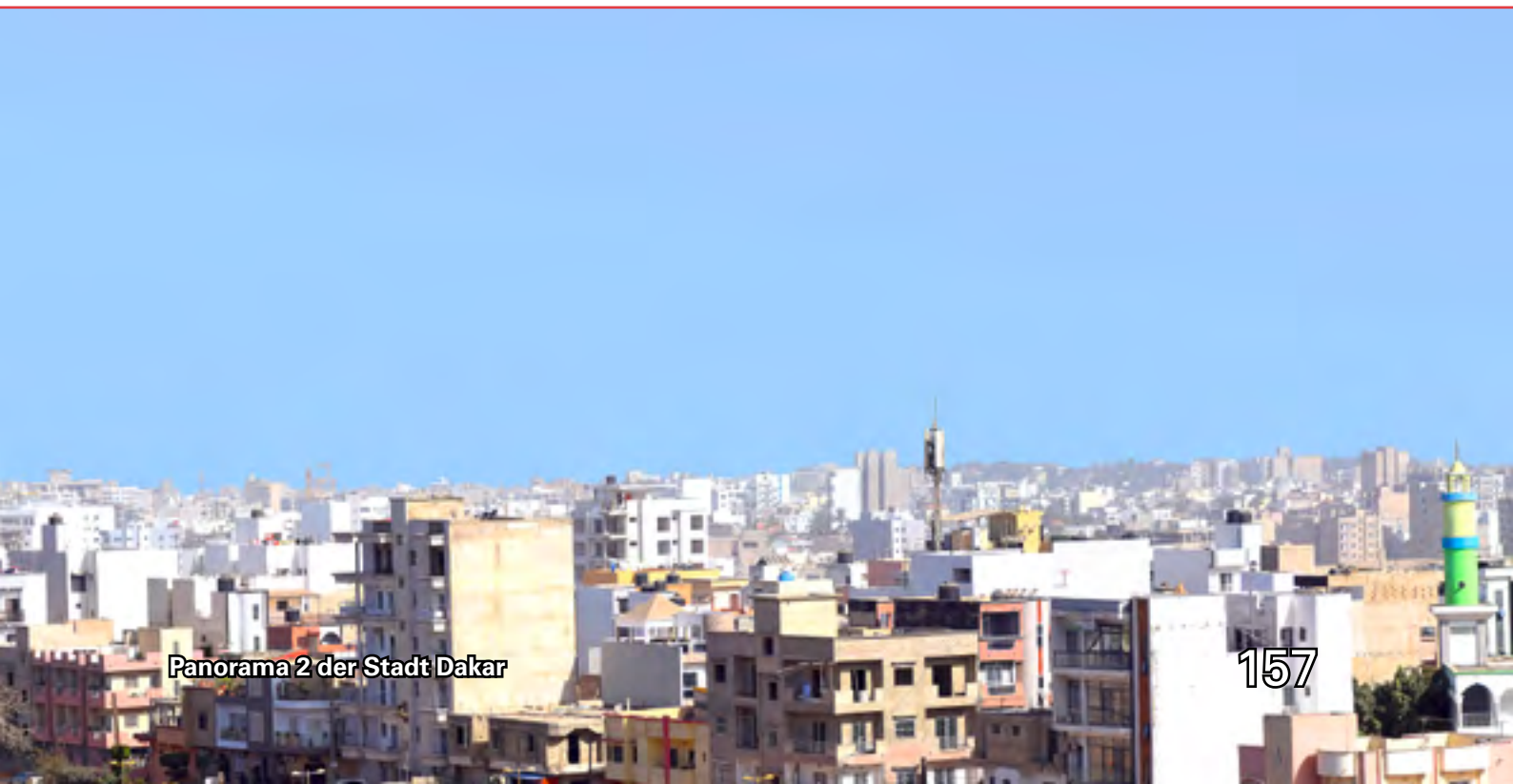
Panoramabilder Dakar

Die beiden Panoramabilder (Seite 154/155 und 156/157) zeigen den Blick auf Dakar vom „Monument de la Renaissance africaine“ Richtung Osten. Der Standort des Monuments (roter Punkt) und Blickrichtung (Sichtlinien) sind in der Karte rechts als Orientierung eingezeichnet. Man hat von dort einen wunderbaren Blick auf das Häusermeer der Großstadt und die unterschiedlichen Bebauungsarten und Farbenwendungen. Ein tolles Bild.

Die rot gepunktete Linie auf der Karte zeigt die Kernstadt von Dakar, die weiter östlich liegenden Stadtteile sind die Vororte, die alle Richtung Flughafen liegen.

Der Hafen liegt etwas oberhalb des Schriftzuges DAKAR PLATEAU in der Bucht. Vom Hafen zum Airport „Aéroport International Blaise Diagne“ (AIBD) im Osten der Stadt benötigt man mit dem Bus in der Rushhour etwa 90 Minuten. Mit dem Taxi dürfte die Strecke von etwa 65 Kilometer in ungefähr 120 Minuten zu schaffen sein. Der Verkehr in Dakar ist unbeschreiblich dicht und zähflüssig. Siehe dazu auch auf die Karten zu Dakar Seite 185.









Karten

- Kapstadt
- Durban
- East London
- Port Elizabeth
- Lüderitz
- Walvis Bay
- Swakopmund
- Windhoek
- Luanda
- São Tomé
- São Tomé e Príncipe
- Banjul
- Dakar

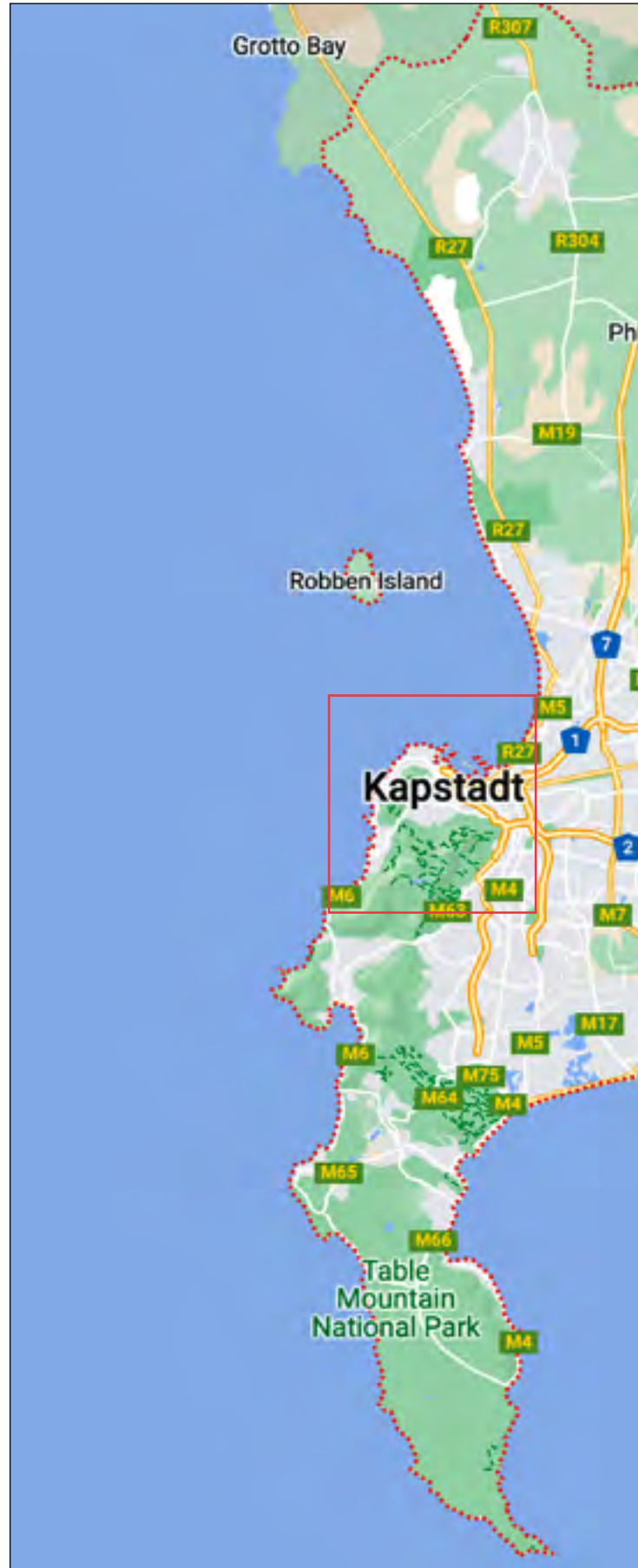
Karte Kapstadt/Südafrika

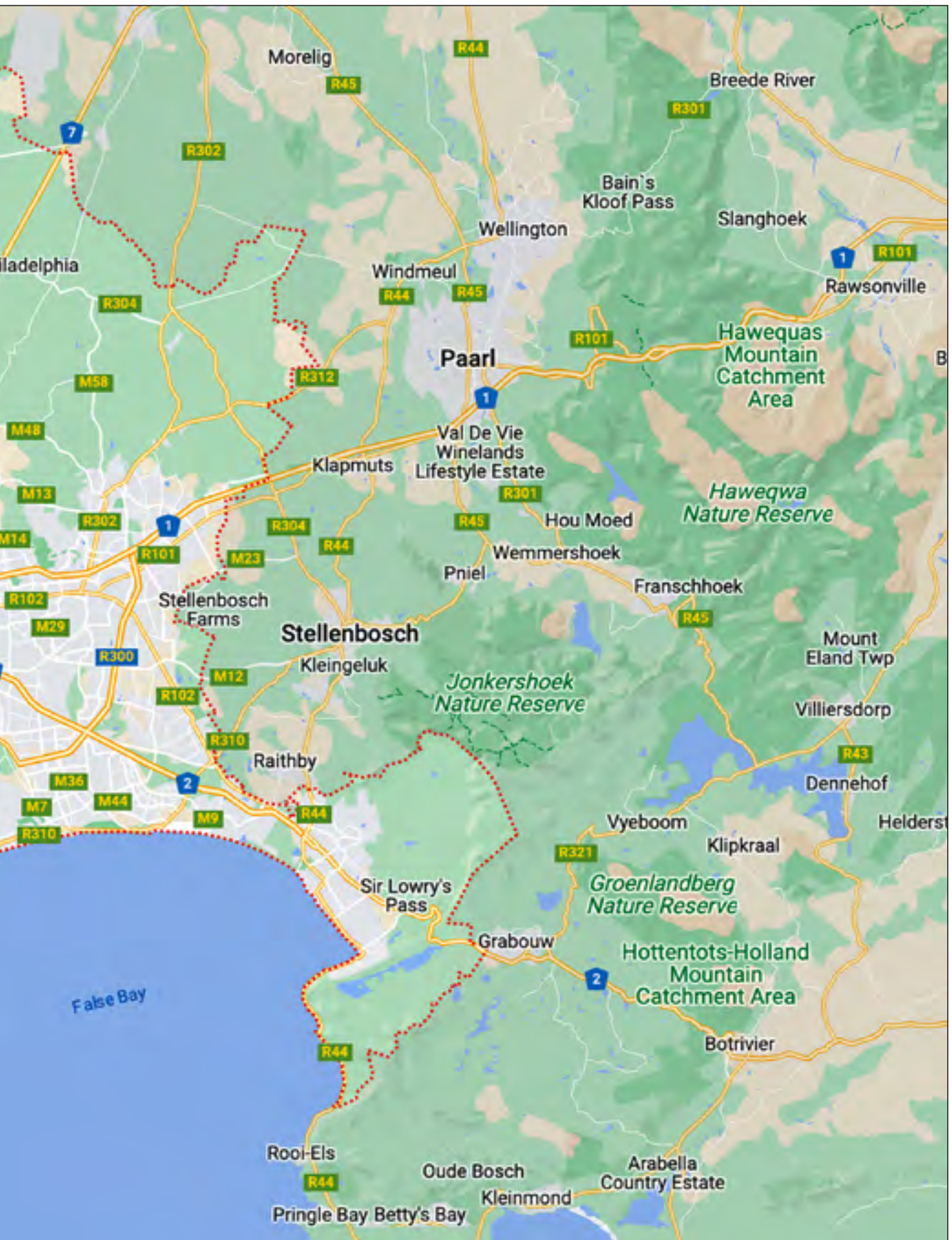
In Südafrika und damit auch in Kapstadt herrscht Linksverkehr. Das südafrikanische Straßennetz ist von guter Qualität und relativ dicht, die wichtigsten Verbindungen sind asphaltiert

Auch nicht geteerte „gravel roads“ sind gepflegt, deshalb kommt man mit einem Pkw praktisch überall hin. Pisten, die nicht mit normalen Pkws zu befahren sind, sind auf Karten so gekennzeichnet und auch „sehr raue“ Pisten sind bei entsprechend vorsichtiger Fahrweise mit einem Allradfahrzeug kein Hindernis.

Bei Übertretungen in Südafrika muss mit strengen Strafen gerechnet werden. Es wird aktuell diskutiert, ob die Promillegrenze auf null gesenkt wird. In ländlichen Gebieten Südafrikas muss man darauf gefasst sein, dass oftmals Vieh bzw. Tiere die Straße überqueren.

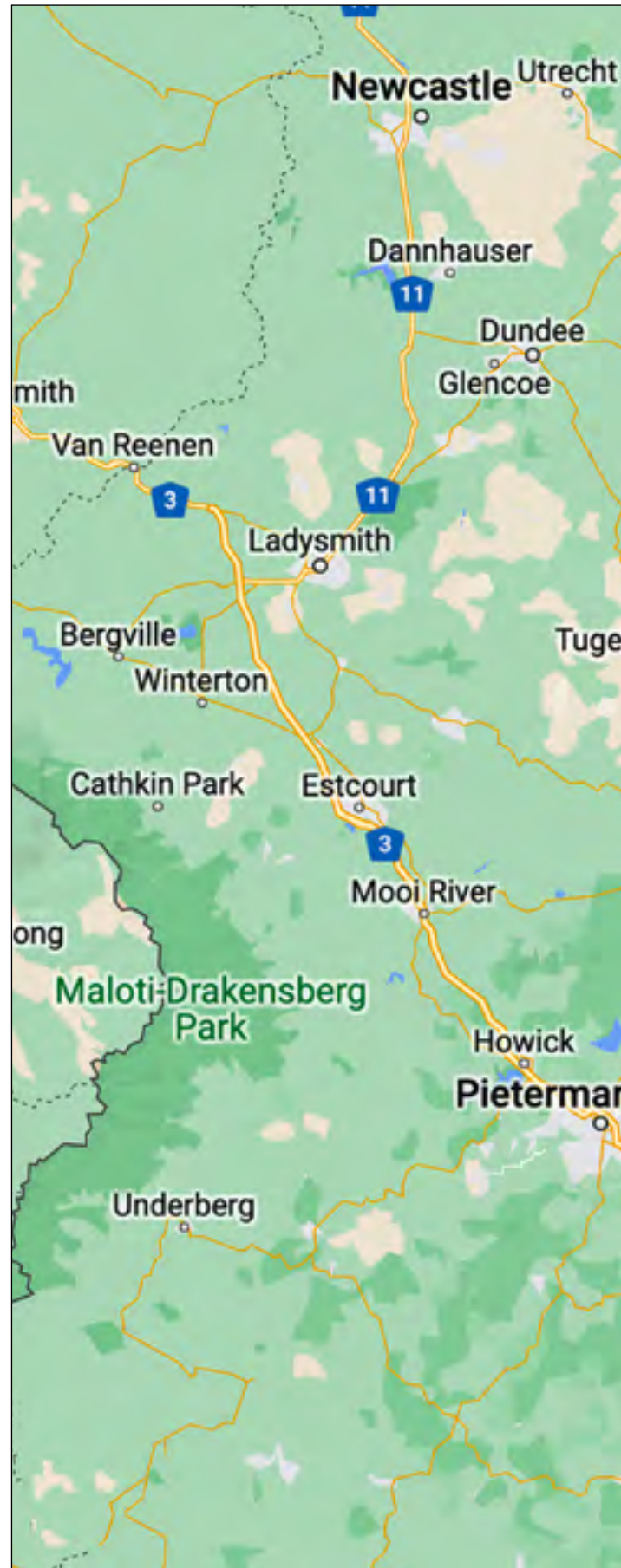
Von Nachtfahrten in ländlichen Gebieten ist abzuraten. Oft fahren unzureichend beleuchtete Fahrzeuge umher und nachts sind Tiere recht aktiv unterwegs. Das können auch große Tiere wie Giraffen oder Elefanten sein.

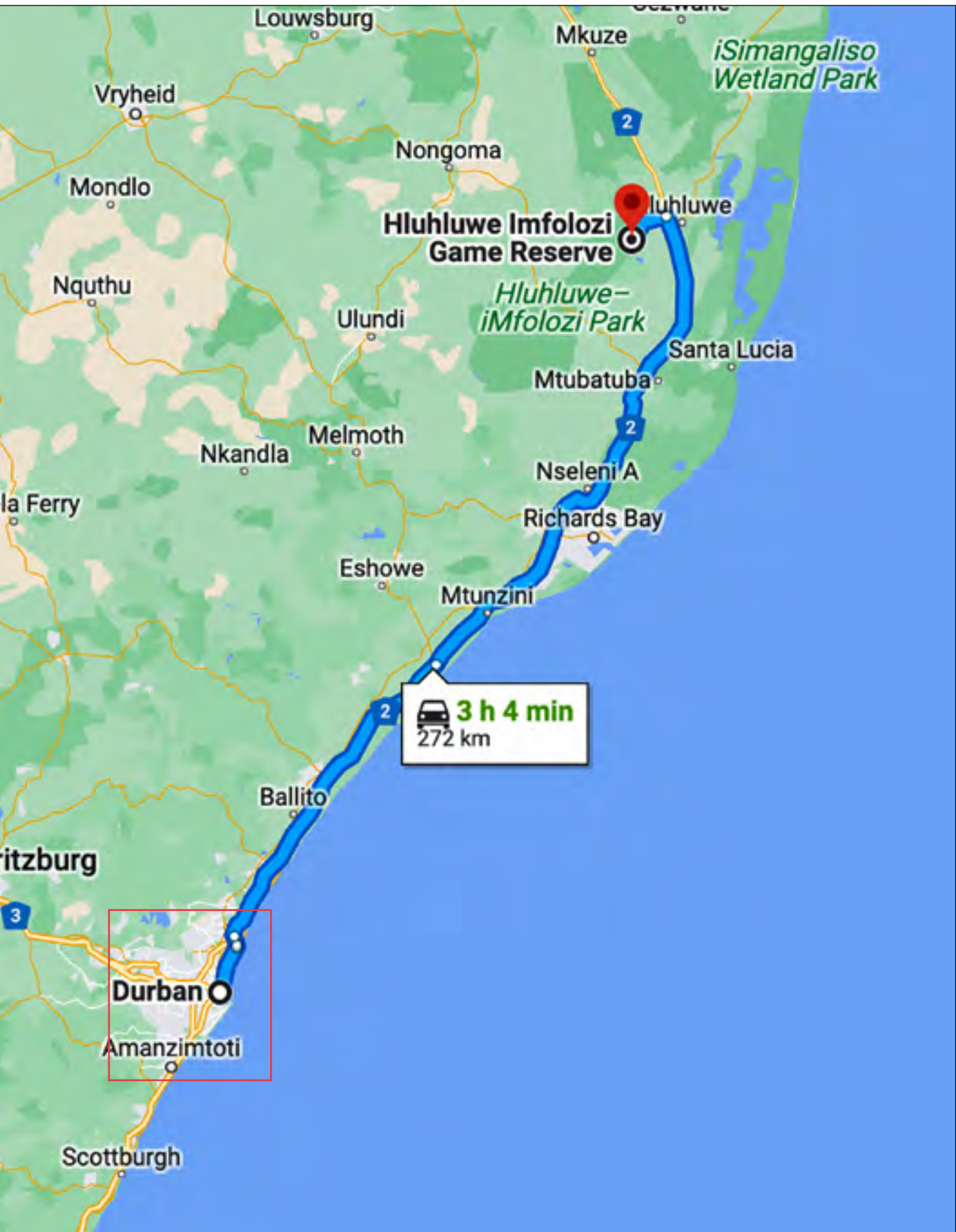




Karte Durban/Südafrika

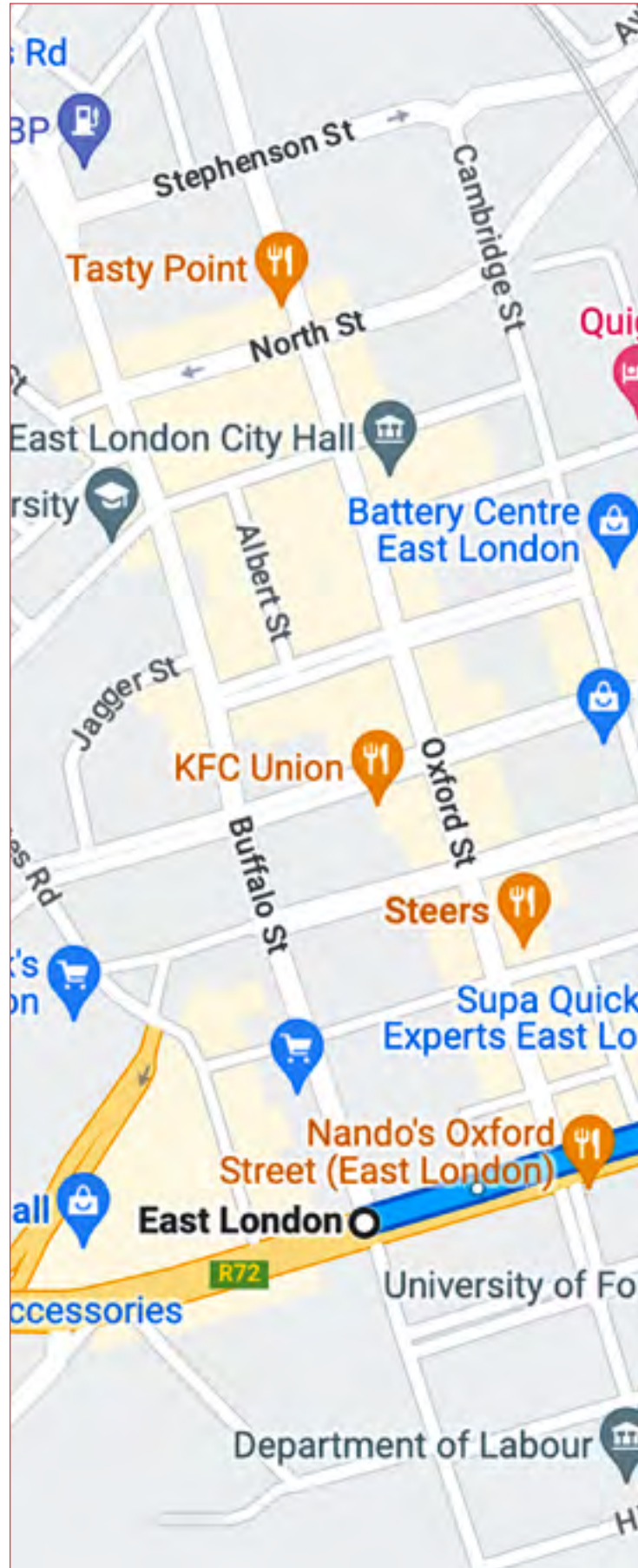
Karte vom Hafen Durban zum Hluhluwe Nationalpark. Fahrzeit ist mit drei Stunden angegeben, es ist aber gut in etwa 2,5 Stunden zu fahren. Die Straßen sind ausgezeichnet und es ist insgesamt wenig Verkehr. Die Strecke zum Nationalpark ist gut ausgeschildert und kann nicht verfehlt werden. Es ist die einzige Straße in dieser zumeist von Landwirtschaft geprägten Gegend. Schön ist die Fahrt entlang der Küste mit ihren gewaltigen Brandungswellen von Durban Richtung Richards Bay.

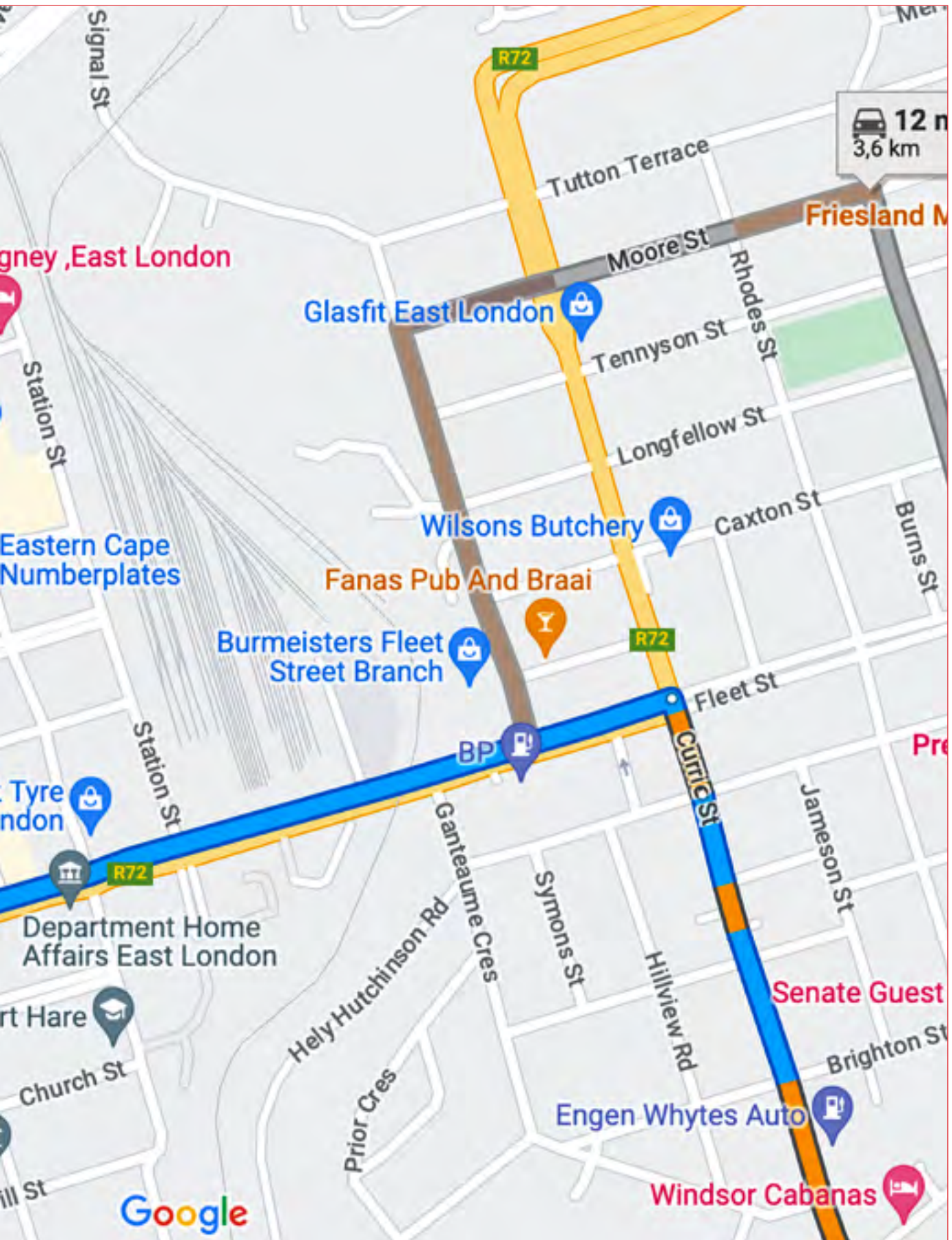




Karte East London/Südafrika

Das südafrikanische East London wurde erst 1836 als britischer Militärposten gegründet. Deutsche Siedler sorgten ab Mitte des 19. Jahrhunderts für wirtschaftlichen Aufschwung. Heute ist die Stadt an der Mündung des Buffalo Flusses, über 1.000 Kilometer westlich von Kapstadt, Teil der Agglomeration Buffalo City: Die Metropolregion ist zwar industriell geprägt, umfasst aber zugleich Naturreservate, unbebautes Land und spektakuläre Küstenlandschaften. Die weitläufigen Sandstrände und das phänomenale Licht Südafrikas machen East London zu einem beeindruckenden Ziel für Kreuzfahrten. Der Küstenabschnitt am Indischen Ozean ist als Sunshine Coast bekannt und das ganze Jahr über mit sonnigem Klima gesegnet.

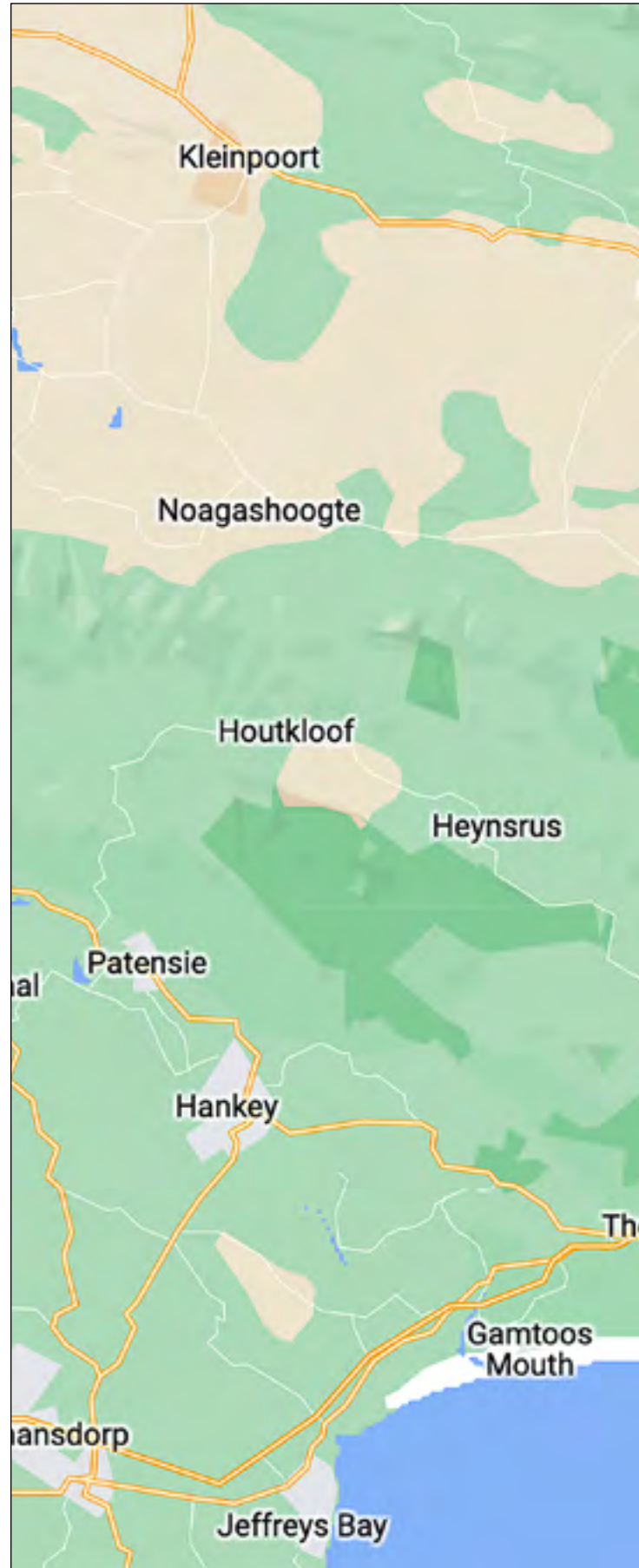


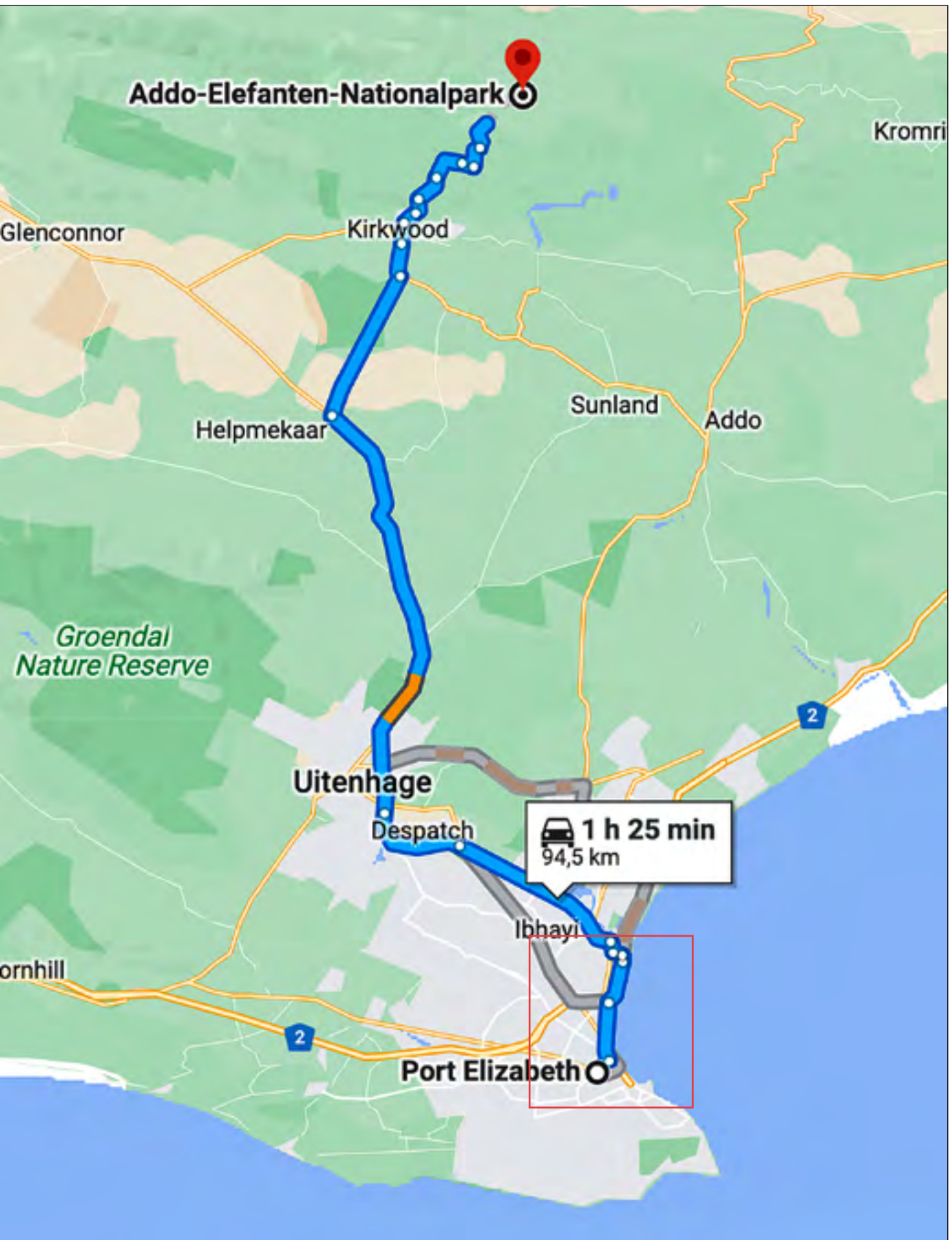


Karte Port Elizabeth/Südafrika

Die Karte zeigt die gut ausgebaute Fahrstrecke vom Hafen in Port Elizabeth zum Addo-Elefanten-Nationalpark. Die rund 100 km lange Strecke haben wir in etwas mehr als einer Stunde gefahren. Die Straßen sind sehr gut, teilweise vierspurig ausgebaut und die Strecke insgesamt interessant. Auf der gut ausgebauten Strecke sind auch eine Reihe von Tankstellen und Raststätten zu finden. Wir haben zwei Raststätten aufgesucht. Die unterscheiden sich nicht von unseren an den Bundesautobahnen. Nur der Service ist hier besser!

Im Park selbst muss man auf Geländewagen umsteigen, was sicherlich sinnvoll ist. Die Straßen im Park sind nur zum Teil für normale Fahrzeuge befahrbar.

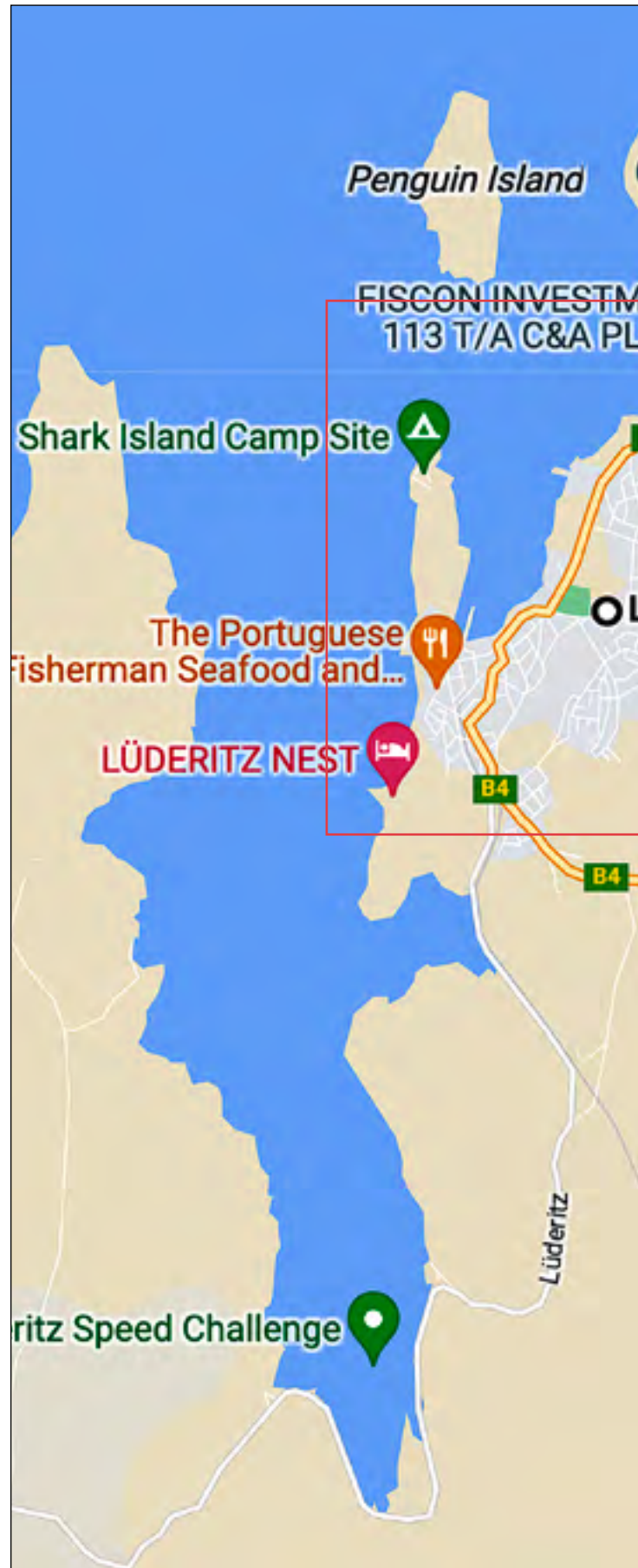
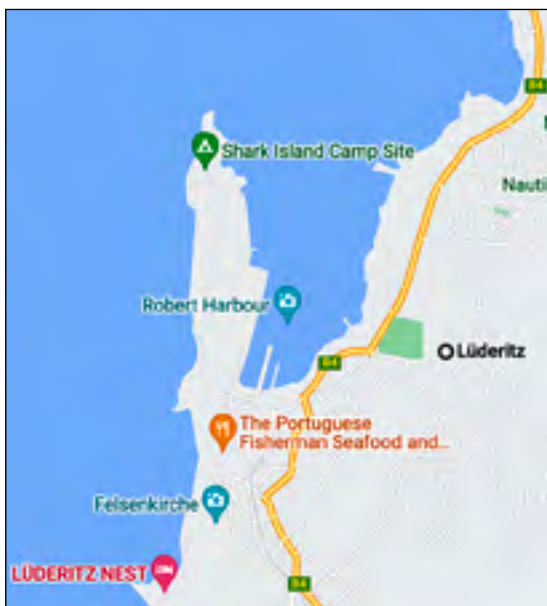


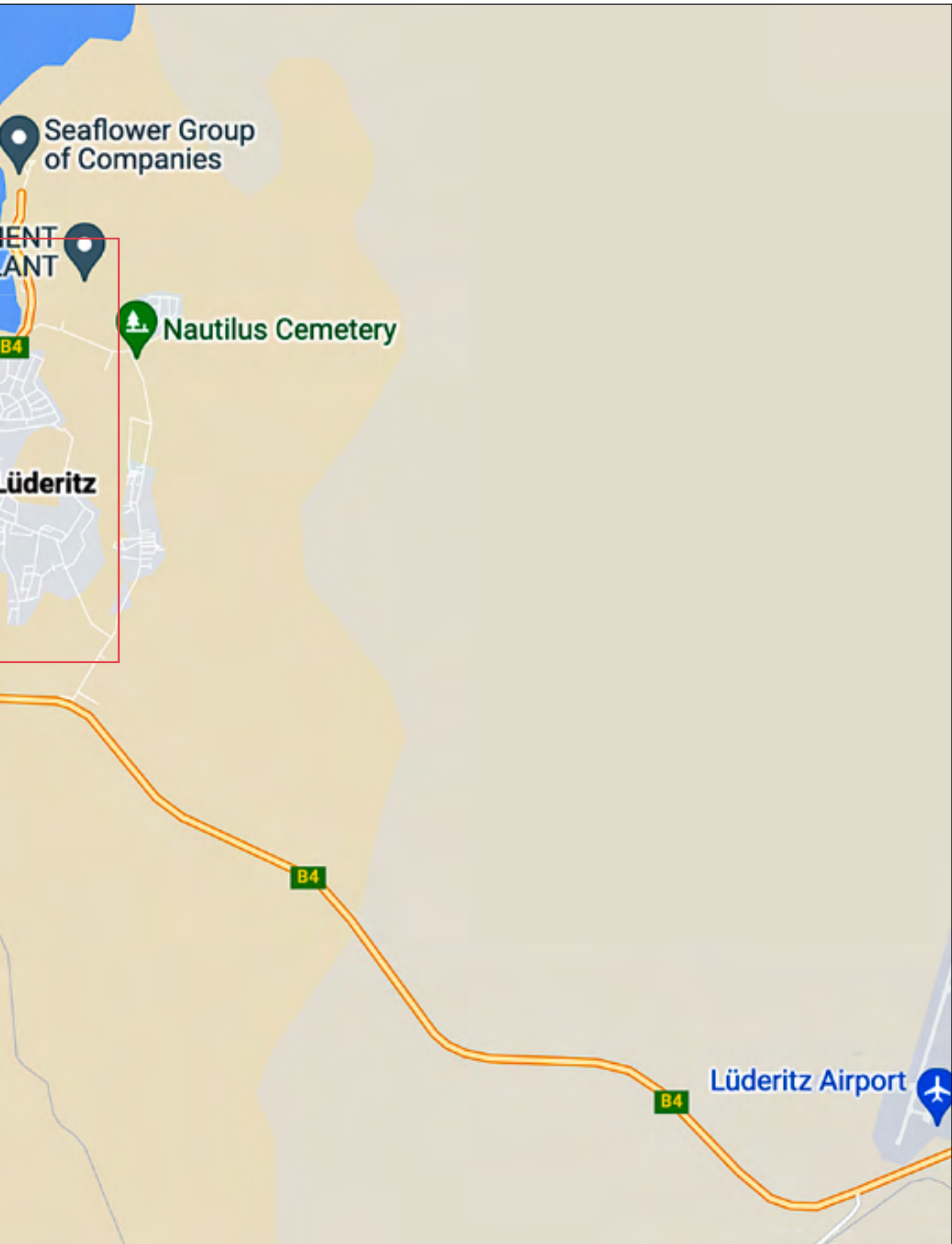


Karte Lüderitz/Namibia

Die Straßen in Lüderitz sind nur teilweise asphaltiert, die Nebenstraßen im Ort sind Sandpisten. Die Küstenstraße und die Flughafenstraße B4 sind in sehr gutem Zustand. Da hier dauernd ein kräftiger Wind weht sind die Straßen an vielen Stellen „Sandverweht“, das ist wie bei uns im Winter „Schnee-verweht“. Man sollte daher bei Sand immer etwas langsamer fahren – man sieht nicht was darunter ist und wie hoch die Sandwehe ist.

Hier fahren fast nur Allradfahrzeuge auf und neben den Straßen – bei dem Sand und bei diesen Nebenstraßen sollte man auch als Tourist ein solches Fahrzeug mieten.





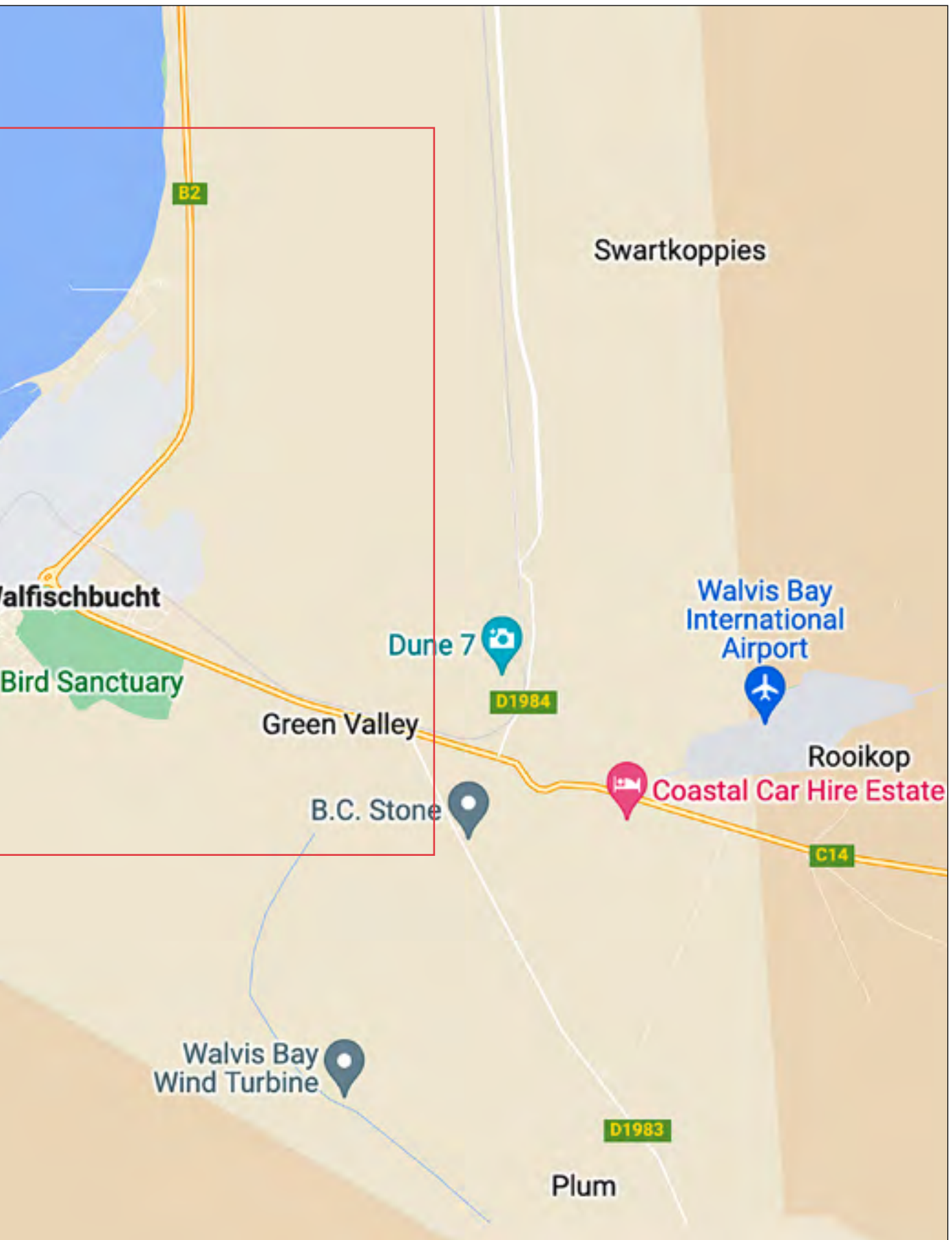
Karte Walvis Bay/Namibia

Walvis Bay ist durch den großen Hafen (grauer Bereich auf der Karte) eine wohlhabende Gemeinde. Die Straßen sind im ganzen Ort in gutem Zustand, ebenso die Straße zum Airport (C14) und die schöne Küstenstraße (B2) nach Swakopmund.

Die Küstenstraße führt direkt an der Küste entlang bis zum Skeleton Coast National Park. Dort endet die Straße in der Mövenbucht. Allerdings ändert die Straße in Swakopmund ihre Nummer. Aus der Küstenstraße B2 wird die Küstenstraße C34 bis zu besagter Mövenbucht. Auf der Karte von Swakopmund auf der folgenden Seite ist die Straßen­teilung gut zu erkennen.

Wenn man in Namibia eine längere Autotour unternimmt muss man immer genügend Wasser mitnehmen. Es ist nicht immer in allen Orten möglich gutes bekömmliches Trinkwasser zu erhalten. Und im Fall einer Panne ist es auch ganz gut wenn man Trinkwasser im Kofferraum hat.





Karte Swakopmund/Namibia

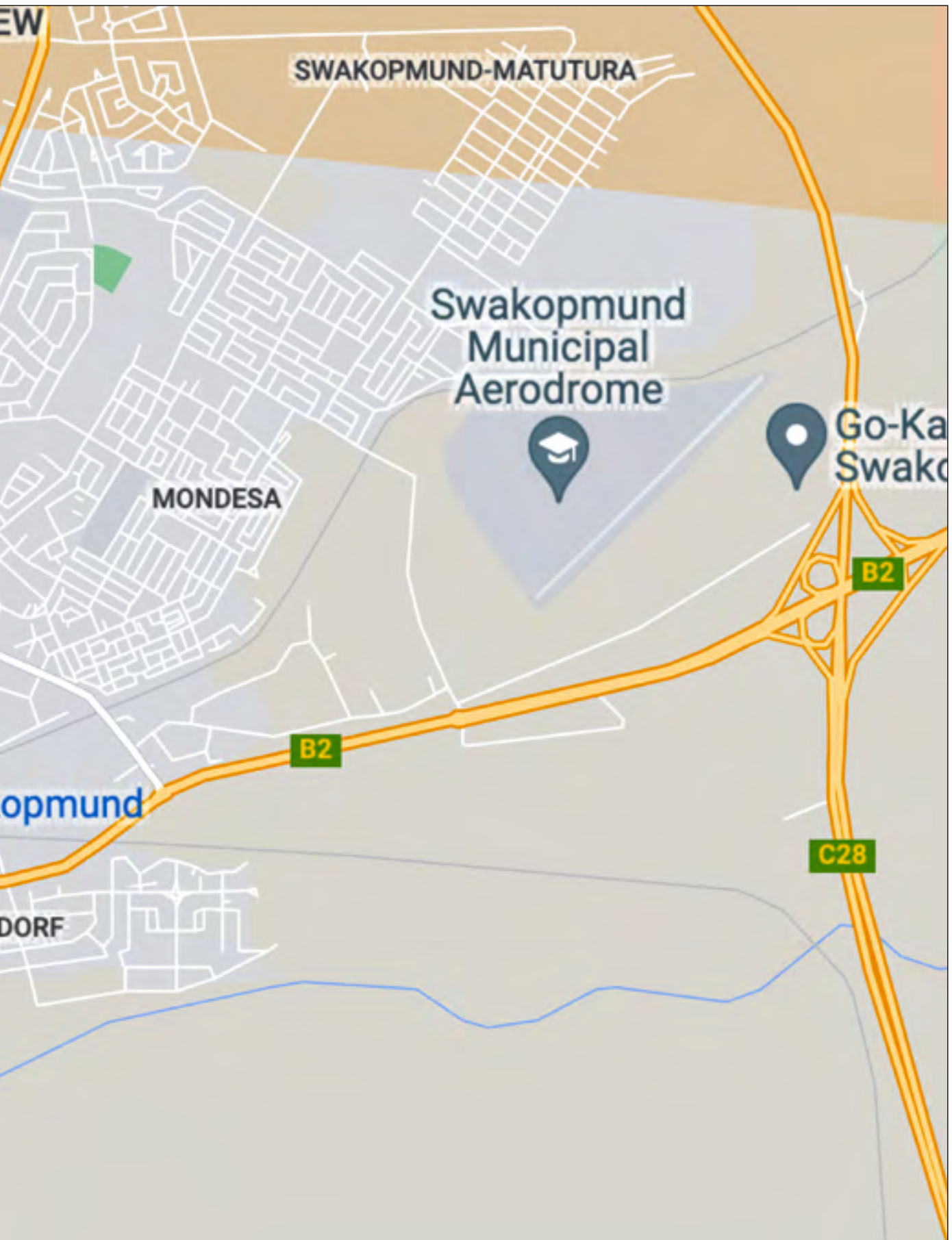
Die beste Art, sich in Namibia zu bewegen, ist mit dem Auto. Wer aus Europa anreist, wird wahrscheinlich nach Windhoek fliegen, von wo aus es mit dem Mietwagen weitergeht.

Am einfachsten ist es, ein Auto am Flughafen Windhoek zu mieten. Swakopmund liegt 300 km westlich von Windhoek, die Fahrt dauert etwa 4 Stunden.

Swakopmund hat gute und breite Straßen, es ist wenig Verkehr, man findet immer Parkplätze. Gefahren wird manchmal etwas unaufmerksam, da es viel zu sehen gibt und der wenige Verkehr zum Umschauen animiert. Den Ort selbst kann man gut zu Fuß erkunden, es ist sicher und völlig ungefährlich – so wie in Deutschland!

<https://travellersarchive.de/reisetipps/namibia-blog/swakopmund/>

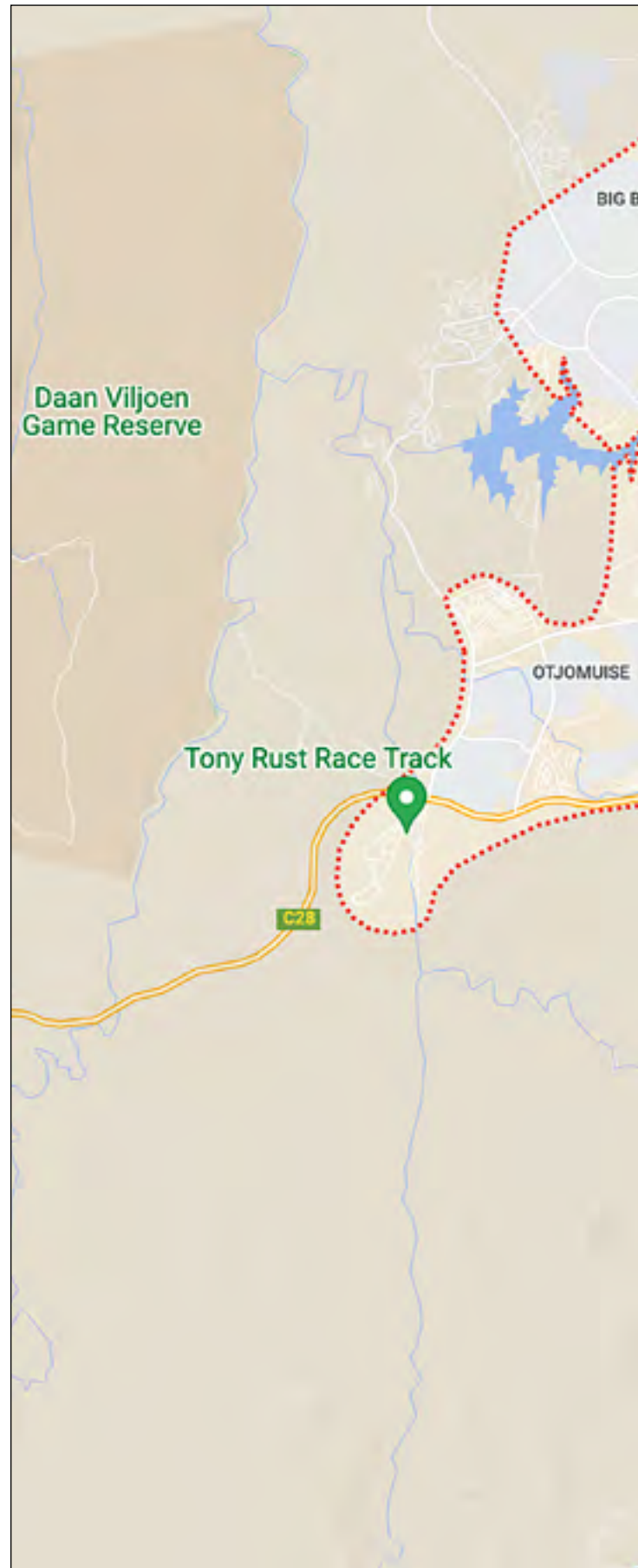




Karte Windhoek/Namibia

Aufgrund der zentralen geographischen Lage und der herausragenden wirtschaftlichen Stellung ist Windhoek der Hauptverkehrsknotenpunkt des namibischen Straßen-, Schienenverkehrs- und Luftfahrtnetzes.

In Windhoek kreuzen sich die beiden wichtigsten Straßenverbindungen: die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Nationalstraße B1 von Kapstadt/Südafrika nach Luanda/Angola und der in Ost-West-Richtung verlaufende Trans-Kalahari-Highway (B2 und B6) vom Atlantik zum Indischen Ozean. Durch den autobahnähnlich ausgebauten „Western Bypass“, der Windhoek halb-bogenförmig als Schnellstraße umgeht, bleibt der Stadtkern vom Durchgangsverkehr weitgehend verschont.



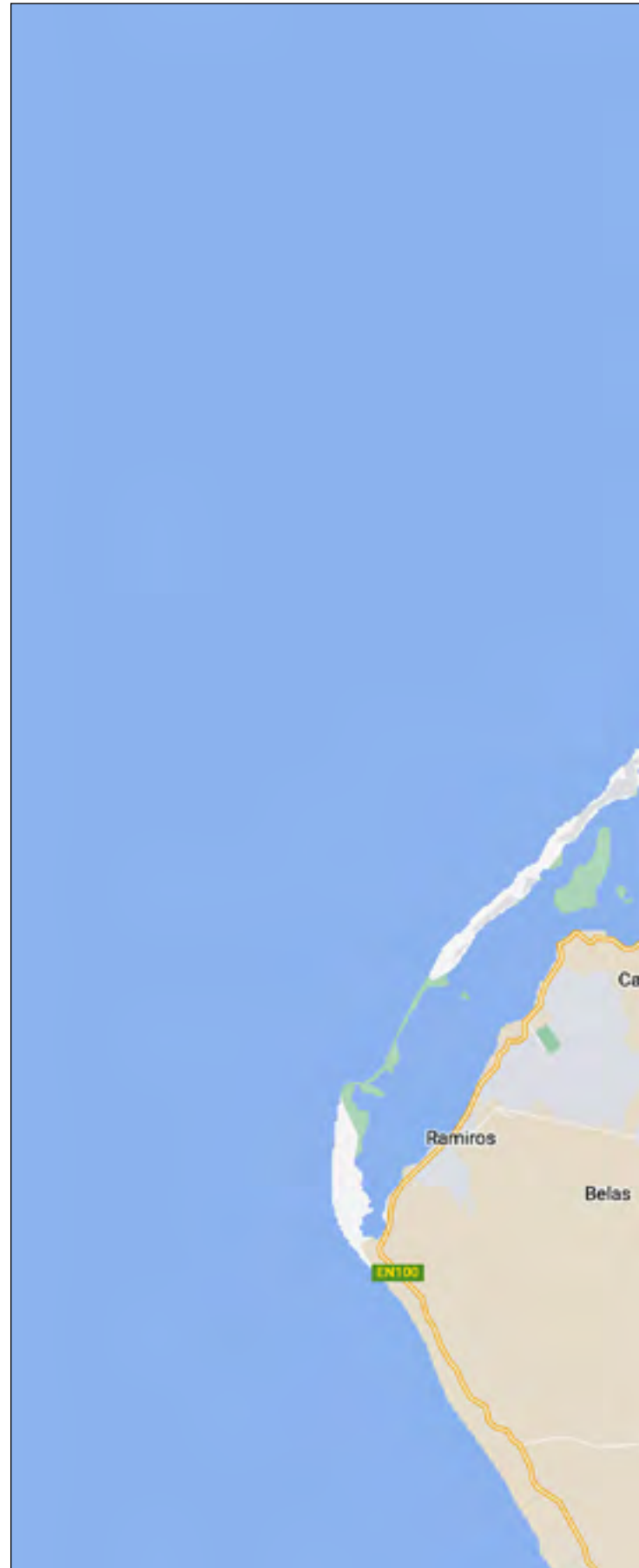


Karte Luanda/Angola

Breite Prachtstraßen und Schlaglochpisten. Für Autofahrer gibt es wohl weltweit nur wenige Städte, die schlimmer sind als Luanda. Keine Beschreibung der Stadt kommt ohne den Hinweis auf das Verkehrschaos aus, das hier praktisch den ganzen Tag herrscht. Wir schließen uns diesen Beschreibungen an.

Es ist echt eine Herausforderung, hier in Luanda Auto zu fahren. Keiner hält sich an die Regeln. Außerdem sind viele Straßen kaputt. Manche sind relativ neu, keine zehn Jahre alt, aber sie sind schon kaputt. Wahrscheinlich haben die keine Ahnung vom Straßenbau, denn Frostaufbrüche gibt es hier nicht – aber die Straßen sehen manchmal so aus wie nach drei Jahren härtestem Frost.

Zitat zum Verkehr in Luanda. *„Freunde macht man sich im Verkehr nicht, eher Feinde. Aber das Gute an den Menschen hier ist: Selbst wenn wir uns im Stau beschimpfen – kurz darauf sind wir schon wieder Freunde – und alles ist gut.“*

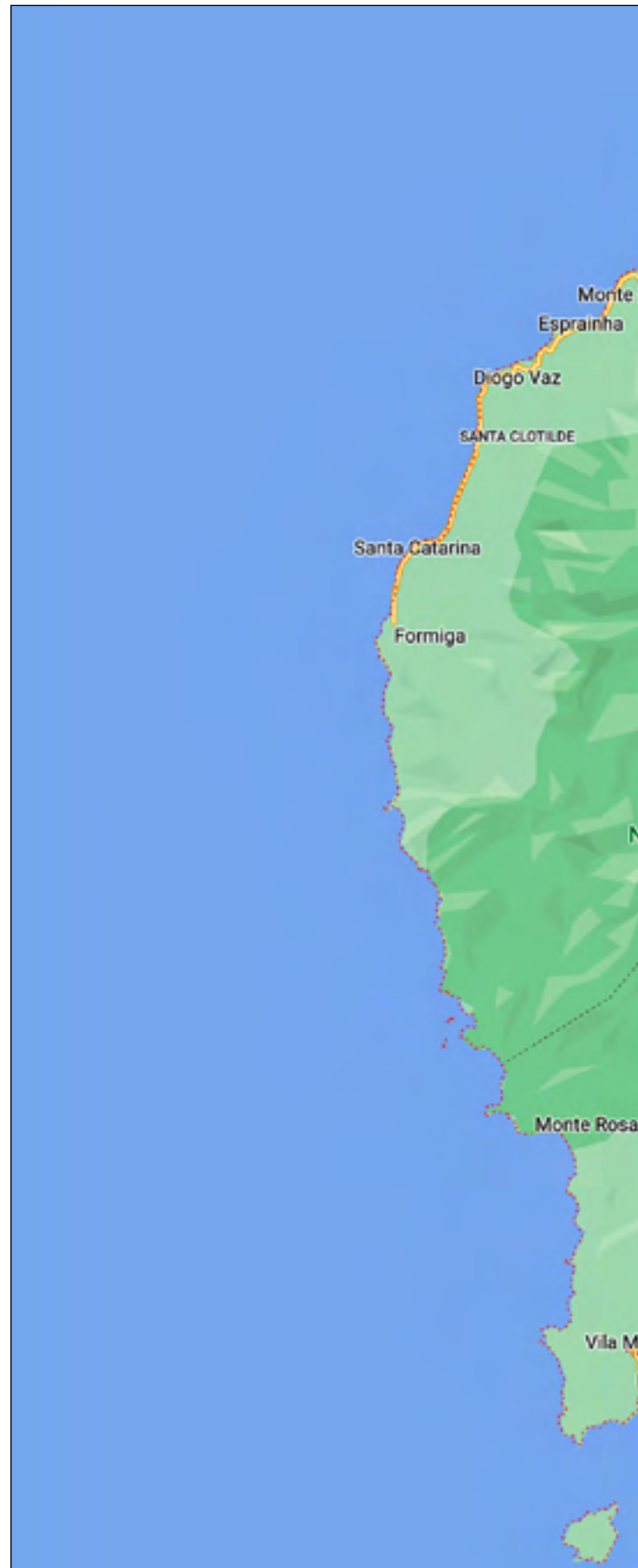


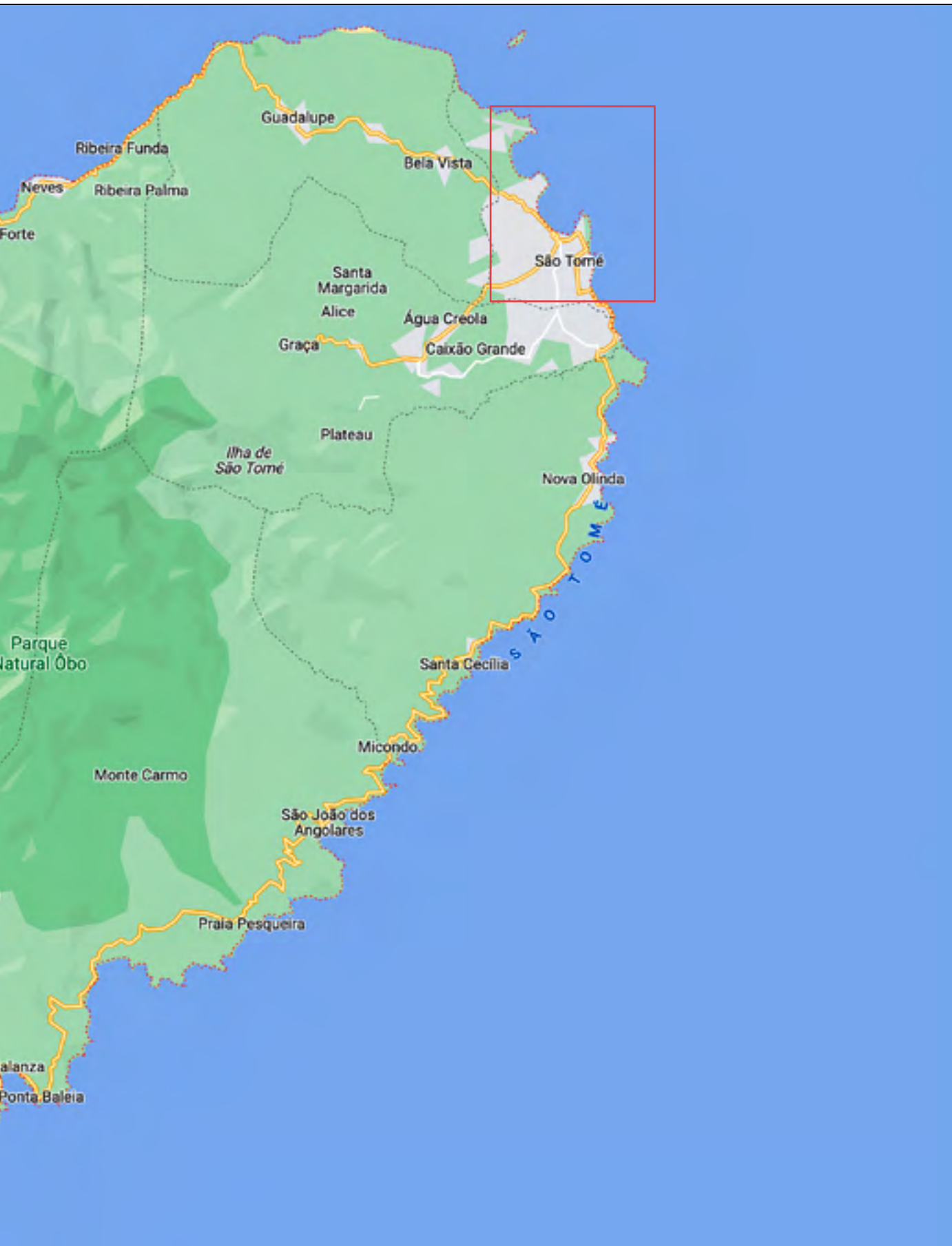


Karte São Tomé/são Tomé

São Tomé verfügt über eine asphaltierte Küstenstraße, die sich zum Teil in einem abenteuerlichen Zustand befindet. Die meisten Straßen/Wege oder Pfade, die hier abzweigen sind „Gravel Roads“, die nur kurz befahrbar sind.

Es gibt Taxis mit Fahrer. Auf dieses sollte man zurückgreifen. Die kennen sich aus, wissen die Unwägbarkeiten der Straßen, sind preiswert und nett. Für Selbstfahrer, die nur kurz hier sind, ist die Insel nur bedingt geeignet. Aber die Insel ist schön.



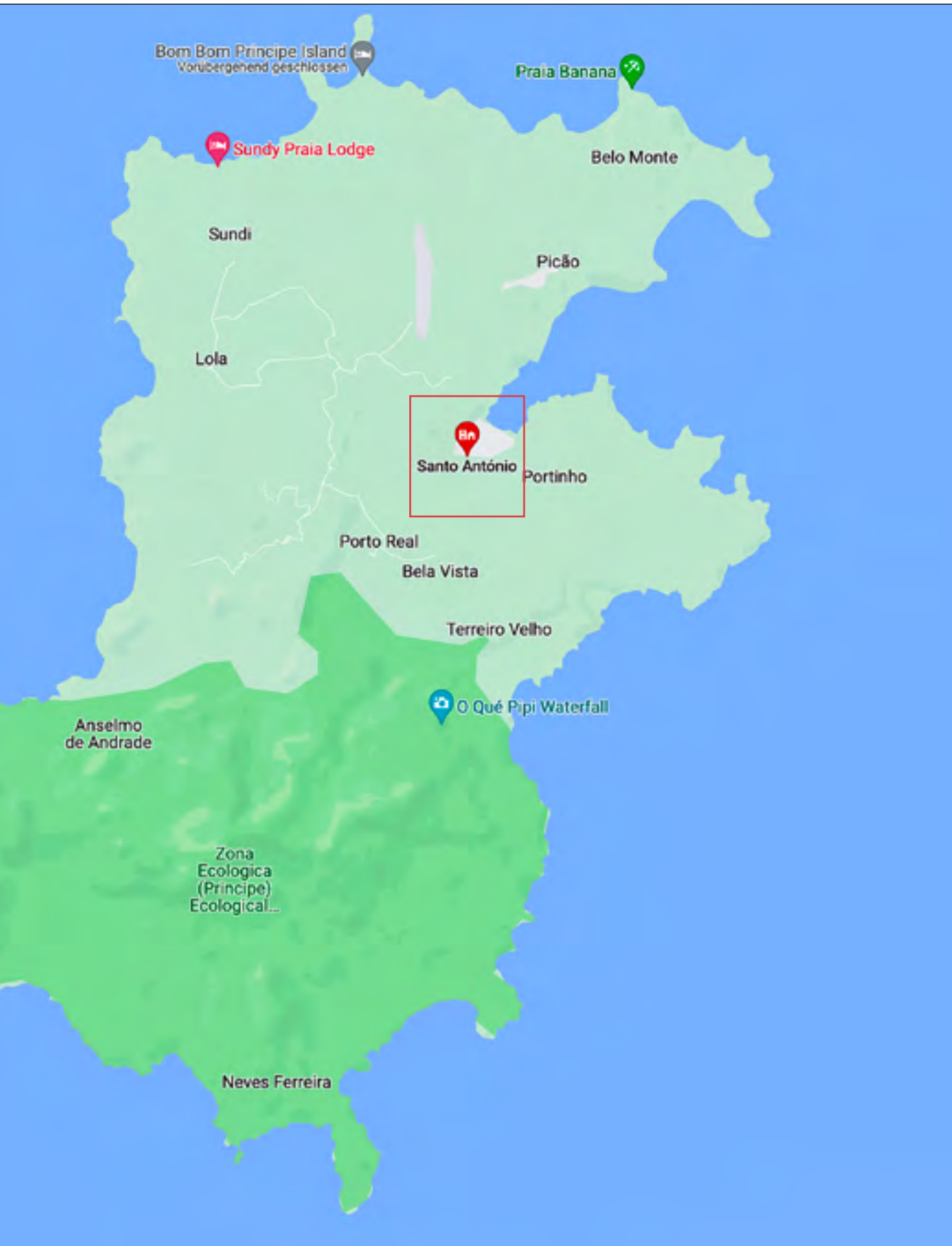


Karte Santo Antonio/São Tomé e Príncipe

Auf der Nachbarinsel von São Tomé, der Insel São Tomé e Príncipe mit dem Ort Santo Antonio gibt es nur wenige Kilometer Straßen. Diese führen von Santo Antonio zum Flughafen mitten im Dschungel, zu einigen Hotels und Stränden. Der wenige Verkehr wird von Mopeds und einigen Pickups abgewickelt sowie von Moped-Taxis und Hotel-Taxis. Und die Polizei hat ein paar Pkw's im Einsatz.

Die Straßen in Santo Antonio sind toll. Man kann dort wunderbar gehen und es gibt so ungefähr ein Auto/Fahrrad/Moped/pro Stunde. Ein Fußgängerparadies in schöner Landschaft mit netten Restaurants, die allerdings oft schwer zu finden sind.





Karte Banjul/The Gambia

The Gambia besitzt ein relativ gut ausgebautes Straßennetz für die Fernverkehr. Das Straßennetz umfasst etwa 4.000 Kilometer. Man erreicht alle größeren Orte. Aber die Straßen sind nicht mit denen in Europa vergleichbar, denn nur rund 700 Kilometer davon sind asphaltiert. Ein Problem sind zu wenig Brücken und Fähren über den Gambia-River, die lange Umwege bedingen.

Der Zustand der Straßen ist über das Land verteilt außerordentlich unterschiedlich. In der Regenzeit kann es passieren, dass sich die unbefestigten Straßen in unpassierbare Sumpflandschaften verwandeln.

Relativ problemlos ist eine Autoreise von Banjul/Gambia nach Dakar/Senegal. Es sind rund 500 km, die man zuerst entlang des Gambia-River zurücklegt, dann über die Senegambia-Bridge den Gambia-River überquert und dann über Kautal/Kaolack Richtung Dakar fährt. Es ist eine Tagestour. Alternativ kann die Fähre von Banjul nach Essau genutzt werden. Von dort geht es weiter Richtung entlang der Küste nach Kaolack und dann nach Dakar. Sicherlich die spannendere Tour die entlang der Küste geführt wird.

Auf der Karte Dakar/Senegal (nächste Doppelseite) können beide Tourenvarianten nachvollzogen werden.



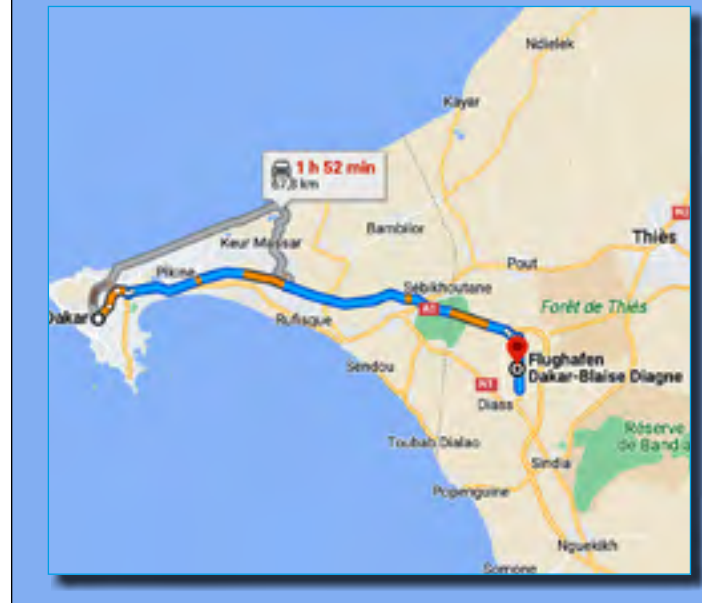


Karte Dakar/Senegal

Das Straßennetz gilt sogar als das beste in ganz Westafrika. Die Straßen sind auf einer Länge von etwa 3.000 km asphaltiert. Besonders entlang der Küste sind sie in sehr gutem Zustand. Zwei Drittel der Straßen sind Sandpisten. Diese liegen zumeist im Inneren des Landes und sind während der Regenzeit nur bedingt nutzbar.

Wer im Senegal außerhalb der Küstenregion mit dem Auto reisen möchte, sollte sich in jedem Fall einen Geländewagen mieten. Die Möglichkeit dazu hat man in allen größeren Städten des Landes. Die beste Auswahl gibt es in der Dakar. Man benötigt dafür einen Internationalen Führerschein sowie eine grüne Versicherungskarte.

Taxis gibt es nur in den großen Städten. In der Regel verfügen sie über ein Taxameter, so dass man keine Preisverhandlungen führen muss. Es ist im Senegal möglich, sich für längere Zeiträume ein Auto mit Fahrer zu mieten.







LAST RENEWED



Index

A

- Addo-Elefanten-Nationalpark **166**
- African Renaissance Monument **135**
- Albert Einstein **59**
- Albert von Sachsen-Coburg/ Gotha **80**
- Angolanischen Streitkräfte **14**
- Angola
 - armes reiches Land **10**
 - ein wenig Politik **6**
 - Informationen **4**
 - Landminenunfälle **14**
 - Mines Advisory Group **14**
 - Straßen **5**
 - Tourismus **5**
 - Währung Kwanza **22**
 - Wetterzonen **4**
 - Zentralbank in Luanda **12**
- Angst vor Armut **109**
- Antonio schenkt uns Kwanza **22**

B

- Banjul **77, 182**
 - Albert Market **80**
 - Fährhafen Barra **113**
 - Gambia National Museum **104**
 - Geschichte **78**
 - Hafen **110**
 - Informationen **78**
 - Mangrovensümpfe **80**
 - Nationalmuseum **81**
 - Polizeiorchester **110**
 - Sehenswertes **80**
 - State House **81, 83**
- Barrow, Präsident Gambia **79**
- Bildungsniveau in Afrika **108**

D

- Dakar **115, 137, 184**
- Dakar, Aéroport International Blaise Diagne **125**
- Dakar, Cathédrale Notre Dame des Victoires **126**
- Dakar
 - Hafen **122**
 - Hauptstadt des Senegal **118**
 - Insel Gorée **120**
 - Kathedrale von **126**
 - Informationen **116**

- Maison des Esclaves (Sklavenhaus) **120**
- Marché Kermel **153**
- Monument de la Renaissance africaine, Karte **156**
- Monument der afrikanischen Wiedergeburt **132**
- Moschee der Göttlichkeit **131, 133ff**
- Ouakam **132, 134**
- Senegal **114**
- Sklaveninsel **120**
- Université Catholique de l'Afrique de l'Ouest **126**
- Durban **162**

E

- East London **164**

F

- Fischer **132**
- Fluss Gambia **83**
- Frauenpower in Afrika **108**

G

- Gambia **77**
- Gambia National Museum **104**
- Gambia River **80**
- Golf von Guinea **58**

H

- Heilige Krokodile **86**
- Hluhluwe Nationalpark **162**
- Höchste Statue Afrikas **135**

I

- Internet in Afrika **66**

K

- Kabelverleger SEVEN VEGA **123**
- Kakao Sorte Forastero Amelonado **75**
- Kapstadt **160**
- Karten 159**
 - Banjul/Gambia **182**
 - Dakar/Senegal **184**
 - Durban/Südafrika **162**
 - East London/Südafrika **164**
 - Kapstadt/Südafrika **160**
 - Luanda/Angola **176**
 - Lüderitz/Namibia **168**

- Port Elizabeth/Südafrika **166**
- Santo Antonio/São Tomé e Príncipe **180**
- São Tomé/São Tomé **178**
- Swakopmund/Namibia **172**
- Walvis Bay/Namibia **170**
- Windhoek **174**
- Krokodilbecken Kachikally **87**
- Kwanza, Angola **5**

L

- Linksverkehr Südafrika **160**
- Luanda **1, 176**
- Altstadt „Baixa“ **12**
- Armut wird überdeutlich **10**
- Augustinho Neto Mausoleum **12, 24**
- brasilianische Kulturzentrum **7**
- DDR-Rüstungsgüter **8**
- Fort San Miguel **8, 12**
- Innenleben des Mausoleums **26**
- Isabel dos Santos **10**
- Mausoleum **24**
- Metropolregion **4**
- Militärmacht in **13**
- „Palácio de Ferro“ **7**
- Paradeallee **24**
- Schüler **21**
- Wohnen und Leben **20**
- Lüderitz **168**

M

- Mali-Föderation **119**
- Meisterstück des Kapitäns **2**

N

- Nationalmuseum von Gambia **102**
- Nordkorea **135**

P

- Piraterie **32**
- Port Elizabeth **166**
- Príncipe **55**
- Airport **56**
- Albert Einstein **59**
- Dorfgemeinschaftshaus **60, 65**
- -Drossel **60**
- Informationen **58**
- Kakao und Schokolade **74**
- Landebahn im Dschungel **73**

- Luxus auf der Insel **74**
- Meeresschildkröten **69**
- Parque Natural **60**
- Parque Natural Obô do Príncipe **58**
- Restaurant Rito & Rito **68**
- Santo António **59, 63, 68, 72**
- Schokoladenmanufaktur **75**
- Taximotorräder **56**
- Übernachtung **74**
- UNESCO-Biosphärenreservate **61**
- UNESCO-Projekt **66**
- Währung Dobra (STD) **58**

R

- Republik Senegal **116**
- Roots (Film) **121**

S

- Santo Antonio **180**
- São Tomé e Príncipe **54, 180**
- São Tomé **29, 58, 178**
- Banken und Währung **30**
- Blick auf die Berge **51**
- Centralbank **47**
- Festungsgeschichte **38**
- Forte de São Sebastião **38**
- Geschichte der Juden **32**
- Historisches **32**
- Informationen **32**
- Kaffee und Kakao **34**
- Krankenhaus **47**
- Massaker von Batepá **34**
- Nationalmuseum **38**
- Naturparadies **44**
- Präsidentenpalast **46**
- Rei Amador Século XVI **40, 41**
- São-toméische Dobra **30**
- Tourismus **45**
- Unabhängigkeit **35**
- UNESCO-Biosphärenreservat **44**
- zweitkleinste Staat Afrikas **44**
- Senegal, laizistischer Staat **126**
- Six Gun Battery **81, 83**
- Sklaven **121**
- -handel **81, 82, 120**
- -handel heute **16**
- -handel, São Tomé **33**
- -handel und katholische Kirche **17**
- -museum Luanda **16**

Index

- Schiffstransport **84**
- Zwangstaufe **16**
- Sklaverei in Angola **16**
- Slave Trade Act 1807 **83**
- Südafrika, Linksverkehr **160**
- Swakopmund **172**

T

- The Gambia **78**
- Tor zum dritten Jahrtausend **155**
- Townships **11**
- Tür ohne Wiederkehr **121**

W

- Währung „CFA-Franc BCEAO“ **117**
- Währung „ECO“ **117**
- Währung São Tomé, Dobra (STD) **32**
- Walvis Bay **170**
- Westafrikanische Wirtschaftsgemeinschaft **79**
- Windhoek **172**

Karten ab Seite 159

für alle Ziele in Band 1 und 2

- Banjul/Gambia **182**
- Dakar/Senegal **184**
- Durban/Südafrika **162**
- East London/Südafrika **164**
- Kapstadt/Südafrika **160**
- Luanda/Angola **176**
- Lüderitz/Namibia **168**
- Port Elizabeth/Südafrika **166**
- São Tomé e Príncipe **180**
- São Tomé/São Tomé **178**
- Swakopmund/Namibia **172**
- Walvis Bay/Namibia **170**
- Windhoek **174**

