

## An der Tagesordnung: Verkehrsunfälle

In unserer Arbeit in der Erwachsenenbildung (ab 1965) nahmen wir darauf Bedacht, keine fremden Themen aufzugreifen, sondern „die Steine, über die wir stolperten“. Sie sollten unsere Tagesordnung bestimmen. Bevor ich diese Arbeit begann, hatte ich mich während meines ersten Urlaubs in Deutschland, der Schweiz und Schottland in Evang. Akademien umgeschaut. Da gab es eine Menge von Ansätzen, die mir für unsere Aufgabe in Kamerun verlockend erschienen. Aber wir wurden vor Ort von Alltagsproblemen überschwemmt, die wir sofort aufgreifen mussten.

Zum Beispiel der Straßenverkehr.

Da kam vom lokalen Radiosender eine Meldung, die Furore machte. „In den Creeks von Rio del Rey sind bei einem Bootsunfall 55 Leute ertrunken. Sie waren von Ekondo Titi nach Ndian unterwegs. Darunter waren auch Frauen und Kinder. Die Behörde ist bemüht...“

Wir fuhren sofort zur Provinzzentrale in Kumba. Dort mussten wir uns mühsam einen Weg durch eine Menge von Leuten machen, die sich erkundigen wollten, ob ihre Angehörigen unter den Ertrunkenen seien.

Details konnte man uns nicht mitteilen.

Wir kannten die Reiseroute durch die Creeks, weil wir selbst mit einem kleinen Motorboot der Regierung zu den Palmölplantagen nach Ndian (an der nigerianischen Grenze) gereist waren. (Creeks sind Wälder, deren Bäume bei Ebbe ihre Wurzeln freigegeben und den Stamm bei Flut weit hinauf von Wasser umspülen. Dort gibt es auch Krokodile). Da man nur bei Flut diese Strecke befahren kann, kommt es immer wieder vor, dass bei stürmischer See Boote kentern.

Da das Gebiet polizeilich gesperrt war, beschlossen wir, das Laienschulungsamt uns unsere kathol. Kollegen - zu einer „Konsultation“ mit Beteiligten über die Probleme mit dem Straßenverkehr einzuladen, die laufend Todesfälle fordern.

Alle am Straßenverkehr Beteiligten müssen dabei vertreten sein: Lenker (Taxis, Lastwagen, Privatautos), Besitzer der Fahrzeuge, Polizisten und Passagiere und Leute, die zu Fuß unterwegs sind. Um eine möglichst breite Wirkung zu erzielen, baten wir unsere katholischen Kollegen mit uns zusammen diese Gesprächsrunde als interessenfreie Veranstalter zu leiten. Sie sagten spontan zu. Die Diskussion sollte die Beteiligung am Problem, nicht aber die Schuldfrage in den Mittelpunkt stellen. Wir fixierten den folgenden Samstag bis Sonntag Mittag als zeitlichen Rahmen. Die katholische Frauengruppe bot sich an, am Samstagabend einen Imbiss, die evangelisch am Sonntag ein Mittagessen gratis zu servieren. Ein Buchungsbetrag in Höhe von CFA 50 sollte die Ernsthaftigkeit der Meldungen garantieren. Veranstaltungsort: kathol. Mission Kumba. Wir verteilten Einladungen am „Motorpark“.

Es war uns klar, dass ein furchtloses Sprechen an der Anwesenheit von Polizisten scheitern könnte. Als Garanten der Redefreiheit mussten wir darüber mit dem Provinzchef der Gendarmerie sprechen. Dieser (Gendarmen pflegten „kola“ <Umschreibung für eine Bestechungsgabe> zu fordern, damit die Chauffeure ungehindert weiterfahren können) zierte sich wohl auf dieses „Privileg“ zu verzichten; jedenfalls schob er vor, verhindert zu sein. Zum Glück kannte ich seinen Vize, der bei uns einen Laienpredigerkurs belegt hatte. Dieser verstand unser Anliegen und verpflichtete sich, - er sollte der einzige Gendarm bei dem Gespräch sein – allfällige Beschimpfungen oder berechtigte Anklagen um der Sache willen als „Beichtgeheimnis“ anzusehen.

Schon nach 2 Stunden lagen 75 Anmeldungen vor. Wir hatten jedoch nur mit 30 in der Runde gerechnet und wollten nicht davon abgehen. Unter diesen waren 21 Chauffeure. Um ein ausgewogenes Verhältnis zu bekommen, mussten wir nun die Besitzergruppe der Wagen direkt ansprechen, was gelang. Das Ergebnis für diese Runde war: 12 Chauffeure (Taxi: 8, Lastwagen 2, Kleinbusse :2), Passagiere: 12, Passanten: 5, darunter 2 Frauen, Polizeivizechef: 1 und wir 3 als Veranstalter.

Da bis zum Meldeschluss die Anzahl der Meldungen auf 85 angewachsen war, mussten wir den Rest auf weitere „Konferenzen“ vertrösten. Sogar aus Bamenda (ca 300 km von Kumba entfernt), erhielten wir einen Brief, ob wir nicht auch dort solche „Konferenzen“ halten können. Wir gaben ihn an unsere Zweigstelle „Lay Training“ dort weiter. An der unerwartet hohen Zahl der Meldungen sahen wir, wie aktuell unser Vorhaben war.

Nach einer Begrüßung und Schweigeminute für die Opfer des Creekunglücks, stellten wir uns vor und sagten der Runde, worum es uns ging: Es ist eine Sache, die uns alle angeht, denn wir alle, aber auch der Staat leiden unter den Zuständen des Straßenverkehrs. Wir alle sind betroffen. Wir alle sind Opfer und Täter. (vereinzelte Proteste)

Dann baten wir unseren Gendarmvizechef (in Uniform) um eine Darstellung aus seiner Sicht. Er verschwieg dabei nicht, dass es Gendarmen gebe, die „kola nehmen“, weil das Gehalt nicht ausreiche eine Familie zu erhalten. (große Zustimmung). Dann sagte er: „Die Veranstalter haben mich zum Priester gemacht und diese Runde zum Beichtstuhl, obwohl ich evangelisch bin. Und ihr wisst, was das bedeutet. Ich muss schweigen über das, was ihr hier aussprecht“. Und dann wandte er sich katholischen Priester und befahl ihm, die Tür von innen zu verschließen.

Dann baten wir die Teilnehmer in ihrer Kategorie zur „vomit-half hour“ (1/2 Stunde Kotzen), in der sie alles unter sich aussprechen, was sie diesbezüglich bewegt. Je ein Sprecher solle dann die Hauptpunkte vor das Plenum bringen. Der Gendarmvize blieb bei uns Veranstaltern. Was dort ans Tageslicht kam, blieb uns im Detail erspart.

Im Plenum erkannten wir dann langsam das gesamte Netz der Verflechtungen.

Die Chauffeure erhalten viel zu wenig Geld für ihre Leistung und müssen deshalb mehr Passagiere und Lasten (Ziege auf Dach etc) aufnehmen, als erlaubt ist. Der Gendarm stoppt den Wagen wegen Überfüllung, sieht aber darüber hinweg, wenn ein Geldschein im Führerschein liegt. (Sogar Weiße machen das Spielchen mit, weil sie schneller vorwärtskommen wollen <aha- Ausrufe>). Denn auch der Gendarm hat zu wenig zu leben.

Die Passagiere drängen in die Taxis/Busse/Lastwagen, weil das nächste Taxi erst abfährt, wenn es „voll“, d.h. überfüllt ist. Wollen sie doch auch rasch heimkommen. (Afrik. Sprichwort, das durch die Zivilisation überholt ist : *„Die Gangart <rasch-rasch> führt zum Halsbruch!“ In einer afrik. Sprache gilt für den Europäer das Wort <rasch-rasch>!!!*)

Die Unternehmer und Eigentümer lassen ihre Fahrzeuge kaum warten, geschweisedenn reparieren, weil sie meist zu viele Wagen haben und zu wenig Mittel, sie ordnungsgemäss zu warten und es zwar Gesetze dafür gibt, aber...und da sind wir wieder bei den Gendarmen. (In Ghana sind es oft Frauen, die Taxis besitzen).

Und die Passanten? Sie drängeln auf den nicht vorhandenen Gehsteigen und Straßen und bringen oft KFZ-Lenker in Gefahr

Immer wieder mussten wir Einhalt gebieten, wenn es zu Verklagungen gegeneinander kommen wollte. Aber das unheilvolle Netz wurde von den meisten erkannt.

Am Sonntag Vormittag traten die Gruppen wieder zu Interngesprächen zusammen, in denen darüber beraten wurde, wie man aus dieser Situation herauskommen könnte.

Im Abschlussplenum kam es nicht zu vielen konkreten Vorschlägen, wohl aber zu herzlichen Dankbezeugungen uns gegenüber. Sie hätten die Lage der Konkurrenten auf der Straße bisher zu wenig gekannt, meinte einer.

Erstaunlicherweise hörten wir, dass einige Gruppen am Sonntag Nachmittag noch für sich und untereinander getagt haben. Dazu brauchten sie uns nicht mehr.

Zwei Tage später kam eine Abordnung und überreichte uns „badges“ (Ansteckabzeichen), einen gelben Stern (woher haben sie den wohl?) mit der Aufschrift (gedruckt!!!) „RELIABLE DRIVER“ (zuverlässlicher Fahrer). Das haben sie allen Teilnehmern verkauft. Und da wir ja dabei gewesen seien, bekämen wir Veranstalter es geschenkt. Ich wollte es an der Frontscheibe des PKW anbringen, was mir nicht gelang. Nach zwei weiteren Tagen erhielten wir dieses Konferenz-Teilnehmer-Erkennungszeichen für die Wundschuttscheibe nachgeliefert. Und alle Teilnehmer der folgenden Konferenzen konnten sich auf diese Weise erkennen und wurden unter lautem Hupen begrüßt. Nach 1 Jahr kam eine Delegation des ersten Kurses und bat um einen „Refresherkurs“. Denn wir hätten noch viel zu tun, um das Netz weiter zu durchbrechen. Damit hatten sie Recht. Der hat sich dann mit Case-Studies befasst und war ebenso erfolgreich. Total haben wir in Kumba allein auf diese Weise an die 6 „Konferenzen“ halten können und gesamt fast 200 Verkehrsteilnehmer erreicht..

KHR