



## AFRIKA

Twiga Lodge, Anfang März 1988

Die Tropensonne strahlt vom tiefblauen Himmel. Kleine, weiße Cumulus-Wölkchen ziehen lautlos ihre Bahn ins ausgetrocknete Hinterland. Leuchtend bunte Fischerboote dümpeln in der sanften Dünung des azurblauen Wassers. Der indische Ozean liegt vor mir. Ich sitze am Strand, mein Lieblingsplatz. Im Schatten weit ausladenden Palmen. Trotzdem noch 32 Grad. Keine Brise lindert die Hitze. Meine Blicke schweifen über das grenzenlose Meer, meine Gedanken gehen auf Wanderschaft. Schon bin ich drüben, hinterm endlosen Horizont. Dort liegt mein Ziel.

Ich bin allein. Vor mir liegt mein prall gepackter Rucksack. Er ist alles, was mir heute geblieben ist. Alles andere schwimmt auf dem großen Ozean. Der SANDFLOH, mein treuer Reisegefährte, hat endlich Platz in seiner Kiste gefunden.

Vor fast einer Woche kommen wir hier in der *Twiga Lodge*, 30 Kilometer südlich von *Mombasa* an. Karin und Reinhold in ihren VW-Bus, ich in meinem SANDFLOH. Gleich am nächsten Tag mache ich mich auf die Socken. Denn von hier aus will ich meinen SANDFLOH verschiffen, hinüber nach Asien, nach *Singapore*. Also renne ich von Tür zu Tür, klappere Schifffahrtsagenturen ab, handle Preise aus und frage, ob sie einen Spezialcontainer für den SANDFLOH haben. Doch die meisten winken gleich ab: "Special Container - no have!" Und nach Asien fahren auch die allerwenigsten. "Vielleicht darf's ja Indien sein, da fahren mehr Schiffe - oder Europa?"

"Nein Danke - Singapore soll's sein!" Keine Handvoll Agenturen kommen in die engere Wahl. Die Preisunterschiede schreien zum Himmel. Die einen wollen achteinhalb Tausend US-Dollar dafür haben, die anderen nur anderthalb. Wo liegen die Unterschiede. Wie hoch ist das Risiko? Welches ist die zuverlässigste Reederei?

Fragen über Fragen! Ich entscheide mich schließlich für die holländische MAERSK-Line. Die Agentur macht einen zuverlässigen Eindruck, der Name ist mir nicht unbekannt, die Abfahrtstermine liegen günstig. Der Papierkrieg ist schnell erledigt. Die Shippingorder schreibe ich von Hand, dann geht alles seinen eingefahrenen Weg. Einen Stapel Papiere unterm Arm, verlasse ich die Agentur, in zwei Tagen soll ich wiederkommen zum Verladen.

Noch zwei Tage Zeit. Dabei habe ich das meiste schon gepackt. Die Dachkästen sind leer und abmontiert. Kanister und Ersatzreifen stapeln sich auf dem Campingplatz. Selbst der Rucksack steht schon fertig gepackt neben dem Zelt. Karin und Reinhold haben es mir geliehen. Alles andere findet - gründlich verstaut - Platz im Innern des SANDFLOH.

So habe ich am Tag der Verschiffung kaum mehr Arbeit. Die halbe Nacht liege ich wach - die Aufregung zerrt an meinen Nerven. Mein Herz schlägt bis zum Hals. Schon morgens um sieben stehe ich auf, packe die restlichen Sachen und stehe Punkt neun Uhr vor dem Hafentor. Ich will ja nicht zu spät kommen - deutsche Pünktlichkeit. Doch weit und breit ist niemand zu sehen. Gegen elf Uhr trudeln die ersten Schwarzen ein, langsam kommt etwas Leben auf, ich rolle durch das riesige Eisentor und halte an einer halb verfallenen Baracke, dem Zollbüro.

Die Beamten sind freundlich, im Nu sind meine Zollpapiere, das 'Carnet de Passage' abgestempelt, ich rolle weiter zur Hafenmeisterei. Auch dort nur Papierkrieg, ich zahle die Hafengebühr, umgerechnet zirka 250 Mark, erhalte ein paar weitere Papierchen und Stempel und bin endlich bereit, das Frachtgut beim Lademeister abzugeben.

Dort findet sich mein SANDFLOH in guter Gesellschaft wieder. Ein zweiter Unimog, zwei Landrover und ein halb kaputter VW-Bus warten auf die Heimreise. Schon eine halbe Stunde später kommen ein paar Fahrer und bringen die Wagen hinaus. Das geht aber schnell! Am Kai liegt ein Ro-Ro-Frachter der Hapag-Lloyd, Zielhafen Bremen. Die Wagen sind das letzte was an Bord genommen wird - Deckfracht.

Auch der SANDFLOH rollt schon in Richtung Kai. Hektisch winke ich den Lademeister heran, mache ihm klar, dass mein SANDFLOH nicht nach Bremen schippern soll. Sondern in entgegengesetzter Richtung! Nach *Singapore*! Entsetzt schaut er in die Papiere, entschuldigt sich viel tausend Mal und fährt den SANDFLOH wieder in den Schuppen. Das wäre eine schöne Bescherung gewesen! SANDFLOH in der Heimat - ich in *Singapore*!

Dann ziehen sich die Stunden endlos. Gegen zehn Uhr abends gebe ich auf, die Füße tun mir weh vom vielen herumstehen. Doch der SANDFLOH steht noch immer im stickigen Verlade-schuppen. Den ganzen Tag hat sich nichts getan, kein Container, kein Kran, keine Verladung. "Tomorrow, Sir!" versichert mir der Lademeister. Noch glaube ich ihm.

Also am nächsten Morgen wieder hin. Wieder den ganzen Tag herumstehen! Kurz vor Feierabend ein kleiner Lichtblick: mein Container kommt. Ein „Open-Top-Container“, wie ein normaler 20-Fuss-Container gebaut, nur eben oben offen. Doch wie sollen wir den SANDFLOH da hinein bringen. Hineinfahren geht nicht, der SANDFLOH ist zu hoch. Also brauchen wir doch einen Kran!

Inzwischen doch etwas nervös geworden, rennt der Lademeister von Pontius zu Pilatus. Nirgends ist ein fahrbarer Kran aufzutreiben. Alle sind kaputt. Oder werden dringend gebraucht. Morgen früh soll das Schiff ablegen! Mit dem SANDFLOH an Bord! Schon ist es wieder dunkel. Der SANDFLOH steht noch immer im Schuppen und nicht in seinem Container. Ein mulmiges Gefühl macht sich in meinem Magen breit, als ich spät abends völlig genervt nach Hause gehe.

Wieder stehe ich in aller Herrgotts früh am Hafen, als sich die Tore öffnen. Vielleicht werde ich dem Meister lästig. Aber ich will sehen, dass mein SANDFLOH sicher und gut verstaut wird. Wie schnell ist eine Wand eingedrückt oder ein Träger verbogen! Außerdem will ich ja ein paar Fotos machen, wenn der SANDFLOH am Kran hängt. Und wirklich. Heute tut sich endlich etwas. Wo er ihn aufgetrieben hat, weiß ich nicht, doch plötzlich steht ein altersschwacher Bagger vor der Tür, mit ihm will man den schweren Unimog verladen. Au Backe!

Ein richtiges Verladegeschrir gibt es nicht. Vier Stahltrossen und ein paar Schäkel, mehr ist nicht aufzutreiben. Ich habe Angst. Angst um den SANDFLOH, Angst um seinen Aufbau. Das Herz schlägt mir bis zum Hals. Immerhin ist es das erste Mal seit fast dreißig Jahren, dass er keinen festen Boden mehr unter den Reifen hat. Zweimal lasse ich die Stahltrossen anders

befestigen, ehe es endlich klappt. Millimeterweise hebt der wacklige Kran den SANDFLOH aus den Federn, hievt ihn über unsere Köpfe hinweg in den Container hinein. Das ist äußerste Millimeterarbeit, doch der Baggerführer kennt sein Gefährt! Gefühlvoll setzt er den SANDFLOH im Container ab. Die Dachleisten, der breiteste Teil des SANDFLOHS passen auf den Millimeter zwischen die Träger des Containers. Kein Finger passt mehr dazwischen. Wirkliche Maßarbeit!

Der SANDFLOH steht wieder auf seinen vier Rädern, mir fällt ein Stein vom Herzen. Schon fast ein ganzer Felsbrocken. Im Nu sind die Trossen entfernt und der SANDFLOH fest verzurrt. Noch schnell die Reifen und Kanister in den Container schieben, dann schließt sich die Tür. Vorwitzig schauen oben der Gepäckträger und ein Teil des Dachs heraus. Der Rest geht gut geschützt auf die weite Reise. Nun kann ihm nicht mehr viel passieren. Eine trügerische Hoffnung.

Ich sage ihm „Adieu“. Ihm, meinen treuen Kameraden auf der mörderischen Afrika-Etappe. Ich hoffe, ihn in ein paar Tagen drüben in *Singapore* wieder heil in Empfang nehmen zu können. In drei Wochen soll er dort sein.

Erleichtert mache ich mich auf den Weg zurück zum Camping, esse ein letztes Mal in *Mombasa* zu Mittag, treffe mich frohgemut mit meinen Freunden. Morgen werden wir die letzten gemeinsamen Kilometer in Afrika fahren: Karin und Reinhold wollen mich nach *Nairobi* bringen. Von dort geht die 'Swiss Air'- Maschine nach *München*.

Der Flug geht spät abends. Sie laden mich direkt am Departure-Terminal ab. Noch einmal nehmen wir uns in die Arme, die Trennung fällt schwer. Tränen rollen. Die letzten Monate mit ihren aberwitzigen Anstrengungen haben uns zu echten Freunden werden lassen. Doch hier trennen sich unsere Wege, viele Monate werden wir uns nicht mehr sehen, werden uns durch ganz unterschiedliche Welten schlagen. Doch wenn wir nächstes Jahr alle wieder zu Hause sind, sehen wir uns bestimmt wieder. Ganz bestimmt. Versprochen!

"Auf Wiedersehen, Karin " - "Auf Wiedersehen, Reinhold!" - "Auf Wiedersehen, Afrika!"

Während mein treuer SANDFLOH allein über den indischen Ozean schwimmen muss, schaue ich zu Hause schnell 'mal nach dem Rechten, besorge wieder ein paar Ersatzteile und Kleinigkeiten, die mir abgehen. Danach will ich noch meine Freundin in Indonesien abholen: Ramty - die ich während meinem letzten Arbeitseinsatz auf Java kennen gelernt hatte - will mich wenigstens auf der zweiten Etappe durch Südostasien begleiten. Doch so eine richtige Globetrotterin ist sie nicht.

Während das Flugzeug durch die schwarze Nacht nach Hause schwebt, schweifen meine Gedanken noch einmal zurück. Die Hoch- und Tiefpunkte meiner ersten, langen Etappe ziehen sich wie aufgereimte Perlen durch ganz Nord- und Ostafrika:

- die anfänglichen Pannen mit dem Radlager und dem Differential - die erste Versuchung, aufzugeben
- die wiederholten Pannen mit der gerissenen Steuerkette, die um ein Haar das Aus der ganzen Reise bedeutet hätte
- das tragische Schicksal des Motorradfahrers in Kamerun, der drei Tage vor Weihnachten aufgeben musste
- die feuchtfröhlichen Weihnachts- und Sylvesterfeiern in Bangui
- die chaotische Durchquerung Zaïres, Seite an Seite mit guten Freunden
- die Besteigung des Mount Kenia mit seiner überwältigenden Natur.

Technisch gesehen war die erste Etappe durch Afrika die härteste und anstrengendste der ganzen Reise. Für den SANDFLOH wie für mich selber. Doch wir waren ja ausgezogen, um uns an solchen Herausforderungen zu messen. Und zum Schluss konnten wir ja ganz zufrieden mit uns sein. Schließlich haben wir uns trotz der nicht alltäglichen Widerwärtigkeiten doch ganz tapfer geschlagen - der SANDFLOH und ich.

22 304 Kilometer durch Afrika, auf abenteuerlichen, ja haarsträubenden Pisten, durch Sand und Schlamm, auf eintönigen Teerstraßen. In genau sechs Monaten. Keine schlechte Leistung. Sicher kann man diese Strecke schneller schaffen - keine Frage! Doch ich will ja auch etwas erleben, will Land und Leuten kennen lernen, will Zeit haben zum Nachdenken, zum Genießen der Natur. Und wenn ich es jetzt im Nachhinein betrachte, so war die erste und anstrengendste Etappe ein dicker Meilenstein auf dem Weg zu neuen Erkenntnissen, zu neuen Einsichten.

Ein Meilenstein auf dem Weg zu neuen Horizonten.



Ifrane, 18. September 1986

Achtzehn Tage bin ich inzwischen auf Achse, noch nicht einmal drei Wochen. Genau am 1. September, 22:00 Uhr MESZ war ich von zu Hause aufgebrochen. Pünktlich auf die Minute - mit zwei Monaten Verspätung!

Die Vorbereitungen hatten sich in die Länge gezogen, wieder und wieder musste ich den Abfahrtstermin verschieben - die Tage vergingen wie im Flug und es gab noch so viel vorzubereiten. Auch am 1. September war noch nicht alles fertig. Nur ich - mit den Nerven!

Ein letztes gutes Abendessen. Schon dabei rollen die Tränen - Tränen der Freude und Tränen des Abschieds. Noch einmal schließen mich meine Eltern in die Arme, dann 'rein ins Fahrerhaus. Der kalte Diesel nagelt, die kreischenden Fanfaren reißen die Nachbarn aus dem ersten Schlaf - langsam rolle ich in die Nacht hinein - mein Ziel ist *Sydney*.

Aber *Sydney* ist weit! Und schon kurz nach Mitternacht gleich das erste Malheur! Das fängt ja gut an! Ein Benzinschlauch springt ab, der Motor stottert, bleibt stehen. Das passiert fünf, sechs Mal, die üblichen Kinderkrankheiten!

Am *Maloyapass* dann die nächste Überraschung: die Maschine zieht nicht recht und beim Bergabfahren spuckt der Auspuff dicke weiße Wolken. Die anderen Autofahrer schimpfen und hupen. Ich weiß nicht, woran es liegen kann, bin froh, wenigstens heil über die Berge zu kommen. Dann an der Grenze von Italien nach Frankreich ein lautes Gepolter von der Tunneldecke: der Bügel über die Reservekanister ist völlig verbogen! Europa ist doch zu klein für den großen SANDFLOH. Auf der Autobahn hoch über der Riviera schon wieder lautes Gepolter - diesmal aus dem Motorraum - ich halte die Riemenscheibe in der Hand, die eigentlich Kompressor und Lüfter antreiben sollte. Noch mehr Kinderkrankheiten?

Heilfroh bin ich, dass ich in *Paulhan* - dem Feriendomizil meiner Eltern - noch einen Anlaufpunkt habe, wo ich all die Kleinigkeiten in Ordnung bringen kann. Die Werkstatt dort ist ausgesprochen hilfsbereit und schweißt alles, was ich nicht selbst richten kann. Vor allem auch den jetzt schon angebrochenen Lüfterhalter, eine totale Fehlkonstruktion von Daimler-Benz! Sollte man daraus nicht etwas lernen?

Dann gibt es doch noch die ziemlich verspätete, dringend notwendige Probefahrt. Nun scheint wirklich alles in Ordnung zu sein. Sicher? Wir feiern noch einmal Abschied - noch einmal rollen die Tränen, dann sitze ich am 7. September wieder auf der Straße. Der Weg führt nach Westen, durch *Toulouse* und *Auch* nach *St. Girons Plage*. Entsetzt muss ich feststellen, dass auch der letzte einsame Strandparkplatz an der *Cote d'Argent* einem hässlichen Vergnügungsviertel gewichen ist.

Ein paar Kilometer weiter nördlich, in *l'Homy Plage* finde ich dann doch noch einen nicht allzu überlaufenen Parkplatz, der mein Quartier für die nächsten Tage wird. Bis mich der Forstwächter vertreibt. Erste Tage der Erholung, erste Tage des Abschaltens nach den Aufregungen der vergangenen Wochen.

Nach eingehendem Zureden des Forstwächters - ich verstehe nicht die Hälfte dessen, was er sagt - breche ich am späten Nachmittag des zehnten noch auf. Hinüber nach *Irun* an der fran-

zösisch-spanischen Grenze und hinauf auf das kastilische Scheidegebirge bei *Tolosa* (hinter *San Sebastian*), wo ich abseits der Straße den Rest der Nacht schlafen will.

Kaum stecke ich im Schlafsack, da fängt es auch schon an zu regnen. Zum ersten Mal habe ich das Verdeck offen und nun plagt mich die Angst um die schönen, neuen Sitze. So hält mich nichts in den Federn, ich schlüpfe in Anorak und warme Sachen und klettere wieder auf den Fahrersitz. Strömender Regen begleitet mich bis kurz hinter *Vitoria*, wo mir die Augen zufallen. Regen hin, Regen her, jetzt gehe ich schlafen.

Tags darauf pfeift immer noch der kalte, nasse Westwind durchs Fahrerhaus. Ich ziehe den Anorak über beide Ohren und sehne mich nach der wärmenden Sonne Spaniens. Südlich von *Madrid* lugt sie ab und zu hervor, doch der Wind trägt immer neue, dunkle Wolken heran.

Am nächsten Tag aber hat Petrus endlich Erbarmen mit mir. Bei strahlendem Sonnenschein und Temperaturen um fünfundzwanzig Grad rolle ich durch *Granada* mit seiner mächtigen *Alhambra* und durch *Motril* hinunter ans Mittelmeer. Mitten im völlig zu betonierten Ferienort *Marbella* finde ich dann noch ein wirklich nettes Plätzchen. Links ein riesiges Hotel, rechts ein klotziger Palast, dazwischen ganz klein der SANDFLOH. Herrlicher Sandstrand, Blick aufs Meer, Ruhe, Einsamkeit. Wie sagt das Sprichwort: Nirgends kann man einsamer sein als mitten unter einer Menge Menschen!

Am Nachmittag des nächsten Tags, nach Bad im Meer, gründlichem Duschen und „Atlantis“-Lektüre trolle ich abends noch hinunter nach *Gibraltar*. Trotz der Verbote und der Ermahnungen der Bobbies an der Grenze lege ich mich am südlichsten Leuchtturm Europas schlafen. Drüben, auf der anderen Seite der Straße von Gibraltar leuchtet Afrika

Afrika, welche Faszination geht von diesem Namen aus. Zum vierten Mal stehe ich nun schon diesem uralten, fremdartigen Kontinent gegenüber. Doch von seiner berausenden Faszination hat er nichts verloren. Nicht umsonst spricht man in Globetrotterkreisen vom Afrika-Fieber.

Die Lichter von *Ceuta* eine der beiden spanischen Enklaven in Afrika, strahlen herüber,. Wie sonst nirgends auf der Welt stehen sich hier, an den antiken *Säulen des Herkules* zwei völlig unterschiedliche Kontinente auf engstem Raum gegenüber. So nahe beisammen! Und doch liegen Welten dazwischen!

Am Morgen genieße ich noch einmal den Blick auf den nahen und doch so fremden Kontinent, den ich bald betreten werde. Innerlich brodelnd vor Aufregung, rolle ich die letzten zwanzig Kilometer in Europa, hinüber nach *Algeciras*. Die Fähre bringt den SANDFLOH und mich für 12100 Peseta in einer guten Stunde auf den neuen Kontinent, nach *Ceuta*

#### AFRIKA. Endlich!

Und schon fangen die Abenteuer an. Erst noch zollfrei Tanken, dann die Ungewissheit an der marokkanischen Grenze. Zum fünften Mal an dieser Grenze, hat sie noch immer nichts von ihrem Schrecken verloren. Vor sechs Jahren, damals mit Ute, hatten uns die Grenzer eiskalt hinausgeworfen. Sie hatten den SANDFLOH gesehen und fürchteten offenbar damals, auf dem Höhepunkt des West-Sahara-Konflikts eine Invasion der Polisario! Werden sie mich diesmal hineinlassen? Was kann ich tun, wenn nicht? Warten, bis am nächsten Morgen die Ablösung kommt und es dann mit einem anderen Pass noch mal probieren.

Mir zittern noch die Hände, als ich den Pass mit all den ausgefüllten Scheinen in das finstere Loch hineinreiche, wo der Pass verschwindet und bei Wohlwollen der Gendarmen früher oder

später wieder auftaucht. Meistens später! Diesmal wollen sie es ganz genau wissen. Der Heini in dem finsternen Loch verlangt nicht nur meinen Pass, auch den Führerschein will er sehen. Sein Widerwillen steht ihm ins Gesicht geschrieben. Aber er kann nichts anderes tun, als mir doch den Stempel in den Pass zu drücken. Mit finsterner Mine reicht er mir die Papiere.

Die erste Stunde an der Grenze ist um. Die zweite wartete ich am Zoll. Der SANDFLOH wird erst in ein riesiges Buch eingetragen - Fahrgestellnummer, Motornummer, Zulassungsnummer, Carnetnummer, Führerscheinnummer, Passnummer, - hoch lebe die Bürokratie! Dann noch ein Stempel in meinen Pass, noch einmal all die Zahlen!

Langsam regt sich ein Fünkchen Hoffnung in meinem Inneren. Ich rolle zur eigentlichen Zollkontrolle. Der greise Zöllner kennt den SANDFLOH offenbar von früher, jedenfalls gibt er sich nicht viel Mühe, etwas zu finden, wundert sich nur, dass ich allein fahre. Der alte Trick mit der wartenden Freundin hilft auch hier. Das Militär fragt nur nach Waffen und Sprechfunk - doch die Radioantenne habe ich schon lange vor der Grenze abmontiert.

Der Schlagbaum hebt sich, behutsam rolle ich hindurch. Ich bin in Marokko!

Die Uhr zeigt Mittag am 17. September, ich habe den schlimmsten Grenzübergang hinter mir. Das folgende Erdbeben rührt von den Felsbrocken her, die mir vom Herzen fallen: tausend Kilometer Umweg erspart, keine unbezahlbare Fähre nach *Oran* und keine chaotische Zollabfertigung wie damals mit Ute! Erleichtert koche ich mir ein leckeres Mittagessen, morgens habe ich in all der Aufregung nur Tee und trockenen Pumpnickel hinuntergebracht.

Doch die Abenteuer gehen gleich weiter! Bei der schlimmsten Schüttelei seit Jahren kommt mir fast das ganze leckere Essen wieder. Die ersten 200 Kilometer in Marokko zeigen Bodenwellen jeder Größe. Insbesondere die langwelligigen haben es in sich. Der SANDFLOH macht beinahe Luftsprünge, doch nicht vor Freude! Er bockt wie ein unwilliger Muli - weiß er, was ihm noch alles bevorsteht? Der holprige Belag tut ein übriges, er lässt alles klappern, was bisher noch einigermaßen festgezurrert war.

Jenseits des *Rif*-Gebirges bessert sich das Bild dann schlagartig: in flottem Tempo rolle ich hügelab- hügelab durch die *Rharb*-Ebene hinunter nach *Fez*. Dort allerdings wartet eine weniger nette Überraschung auf mich. Lange nach Einbruch der Dunkelheit erreiche ich die Stadt, die ich von den früheren Reisen in angenehmer Erinnerung habe. Wie gewohnt, will ich auf dem einzig passablen Campingplatz weit und breit übernachten und mir am andern Tag im Bazar die Beine ein wenig vertreten. Aber es gibt keinen Campingplatz mehr! Der alte Platz mitten in der Stadt ist geschlossen und der neue außerhalb ist schlecht beschildert und mitten in der Nacht unmöglich zu finden.

Eine ruhige Gasse bietet sich an, bald liege ich im Bett, doch ich kann kaum ein Auge zutun. Dauernd huschen Kinder und zwielichtige Gestalten ums Auto, bald kläfft ein Köter, bald wiehert ein Muli. Die erste Nacht in Afrika wird zum Martyrium. Schon vor Sonnenaufgang sitze ich wieder im Fahrerhaus, klettere die Berge des mittleren Atlas hinauf und lande schließlich hier in *Ifrane*, wo ich eigentlich gar nicht hinwollte.

Aber es lässt sich aushalten hier. An den Hängen des mittleren Atlas gelegen, ist das Klima erfrischend kühl, die grün gedeckten, aparten Häuser, die Wälder ringsum und die farbenprächtigen Rabatten entlang der Straßen lassen gar nicht ahnen, dass die *Sahara* jenseits dieser Hügel alles Leben zunichte macht. Wasser, dieses köstliche Nass, dort unten seltener und kostbarer als Benzin, sprudelt hier in hohen Fontänen aus prächtigen Springbrunnen inmitten farbenfroher Blumenrabatten. Ich sauge mich förmlich voll am Überfluss der Natur, an den Far-

ben der Blüten, am Glitzern des Wassers, am heimeligen dunklen Grün der Tannen, am kontrastierenden Hellgrün der Ziegeldächer.

Die Farben des Lebens, die Farben der Natur. Werde ich sie vermissen in den endlosen, eintönigen Weiten der *Sahara*?



Bechar, 8. Oktober 1986

Ich vermisse sie, die Farben der Natur, die frischen Farben des Lebens! Doch davon etwas später. Zunächst habe ich kaum ein Auge für die prächtige Natur, selbst dann nicht, wenn sie aus bizarren Sanddünen beim ersten Morgenlicht besteht.

Denn erst einmal habe ich mit Engstirnigkeit, Dummheit und Ignoranz zu kämpfen. Das fängt schon beim Platzwart des Campingplatzes an, auf den ich mich in *Ifrane* verkrochen habe. Schließlich will ich 'mal etwas Ruhe haben vor den aufdringlichen Kindern, die mich sogar hier im Gebirge noch an jeder Straßenecke anquatschen. Doch auch mit dem Platzwart ist nicht gut Kirschen essen.

Außer einer einzigen funktionierenden Dusche - natürlich nur mit kaltem Wasser - und einer total verdreckten Toilette hat der Campingplatz nichts zu bieten - nicht einmal Schatten. Und dafür will der Heini 15 Dirham haben, ein halbes Vermögen! Auch meinen Pass will er. Am andern Morgen aber möchte ich früh aufbrechen, und deshalb heute schon zahlen. Unmöglich! Über eine halbe Stunde rede ich an ihn hin, aber er hat kein Einsehen mit mir. Ich muss meinen Pass abgeben! Dass es dann nur der wertlose Blutspendepass ist, merkt er nicht.

Doch ein Spaziergang am Nachmittag durch das nett angelegte *Ifrane* entschädigt mich etwas. Ich kann noch einmal mit meinen Eltern telefonieren, die noch auf Urlaub in *Paulhan* sind, den Wagen schrubben und ein wenig mit den Nachbarn - einem belgischen Globetrotterpaar - plaudern. Dann bin ich reif fürs Bett.

Am andern Morgen dann die große Sucherei. Obwohl die Sonne schon hoch am Himmel steht, ist das Tor des Campings fest verschlossen, der Platzwart schläft seelenruhig irgendwo im Dorf. Nach einer Stunde habe ich ihn endlich aufgetrieben, bezahle und er zerrt den wichtigen Pass aus einer tiefen Tasche seiner dreckigen Djelabba.

Ziemlich verärgert schwinge ich mich ins Führerhaus und rolle los, hinauf in den mittleren Atlas. Um endlich die geliebte *Sahara* zu erreichen. Doch vorher muss der SANDFLOH noch schwer schuften. Am *Col du Zad* (2178 m) schnauft er über den mittleren Atlas, am *Tizi n`Talrhemt* (1907m) haben wir schließlich auch den südlicheren, hohen Atlas geschafft.

Die Gegend ist auffallend grün, weit weniger ausgetrocknet, als ich sie von meinen früheren Reisen in Erinnerung habe. Die meisten Flüsse führen Wasser, die Ernte ist in vollem Gange. Sesshafte Berber mähen die Felder, sammeln auch den letzten Halm Stroh für den bevorstehenden, kalten Winter. Weit und breit nichts zu sehen von der nahen Wüste.

Aber kaum habe ich an der *Gorge du Ziz* das Tor zur *Sahara* durchfahren, da packt mich die Wüste schon mit aller Gewalt. Ab *Er-Rachidia* bläst mir ein Sandsturm entgegen, dass ich kaum vom Fleck komme. Dauernd zwischen dem fünften und sechsten Gang hin- und herschalten. Mit 40 km/h krieche ich nach Westen.

In der grandiosen *Todra*-Schlucht, nördlich von *Tinerhir* hat sich der reißende Fluss in früheren Jahrtausenden so tief in den weichen Stein geschnitten, dass man am Grund der Schlucht die Sonne nur zu Mittag sieht. Das Flussbett ist gerade breit genug für den SANDFLOH, ohne dass er links und rechts an den steilen Felsen entlangschrammt. Dieser abgelegene, unzugängliche Ort mit seinen lotrechten Felswänden bietet natürlich ein hervorragendes Versteck. Über viele

Jahre hin konnten sich von hier aus die marokkanischen Freiheitskämpfer der französischen Kolonialisierung widersetzen. Das war Anfang dieses Jahrhunderts. Halsbrecherische Höhlen an den senkrechten Felsen zeugen noch heute davon.

Nicht weit von dieser malerischen, geschichtsträchtigen Schlucht findet man etwas versteckt einen ebenso malerischer Campingplatz. Und der fällt ganz aus dem Rahmen! Nicht nur durch seinen freundlichen Platzwart. Es gibt sogar sauberes, warmes (!) Wasser zum Duschen und die Toiletten sind pieksauber - welch ein Unterschied zu meiner letzten Bleibe! Bald nach Sonnenuntergang legt sich auch der Sturm, es ist angenehm warm und bald schlafe ich fest.

Am frühen Morgen breche ich wieder auf. Richtung Osten, Richtung *Erfoud*. Es war hier, wo ich mich vor nun schon acht Jahren infiziert habe - hier an den malerischen *Dünen von Rissani* - Diagnose: Wüstenfieber. Unheilbar, ansteckend, doch mit angenehmem Krankheitsverlauf.

Inzwischen habe ich weit imposantere Dünengebiete als die bei *Rissani* entdeckt, aber die Erinnerung bleibt: das erste Mal unter freiem Himmel schlafen, das erste Mal auf einer Piste fahren, das erste Mal den Wagen freischaufeln. Damals, mit dem legendären „Bunny“! 1978! Tief in Gedanken versunken, rolle ich in *Erfoud* über die große Kreuzung. Die einzige mit Ampel.

Pfeift da nicht jemand? Das wird doch wieder nur so ein Polizist sein! Es ist grün, ich rolle weiter, da pfeift es noch einmal. Der meint sicher nicht mich ...

Doch! Wutschnaubend hält er das nächst beste Fahrzeug an, ein langsames Mofa und tuckert mir hinterher. Ich sehe es im Rückspiegel und kann nur lachen. Was will der Heini nur? Doch ausgerechnet hier muss ich an die Tankstelle - Sprit bunkern für die nächste lange Etappe. Inzwischen ist auch die restliche Gendarmerie des Dorfes alarmiert während der Heini mich an der Tankstelle einholt und mit wutverzerrtem Gesicht meine Papiere fordert. Im Nu sind wir vom ganzen Dorf umringt. Nicht, dass ich meine Papiere nicht vorzeigen will, aber nicht so einem Hanswurst! Der hat ja nicht 'mal Lametta auf der Schulter!

Der Tank ist voll, ich will höflich dem nachfolgenden Brummi Platz machen; da dreht der Heini gänzlich durch, lässt die Ausfahrt blockieren, hält mir die entscherte Pistole ins Gesicht. Ich kann trotzdem nur lachen. Gerade noch rechtzeitig trifft der Rest der Gendarmerie ein und zwei andere Polizisten bitten mich in freundlichem Ton, doch bitte den Pass vorzuzeigen und mit Ihnen aufs Revier zu fahren.

Auf der Wache sind dann alle sehr freundlich, man fragt nach dem Woher und Wohin, staunt über die vielen Visa in meinem Pass und meint, ich würde viel in der Welt herumkommen. Der Offizier wünscht mir „Gute Fahrt“. Ich danke ihm, schwing mich auf den Fahrersitz und lasse einen pikierten Polizisten im Hof stehen.

Von da an geht es in flotter Fahrt - mit langen Mittagspausen allerdings - weiter nach Osten in die entfernteste Ecke Marokkos. Eine einsame Nacht bei *Ain ech Chair*, dann muss ich einen riesigen Umweg über *Bouarfa* fahren: die direkte Straße nach *Figuig* ist gesperrt! Minen im Grenzgebiet zu Algerien! Erst kurz vor Mittag erreiche ich endlich die Oase *Figuig* und den zugehörigen Polizei- und Zollposten. Die Abfertigung im Dorf geht wider Erwarten recht flott und Minuten später rolle ich auf die eigentliche Grenze zu: zwei Zelte und ein Schlagbaum in einem schmalen Talkessel zwischen stacheldrahtbewehrten Felsrücken.

Die Papiere werden noch einmal kontrolliert - inzwischen zum vierten Mal. Und da passiert mir ein fataler Fehler! Der Grenzer fragt nach meinen Devisen und ich weitgereister Globetrotter gebe alles an, was ich dabei habe. Über 8000 Mark - doppelt so viel wie erlaubt. Eine Deklara-

tion kann ich nicht vorweisen, bei der Einreise oben in *Ceuta* hatte niemand nach Devisen gefragt. Und jetzt macht der Zöllner einen Riesens Affäre daraus.

10% Zoll! Auf alle Devisen! Er droht, filzt den Wagen noch einmal von oben bis unten, setzt seine gewichtige Mine auf und reserviert mir schon einen Platz im 'Kalabusch'. Abwiegeln meinerseits - Drohen seinerseits. Reichlich zermürbt schlage ich ihm ein Geschäft vor - *Monkeybusiness!* - wir einigen uns auf 250 Franc. Französische. Pro Person - für ihn und seinen Chef. Lachend wünscht er mir eine gute Fahrt - ich könnte mich in den Hintern beißen!

Und das Schlamassel hat *noch* kein Ende. Auf der algerischen Seite geht's zwar bei der Polizei ganz flott, aber auch hier stellt sich der Zöllner quer. Offenbar ist wenig Verkehr hier um diese Jahreszeit - ein einsamer Grenzposten, kaum Touristen, kaum Bakschisch - ein hartes Leben! Armer Zöllner!

Um ihn gütig zu stimmen, lasse ich mich breitschlagen, hundert Mark bei ihm schwarz zu wechseln zu einem Kurs, bei dem er ein Riesens Geschäft macht. Und als Dank dafür filzt mich er mich dann auf Teufel komm 'raus. Wie man es macht, macht man's falsch. Er kehrt das Unterste zu oberst. Er findet Sachen, von denen ich selber gar nichts mehr weiß. Plötzlich taucht ganz unten in der Kameratasche ein goldener Ring auf, den *Ramty* dort vergessen hat. Er findet das Gefallen des Grenzers. Er steckt ihn kurzerhand ein - so ein Gauner! Auch mein selbstgebastelter Kalender voller Bilder hübscher Mädchen ist nach seinem Geschmack. Nur den lasse ich mir nicht auch noch abluchsen! Geh doch zur Hölle!

Herbe Verluste! Ich bin wütend. Nicht so sehr auf die Grenzer als auf mich selbst. Wie ein kleiner Schuljunge lasse ich mich über den Tisch ziehen. Dabei stehe ich doch nicht das erste Mal an dieser vermaledeiten Grenze! Das nächste Mal lässt Du Dich nicht wieder so vorführen!! In der nächsten Stadt noch schnell zum Tanken und die obligate Versicherung abschließen, dann aber nichts wie weg aus dieser verflixten Grenzregion. Spät am Abend kann ich mich bei *Taghit* endlich in den kuscheligen Schlafsack verkriechen. Lange kann ich kein Auge zutun, die Gedanken sind noch immer an der Grenze, verfluchen die gerissenen Zöllner.

Am anderen Morgen zaubert das rote Licht des Sonnenaufgangs bizarre Schatten in die sanft geschwungenen Sanddünen. Seit Monaten malte ich mir diesen Moment in meiner Phantasie aus, nun schweift mein Blick über des endlose Sandmeer des *Grand Erg Occidental*. Die Wüste hat mich wieder. Hundertdreißig Meter unter mir die dunkelgrünen Palmen der malerischen Oase von *Taghit*. Kaum satt sehen kann ich mich an der Vielfalt der Formen, den sich ständig ändernden Farben des Sandes, den anmutig fließenden Formen der Dünen.

Der Wind treibt feine Sandkörner vor sich her, zaubert neue Formen und Gestalten. Keine zwei Dünen sind gleich - eine anmutiger als die andere. Fußstapfen unterbrechen die Gleichmäßigkeit der Dünensichel. Nicht lange. Schon bald füllen neue Sandkörner die Spur. Bald ist nichts mehr zu sehen. Spuren sind vergänglich. Der Mensch ist vergänglich. Die Natur bleibt!

Gedanken huschen durch meinen Kopf. Fasziniert bewundere ich das Spiel von Wind und Sand. Versuche, die Formen, die Farbenvielfalt dieses Dünenmeers in Bilder zu fassen - es gelingt mir nur kümmerlich. Man muss hier gewesen sein, man muss es mit eigenen Augen gesehen haben dieses tagtägliche, grandiose Schauspiel eines Sonnenaufgangs in den Dünen der Sahara!

Nicht halb so intensiv prägen sich ein paar Stunden später die Felsritzungen ein, die gar nicht weit von hier entfernt seit Jahrtausenden die Felsen an einer markanten Felskante zieren. Löwen und Gnus sind zu bewundern, Giraffen und Nashörner, alle in ausdrucksvollen, gut erhal-

tenen Erdfarben gemalt. Über 4000 Jahre zurück datiert man diese Zeichnungen. Imposant - antikes Graffiti. Imposant auch der geschichtliche Hintergrund: damals lebten sie tatsächlich hier, die Löwen und Gnus, die Giraffen und Nashörner, bis vor ca. 4000 Jahren eine gewaltige Klimaverschiebung sie in die ausgedehnten Savannen des südlicheren Afrikas vertrieb. Und mit den Tieren flüchteten auch die Menschen. Heute können höchstens noch ein paar Skorpione oder Eidechsen der Trockenheit und Hitze trotzen.

Und ein paar Schweizer. Die überholen mich, als ich auf dem Weg nach *Igli* die Mittagspause ausdehne und erst in den frühen Abendstunden weiterfahre. Wider Erwarten macht mit die Hitze ganz schön zu schaffen. Mittags bei 35 Grad habe ich wenig Lust, mich ans Steuer zu setzen, und mir den glühend heißen Wüstenwind, der pünktlich um 11 Uhr aufkommt und kräftig aus Osten bläst, um die Nase wehen zu lassen. Lieber nützte ich die kühlen Morgen- und die erträglichen Abendstunden zum Fahren und lege eben eine längere Mittagspause ein. Wie die Einheimischen, die man auch mittags nie auf der Straße sieht. Als krönenden Abschluss dieses Tages finde ich bei *Merzou* ein malerisches Plätzchen zwischen Palmen und Sand, direkt neben einem Ziehbrunnen. Herrlich.

Es soll vorerst meine letzte ruhige Nacht werden! Noch ein paar Kilometer am nächsten Morgen Richtung Süden, Richtung *Kerzaz*, da dringen dicke schwarze Rauchwolken aus dem Radlager - hinten links.

Sofort anhalten. Ich besehe mir den Schaden: Außen ist nur eine lockere Verschluss-Schraube auszumachen, aber als ich mit einiger Mühe Reifen und Bremstrommel demontiert habe, da fallen mir die ersten Krümel eines zerfetzten Radlagers entgegen. Die restlichen Teile tummeln sich lose zwischen den Zähnen des Vorgeleges. SCH.....!! Das ist so ungefähr das Schlimmste, was passieren konnte. Hier in der Mitte von Nirgendwo.

Ein neues Radlager habe ich natürlich nicht in meiner Ersatzteilkiste - Murphy lässt grüßen! Kühlen Kopf bewahren! Die Möglichkeiten abwägen! So viele Möglichkeiten gibt es da gar nicht. Vielleicht kann ich ja einen der großen LKWs der *SNTR* anhalten und den SANDFLOH aufladen? Aber das wird teuer und gefährlich, weil illegal. Oder den SANDFLOH hier stehen lassen und in einer Oase Ersatzteile holen? Und wenn ich wiederkomme steht von dem SANDFLOH nur noch das Gerippe! Nein, dieses Risiko kann ich nicht eingehen!

Da verlasse ich mich schon lieber auf die legendären Fähigkeiten des SANDFLOHS, den Fahrer *nie* im Stich zu lassen. Mit ein bisschen guten Willen und Geduld schafft er es doch sicher zurück, wenigstens die hundert Kilometer bis zur nächsten Oase, nach *Beni-Abbes* - drei Radlager müssen eben reichen!

Also alles notdürftig zusammenbauen, gut ölen - und beten! Im Schneckentempo krieche ich den langen Weg zurück. Noch nie kamen mir hundert Kilometer so weit vor! „Grand Erg“ heißt das Hotel, wo ich den SANDFLOH nach 8 Stunden Fahrerei fürs Erste unterstellen kann. Wenigstens ist er hier in Sicherheit!

Dann den Ersatzteilkatalog wälzen. Ich schreibe die Ersatzteile zusammen, die ich brauche, am nächsten Morgen telefoniere ich mit Daimler-Benz in *Algier*, ob sie die Teile zufällig da haben - verhaltenes Gelächter. Tags darauf erfahre ich, dass die Teile nicht da sind, aber es würde ein Mitarbeiter kommen, der die Teile aus Deutschland mitbringt. Klasse! Wenigstens ein kleiner Lichtblick! Am Samstag sollen die Teile schon in *Algier* sein.

Noch vor Sonnenaufgang breche ich am Donnerstag auf: mit dem Bus 2000 km nach *Algier*. Umsteigen in *Bechar*, vier Stunden Wartezeit auf den Anschlussbus, dann die ganze Nacht bis

*Algier*, Freitag früh bin ich endlich dort. Der Hintern tut weh von den schlecht gepolsterten Bänken, die Zimmersuche gerät zur Farce und nach einem Tag „Sightseeing“ falle ich abends todmüde in das mühsam ergatterte Bett.

Samstag morgen führt der erste Weg zur Daimler-Benz-Vertretung. Die Teile sind alle da - deutsche Präzision! Bezahlen, und nichts wie zurück zum Busbahnhof. Mit viel Drängelei und Glück erwische ich noch einen Platz im Nachtbus nach *Bechar*, am Sonntagnachmittag rollen wir wieder in *Beni-Abbes* ein. Dem nächsten Tag sehe ich voll Hoffnung und Optimismus entgegen.

Doch schon beim Säubern und Zerlegen kommen mir erste Zweifel, ob ich das wieder hundertprozentig reparieren kann. Die hundert Kilometer, die ich ohne Lager fahren musste, haben im Lagergehäuse und im Achsstummel tiefe Kummerfalten hinterlassen. Schon die ersten Meter Probefahrt mit dem neuen Lager zeigen, dass es so nicht geht! Das Öl trieft aus allen Dichtungen, die Nabe eiert und die Verschluss-Schraube löst sich schon nach hundert Metern erneut. Da hilft nur eines: ein neues Gehäuse und ein neuer Achsstummel müssen her - oder noch besser gleich eine ganz neue Halbachse!

Au weih! Das wird teuer! Das alles von Daimler-Benz schicken lassen, das wird mich ein Vermögen kosten - da kann ich gleich die Reise abbrechen! Doch erst einmal sehen, ob sich hier nichts passendes auftreiben lässt. Beim Militär fahren doch Tausende Unimogs!

Also im Schneckentempo noch mal hundert Kilometer zurückfahren, nach *Bechar*, in die nächste Garnisonsstadt. Drei unerquickliche Tage renne ich von Pontius zu Pilatus auf der Suche nach alten, ausgeschlachteten Unimogs. Doch es ist ein hoffnungsloses Unterfangen. Das Militär, mit Unimogs glänzend ausgerüstet, will nicht helfen, und alle Werkstätten verweisen mich an Daimler-Benz.

Meine Stimmung ist irgendwo tief unten im Keller angelangt. Das ewige Warten und Nichtstun kotzt mich an! Aber was kann ich tun, ohne eine hundertprozentige Reparatur kann ich weder weiter fahren noch zurück nach Hause.

Doch halt! Eine Möglichkeit gibt es vielleicht noch! Je länger ich darüber nachdenke, desto besser gefällt mir die Idee. Ja, das werde ich tun!



Ain Salah, 23. Oktober 1986

So im Nachhinein betrachtet, war die Idee gar nicht so schlecht. Nicht gerade billig, aber doch ein gutes Stück billiger als wenn ich mir die vielen Ersatzteile von Daimler-Benz oder ADAC hätte schicken lassen.

Vorher renne ich noch zwei Tage lang herum, doch das Glück ist mir nicht hold. Oder doch? Während ich von einer Werkstatt zur anderen renne, entdecke ich am besten Hotel der Stadt drei VW-Busse. „BBC“ prangt in großen Lettern an der Seite: die Firma, für die ich vor der Abreise gearbeitet habe. Hier bei *Bechar* bauen sie eine neue Antennenanlage für den algerischen Rundfunk. Welch ein Zufall! Herr Beckmann, der leitende Bauingenieur, freut sich, hier mitten in der Wildnis einen ehemaligen Kollegen zu treffen und erklärt sich gerne bereit, auf den SANDFLOH aufzupassen - gleich neben der Baubude kann er ihn im Auge behalten.

So steht meiner Idee nichts mehr im Wege. Frohen Herzens, wenn auch nicht ganz so frohen Geldbeutels, renne ich am Morgen los, um ein Flugticket zu besorgen: Algier - München. Kein leichtes Unterfangen! Flugtickets sind in harter Währung zu bezahlen! 'Declaration de Cession des Devises' heißt das heilige Papier, ohne das man kein Ticket erstehen kann. Das aber will die Bank nur gegen Vorlage des Tickets hergeben, usw., usw. Der ganze Vormittag geht dabei drauf.

Rechtzeitig vor der Mittagspause bin ich zurück auf der BBC-Baustelle, nehme Abschied vom SANDFLOH und Herr Beckmann bringt mich persönlich zum Bus nach Algier. Schneller als ich es mir hätte träumen lassen, bin ich auf dem Weg nach Hause. Es scheint wirklich die beste Lösung zu sein.

Der Flieger geht pünktlich um drei viertel elf - ein Wunder in Algerien. Über Frankfurt erreiche ich am Nachmittag München und überrasche meine Eltern bei der Gartenarbeit. "Ja, Bub, wo kommst Du denn her?" ist alles was sie hervorbringen, nachdem sie sich vom ersten Schreck erholt haben. Dann gibt es viel zu erzählen, der Abend vergeht wie im Fluge.

Am nächsten Morgen glühen die Telefonleitungen, als ich versuche, gebrauchte Ersatzteile für den SANDFLOH aufzutreiben. Doch auch in Deutschland kann mir kaum einer kann helfen, es ist wie verhext. Erst beim *Derks* habe ich mehr Glück. *Derks* handelt mit gebrauchten Bundeswehrfahrzeugen. Bei ihm habe ich den alten Unimog erstanden, der später auf den Namen SANDFLOH getauft wurde. Schon damals hatte er stattliche zwanzig Jahre auf dem Buckel. Aber ein Unimog blüht in dem Alter gerade erst auf! Ich kann mich wirklich nicht beklagen - trotz des Achslagers, das jetzt nur noch aus Krümeln besteht!

Beim *Derks* jedenfalls werde ich fündig, ich soll gleich am Nachmittag vorbeikommen. Gesagt - getan. Bald habe ich unter seinen Schrotteilen die passenden gefunden - eine komplette Halb-achse mit Vorgelege, Achsstummel und allem drum und dran. Ganz gut erhalten. Zweihundert Mark will er dafür haben. Welch ein Unterschied zum Neupreis von über zwölfhundert Mark. Zoll und Transport noch gar nicht gerechnet. Überglücklich über meinen Fang, schrubbe ich daheim die schmierigen, öligen Teile, besorge noch dies und das, organisiere den Rückflug. Doch in der Nacht zum Sonntag, nach einer ausgiebigen Feier für Muttis 65. Geburtstag, plagten mich Alpträume. Im Traum habe ich die falsche Achse besorgt, muss noch einmal hin- und zurückfliegen, weil nichts passt. Schweißgebadet wache ich auf.

Vorsichtshalber schaue ich meine Achse noch einmal an - und wirklich, es ist die falsche! Der Unimog hat nämlich zwei verschieden lange Halbachsen, das Differential sitzt ja nicht in der Mitte. Nun stehe ich da mit meinem falschen Ersatzteil, schon beinahe auf dem Weg zum Flughafen! Mist! Wieder einmal könnte ich mich in den schon arg strapazierten Hintern beißen.

Flug stornieren. Umplanen. Sonntags ist natürlich auch beim Schrotthändler keiner da. Erst Montag morgen kann ich die falsche Achse umtauschen. Es geht problemlos, aber sehe ich da nicht jemand vor Schadenfreude grinsen??

Also noch einmal alles schrubben und verpacken, Dienstag früh sitze ich dann aber endgültig in der ersten Maschine nach *Algier* - mit dem richtigen Teil. Auch dabei habe ich noch einmal Glück im Unglück. Die vierzig Kilo Übergepäck der schweren Achse hätten noch ganz schön zu Buche schlagen können, doch die *Air Algerie* nimmt sie kostenlos mit. Wenigstens die haben Mitleid mit einem armen Globetrotter. So geht meine Rechnung doch noch ganz gut auf:

A) Ersatzteile - Neupreis ca. DM 1200.- + Zoll + Versand + ...	<u>DM ???.-</u>
Ersatzteile vom Schrott	DM 200.-
Flug Algier - München (DA 1200)	DM 400.-
Flug München - Algier	<u>DM 686.-</u>
 B) Summe:	 <u>DM 1268.-.</u>

Mit viel Drängelei und ein wenig *Bakschisch* sitze ich schon am gleichen Abend noch im Nachtbus nach *Bechar*, wo der SANDFLOH sehnsüchtig auf meine Rückkehr wartet. Doch erst einmal bleiben wir mitten in der Nacht in einem Flussbett liegen. Nicht nur die Passagiere sind eingeknickt, auch der Fahrer. Noch zweihundert Kilometer bis *Bechar*.

Drei Stunden Warterei in der Kälte der Wüstennacht und halbherzige Versuchen, den Bus wieder flott zu machen. Dann kommt endlich in den frühen Morgenstunden ein zweiter Bus des Wegs, der gerade noch zwei Plätze frei hat - einen für die Achse, einen für mich.

Hundemüde von der durchwachten Nacht sehe ich den SANDFLOH wieder. Er ist soweit wohl auf, nur eine dicke Staubschicht zielt ihn vom letzten Sandsturm. Er freut sich sichtlich über die neuen Teile, die ich ihm mitgebracht habe.

Doch erst will ich noch eine Runde schlafen. Zu abenteuerlich war die letzte Nacht. Doch ich bekomme kein Auge zu, mache mich gleich an die Arbeit. Aufbocken, Rad runter, Vorgelege abschrauben, alte Halbachse herausziehen, neue hineinstecken und alles wieder festschrauben. Bei der Probefahrt ist alles o.k., frischen Mutes will ich mich wieder auf die Socken machen. Viel zu viel Zeit habe ich nun schon wegen dieses dämlichen Radlagers verloren.

Und *Sydney* ist noch weit - verdammt weit!

Aber das Büro der Versicherung ist geschlossen, die alte Police ist abgelaufen. Noch zwei Tage in *Bechar*, dieser ach so interessanten Garnisonsstadt am Rande der Wüste. Nie werde ich diese Stadt vergessen. Inzwischen kenne ich hier schon die kleinsten Winkel und Gassen! Am Montag geht dann aber alles ruck - zuck. Tanken. Versicherung. Endlich ab nach Süden. Der SANDFLOH hüpfte vor Freude - und ich erst!

Neben einer Stange Geld hat mich das Malheur mit dem Radlager fast 4 Wochen Zeit gekostet, eine Zeit, die ich gerne anders verbracht hätte. Aber es soll noch viel schlimmer kommen! Doch

zunächst geht es zum wiederholten Mal über *Beni-Abbes* und die malerische Oase *Kerzaz* in Richtung *Adrar*. Von dort aus will ich eine selten befahrene Piste nach *Ain Salah* erkunden.

Doch *Adrar* werde ich nie erreichen!

Zwanzig Kilometer vor *Adrar* bockt der SANDFLOH wieder, erheblich lauter als vorher. Bei einem mickrigen Schlagloch, wie ich sie schon zu Tausenden durchfahren habe. Diesmal rappelt es ganz fürchterlich und irgend etwas schlägt rhythmisch gegen Metall.

Nichts wie anhalten und den Schaden lokalisieren. Aber ich kann nichts finden! Von außen scheint in Ordnung! Beim vorsichtigen Weiterfahren schnacket es wieder, doch dann ist Ruhe. Es scheint, als ob irgend eine Welle ausgerastet war und jetzt wieder ganz friedlich läuft. Erst viele Tausend Kilometer später soll sich herausstellen, was passiert war: beim Einschleiben der neuen Halbachse in das Differential hatte sich ein Teil der Differentialsperre selbständig gemacht und kullert nun munter im Öl herum. Ab und zu verhaut es sich zwischen den Zahnrädern und gibt dann diese kreischenden, mahelnden nervenzerfetzenden Geräusche von sich.

Doch davon habe ich noch keine Ahnung, kann nur ein lauwarmes Differential feststellen und im Schneckentempo weiterfahren. Schlagartig ist meine Stimmung noch tiefer in den Keller gesackt. Bei einem spärlichen Mittagessen - wer mag in so einer fatalen Situation schon groß kochen - halte ich Kriegsrat - mit mir selber. Mein Vertrauen in den geliebten SANDFLOH ist dahin! Mit dem halb kaputten Wagen die harten und doch nicht ganz ungefährlichen Pisten der Sahara zu wagen - dazu fehlt mir der Mut. Und dann die tausend Dinge, die ich dabei habe! Wenn der Wagen wirklich irgendwo liegen bleibt? Ich selbst kann mich sicher irgendwie retten. Aber all die teuren Sachen - ade, auf nimmer Wiedersehen! Hätte ich doch nicht so viel unnutzes Zeug dabei!

Nein, dieses Risiko ist mir zu hoch! Was bleibt also? Umkehren? Heimfahren? Vielleicht kann ich ja den Wagen doch noch irgendwie nach Australien bringen? Mit dem Schiff vielleicht? Oder auch auf dem Landweg über den Iran und Indien? Wenn ich erst daheim bin und ihn wieder auf Vordermann gebracht habe! Dann werde ich schon eine Lösung finden! Also erst einmal nach Hause!

Ein Fünkchen Hoffnung keimt auf - neue Pläne - neuer Mut. Oder die Reisepläne ganz streichen und ein solider Bürger werden? Nach heftigen Meinungsverschiedenheiten mit mir selbst setze ich mich erst einmal Richtung Norden in Bewegung - Richtung Heimat. Endgültig entscheiden kann ich mich später in *El Golea* ja noch.

Mutlos und niedergeschlagen rolle ich zurück. Alle zehn Kilometer halte ich an, kontrolliere das Differential. Aber es wird nur handwarm. Kein Grund zur Sorge! Doch die Ungewissheit zerrt an den eh schon lädierten Nerven. Wenigstens *Timimoun*, die Stadt aus rotem Lehm am Rande der berühmten Senke voller Sandrosen will ich mir auf dem Heimweg ansehen.

Wieder etwas mutiger geworden, scheuche ich den SANDFLOH sogar bis in den hintersten Winkel, rutsche schließlich auf einem riesigen Sandfeld in die Senke selbst hinunter. Es macht irr-sinnigen Spaß, dieses Fahren im weichen Sand, keine Spur von einem halb kaputten SANDFLOH. Den Hang hinunter. Wie Skifahren. Ich kann Haken schlagen, wedeln. Kühne Schwünge. Viel zu schnell ist der Hang zu Ende. Ich stehe unten in der Senke, rolle langsam die zerfurchte Piste zurück nach *Timimoun*.

Offenbar fühlt sich der SANDFLOH hier im Gelände eher in seinem Element als auf den eintönigen Teerstraßen bisher. Jedenfalls muckt er kein bisschen mehr, rollt wie eine eins. Ob er weiß, was auf dem Spiel steht?

Kurz vor *El Golea*, an der Straßengabel der Nationalstraße 1 muss ich mich dann endgültig entscheiden. Wie soll die Reise weitergehen? Nach links abbiegen, über *Algier* nach Hause, Heimfahrt, Aufgabe, Blamage! Ein solides Leben? Oder lieber nach rechts - über *Ain Salah* und *Tamanrasset* weiter in den Süden? Mit ein bisschen Glück sogar nach Schwarzafrika, Asien und Australien! Herausforderung, Behauptung, Erfüllung jahrelanger Träume, Urlaub?

Doch ein leerer Magen entscheidet nicht gerne. Deshalb erst einmal 'was leckeres kochen und noch mal Kriegsrat halten. Links oder rechts, das ist hier die Frage. Reise oder Nichtreise. Sein oder Nichtsein. Die Entscheidung fällt schwer.

Rechts! Nach wie vor ist **Sydney** mein Ziel!

Wie erwartet, ist die Hauptstraße N1 hier von *El Golea* nach *Ain Salah* in verheerendem Zustand. Nur mit Mühe finde ich zwischen den Schlaglöcher noch ein paar Flecken dünnen, schwarzen Asphalts. Alle drei Jahre wird die Strecke frisch geteert, doch ein guter Unterbau fehlt und jeder Regenschauer in der ausgedörrten Wüste schwemmt einen Teil der Straße weg. Die schweren LKWs erledigen dann den Rest.

So bleibt die Wahl zwischen dem Umkurven der Schlaglöcher oder staubigen Umleitungen. Ich entscheide mich für die „*Deviation*“.

Die Umleitungen führen durch riesige Löcher voller *Fech-Fech*, ein mehlfeiner Staub, der durch alle Ritzen kriecht, zwischen den Zähnen knirscht. Obendrein verdeckt er meist kleine und größere Felsbrocken. So macht der SANDFLOH oft wahre Bocksprünge, zieht dauernd eine dicke Staubwolke hinter sich her - aber sonst scheint es ihm gut zu gehen. Er schnurrt weiter wie eine eins - bis heute früh!

Ich habe *Ain Salah* erreicht. Von hier aus will ich der N1 wieder weiträumiger ausweichen, nach Osten, nach *Amguid* und von dort weiter gen Süden, nach *Tamanrasset* - kurz *Tam* genannt - fahren, um so der Hauptpiste ein Schnippchen zu schlagen. Aber der SANDFLOH macht mir erneut einen Strich durch die Rechnung.

Nicht einmal hundert Meter schafft er es von der Hauptstraße hinunter. Da macht es „plopp“, als ob ein kleiner Reifen platzt. Aber die sind alle heile. Nur am linken Vorderrad läuft das Öl in Strömen aus dem Vorgelege: der innere Simmering ist geplatzt! So geht's natürlich nicht weiter und ich rolle zum Campingplatz zurück. Trotz des täglichen Sandsturmes mache ich mich auch gleich an die Reparatur. Das passende Ersatzteil habe ich diesmal dabei, nur der Einbau ist gar nicht so einfach. Um die billige Dichtung zu wechseln, muss ich die gesamte Halbachse ausbauen, wie vor ein paar Tagen an der Hinterachse. Ich bin daher noch ganz gut in Übung und schaffe es an einem halben Tag.

Der Schweiß rinnt in Strömen, kein Wunder bei 42 Grad im Schatten und der harten Knochenarbeit. Von oben bis unten bin ich voll. Schweiß, Öl, Fett, Staub, Diesel und Sand, alles mischt sich zu einer widerlichen Pampe. Und die klebt auf der Haut wie ein Panzer. Nichts wie unter die Dusche!

Und morgen in aller Frühe werde ich es noch einmal versuchen! Irgendwie muss ich doch auch diesmal die Durchquerung der Sahara schaffen. Auch wenn sich in den letzten Wochen alles gegen mich verschworen zu haben scheint.

Ich werde es schaffen. Ich muss es schaffen!

Nun bin ich endgültig auf dem Weg nach *Sydney*! Auch innerlich. Noch einmal umkehren, das kommt gar nicht in die Tüte! Also Augen auf, nach vorne schauen und nicht zurück!

Allah stehe mir bei!



---

Niamey, 9. November 1986

Inzwischen ist *Sydney* schon wieder ein gutes Stück näher gerückt, genau 2800 Kilometer weniger, doch immer noch über 45 000 Kilometer entfernt. Doch die Sahara, diese erste große Hürde liegt hinter mir! Auch auf der Etappe hierher hat sich wieder einiges ereignet, wenn auch nicht ganz so Spektakuläres wie auf der letzten Etappe - Gott sei Dank.

Das fängt schon damit an, dass ich in *Tamanrasset* 'mal wieder Tagebuch schreiben will, der Rechner aber streikt. Das System ist abgestürzt, entweder ist es ihm zu heiß oder die Rüttelplaten bekommen ihm nicht. Ich weiß es nicht, jedenfalls macht er keinen Mucks mehr. So muss ich heute ein wenig nachdenken, um über die letzten 17 Tage zu berichten.

Nachdem ich damals in *Ain Salah* den Simmering erneuert und mich selbst gründlich geschrubbt habe, mache ich mich anderntags dann wirklich Richtung Osten auf - Richtung *Amguid*. Schon nach wenigen Kilometern nimmt mich die große Einsamkeit wieder gefangen. Welch ein Unterschied zu den vielbefahrenen Routen der N1. Der Kompass hilft mir, die Richtung beizubehalten und ich bin heilfroh um meine Detailkarten im Maßstab 1: 200 000. Da ist ja fast jeder Busch und jede Wegbiegung eingetragen. Lachhafte Verkehrsschilder tun ein übriges, den Touristen in die rechten Bahnen zu leiten.

Vorbei an der unerwartet grünen Oase *Foggaret ez Zoua*, die um einen künstlichen Brunnen, eben ein Foggaret, angelegt wurde, rolle ich auf meiner ersten noch nie vorher gefahrenen Piste hinein in das *Plateau de Aguemour*. Zunächst geht's auf wunderbar weichem, sandigen Untergrund flott dahin, doch hinter der Oase schließt sich endloses, eintöniges und völlig ebenes *Reg* an.

Hier gibt es Einsamkeit total. Während der vier Tage, die ich unterwegs bin, treffe ich keine Menschenseele. Abends stelle ich mich irgendwohin zum schlafen. Wohin ist völlig egal, es sieht überall gleich aus. Nur aus den Spuren der Hauptpiste muss ich schon heraus, sonst werde ich vielleicht des nachts doch noch über den Haufen gefahren. Morgens gibt es dann den klassischen Sonnenaufgang zu bewundern: ein dicker, roter Feuerball erhebt sich über den linealgeraden Horizont. Die endlosen Schatten der kleinen Steinchen werden schnell kürzer, das Thermometer klettert ebenso schnell wie die Sonne. Temperaturen über vierzig Grad sind an der Tagesordnung.

Steht die Sonne mittags dann hoch am Himmel, hat man keinerlei Anhaltspunkt mehr, in welcher Himmelsrichtung die Piste eigentlich verläuft. Der Untergrund sieht überall gleich aus - kleine dunkle Steinchen auf einer ebenen, festen Sandfläche. Dazwischen die Piste, Spuren kreuz und quer, bestenfalls alle fünf Kilometer eine Eisenstange oder ein Steinmännchen als Markierung.

Nah ein paar Hundert Kilometern, mitten im Nichts: eine Pistengabelung. Keine Wegweiser, nur ein großer Steinhaufen, Spuren nach links und Spuren nach rechts. in Blick auf die Karte. Ja, da ist eine Wegegabel eingezeichnet, aber die kann erst zweihundert Kilometer weiter im Osten kommen. Wohin also weiter? Rechts oder links? Fahre ich links, komme ich zu weit nach Norden ab, zu nahe an die Ölquellen von *Quargla* und *Hassi Messoud*, dreihundert Kilometer Umweg. Zweige ich aber zu früh rechts ab, lande ich im militärischen Sperrgebiet südlich von hier, dort wo früher die Franzosen ihre Atombomben getestet haben.

Alle Zeichen im Sand zeigen eigentlich nach links, doch intuitiv entscheide ich mich für rechts. Und wirklich, nach einem halben Tag Ungewissheit taucht vor mir ein Bergrücken auf, ein mar-

---

kanter Einschnitt - *Ain Khala* ist erreicht, ein Brunnen mit frischem Wasser - eine erfrischende Dusche und die Bestätigung, auf dem rechten Weg zu sein.

Von hier aus ist es auch nicht mehr weit bis *Amguid*, der Militärstation, wo ich mich wieder mehr nach Süden wenden muss. Doch der Untergrund wird weicher, die Spuren laufen auseinander und plötzlich stehe ich ohne irgend eine Spur oder eine Markierung da. Doch die Landschaft ist eindeutig, dort hinter den sanften Hügeln muss das *Gassi*, das sandige Tal von *Amguid* liegen. Also weiter - querfeldein. Nachdem ich zwei weitere Hügelketten überklettert habe, breitet sich wirklich ein weites Tal vor mir. Eine Piste ist auch dort nicht zu erkennen. Trotzdem ab jetzt Kurs Südost - 135 Grad, irgendwie muss ich die offizielle Piste kreuzen. Tatsächlich taucht nach zwei Stunden genau vor mir der einzige Wegweiser des ganzen Gebietes auf.

Glücklich, noch genügend Abstand von der Militärgarnison zu haben, steuere ich gleich weiter direkt Richtung Süden, hinein in die nördlichsten Ausläufer des *Hoggar*- Gebirges. Am Eingang eines weiten Tales grüßt nun von links der *Ejeleh*, ein markanter Tafelberg herüber. Dann geht's am Ostrand des *Teffedest* Gebirges entlang, allerdings immer in gehörigem Abstand. Die Fahrerei geht flott voran, nur die letzten sieben Kilometer bis *In Ecker* ziehen sich endlos.

Dort kann ich wieder einmal Diesel und Wasser bunkern, was bei den hiesigen Preisen richtig Spaß macht - der Liter Diesel kostet ganze dreißig Pfennig, das Wasser ist ganz gratis. Während Diesel und Wasser in die Tanks plätschern, plaudere ich mit anderen „Globis“. Mit dem Berliner in seinem Nissan, der die gleiche Strecke wie ich fuhr - allerdings in der halben Zeit. Mit den Schweizer Motorradfahrern, die sich bei einem kühlen Bier von den Strapazen auf der löchrigen N1 erholen.

Wieder einmal werde ich das Gefühl nicht los, den rechten Weg eingeschlagen zu haben. Daher werde ich auch bald darauf wieder auf eine einsamere Piste abbiegen, hinüber nach *Ideles* und *Hirhafok*, die Gegend der überdimensionalen Murmeln. Es ist schon spät am Abend. Kaum habe ich die Abzweigung erreicht, lege ich mich abseits der Piste schlafen. Ich bin hundemüde.

Auch der nächste Tag wird nicht viel erholsamer. Das gnadenlose Wellblech der Piste *Djanet - Tam* schüttelt mich und den SANDFLOH gehörig durch. Nicht zum ersten Mal verfluche ich die Konstruktion des Unimog mit seiner starren Achsaufhängung. Doch es gibt es kein Entrinnen. Die Piste ist gerade breit genug für zwei Autos, daneben hohe Steinwälle und eine völlig unbefahrbare Geröllebene. Da hilft nur das Abreiten des „Waschbretts“ im Schritt-Tempo. Zeit genug, zu grübeln, wie dieses gefürchtete „Wellblech“ denn entsteht. Wie ein Waschbrett sieht es aus, ist nur ein bisschen breiter und zieht sich oft über viele hundert Kilometer dahin. Die Wellen unterscheiden sich sowohl in der Höhe (5 mm bis 20 cm), aber auch in ihrem Abstand (20 cm bis 1/2 Meter). Nervenauftreibend zu fahren aber sind alle Varianten.

Und wie es genau zustande kommt, ist auch noch nicht ganz geklärt. Man sagt, es entsteht aus dem Zusammenspiel von Wind, losem Gestein oder Sand und der Federung der Autos, insbesondere der LKWs. Eigenartigerweise findet man es aber auch dort, wo nie ein Auto gefahren ist, und nicht nur in der Sahara, sondern praktisch auf allen unbefestigten Pisten des Erdballs. Jedenfalls ist es die größte Plage für Fahrer und Fahrzeug, die man sich vorstellen kann! Wer jemals stundenlang eine solche Piste abgeritten hat, wird es bestätigen können.

Noch halb in Gedanken über das warum und wieso, verpasse ich glatt die Abzweigung hinauf ins Gebirge, mache erst einmal Rast zwischen den malerischen Felsen bei *Ideles*. Wasser und Frost sind hier die Schöpfer - oder waren es die Hitzespannungen, die die mannshohe Felsen in zwei Teile sprengten?

Nachmittags nehme ich dann eine ganz gewagte Piste in Angriff, die ich bislang immer gemieden hatte. Als „Piste dangereuse“, als gefährliche Piste wird sie im Führer bezeichnet. Sie soll mich hinauf zum *Assekrem*, dem höchsten Gipfel des *Hoggar*-Gebirges bringen. Zunächst ist die Piste aber noch ganz gut präpariert, führt durch sanfte Vorberge. Doch bald geht's hinein, mitten zwischen die Vulkanschlote. Und die Pässe hinauf.

Der SANDFLOH keucht ganz schön bei über dreißig Prozent Steigung auf der schlüpfrigen Schotterpiste. Dann kommen noch ein paar sehr waghalsige Bachdurchquerungen dazu und zweimal ist die Piste ganz weggespült. Doch der SANDFLOH hält sich tapfer, obwohl er mehr als einmal droht, umzukippen. Kurz vor Dunkelheit erreiche ich die Passhöhe auf 2500 m Meereshöhe. Für die 145 km dieses Tages habe ich über zehn Stunden gebraucht!

Ziemlich groggy von dem harten Tag, krieche ich bald ins Bett. Am nächsten Morgen will ich wieder frisch sein für den Gipfelsturm. Um halb fünf Uhr klingelt der Wecker - ein ekelhaftes, in den letzten Wochen fast vergessenes Geräusch - um drei viertel sechs bin ich auf dem Weg nach oben - bewaffnet mit Taschenlampe und Fotoapparat Zum Beobachten und Fotografieren kann ich mir noch einen ruhigen Platz sichern, bevor die zahllosen Neckermann-Touristen die herrliche Idylle stören.

Die Sonne geht auf - wie erwartet - und ich fülle fast einen ganzen Film. Ein atemberaubender Sonnenaufgang über einer atemberaubenden Landschaft. Nicht zum ersten Mal bin ich hier oben, aber jedes Mal nimmt es mich wieder gefangen. Wie die Sonne, noch unsichtbar hinter dem Horizont verborgen, schon die ersten warmen Strahlen herüberschickt, wie der feuerrote Ball sich langsam über den Horizont tastet, zwischen den steilen, schwarzen Felsschlotten empor schiebt, um immer heller, immer höher, immer heißer ans Firmament zu steigen.

Ein Naturschauspiel sondergleichen - die Geburt eines neuen Tages, wunderbar wie die Geburt eines Kindes, wie das Entstehen eines neuen Lebens - jeden Tag das gleiche Schauspiel, doch jeden Tag neu und unvergleichbar. Der Sieg des Lichtes über die Nacht.

Auch der Sieg des Guten über das Böse? *Pierre de Foucauld*, ein französischer Priester, Missionar und Erforscher der *Touaregg*, lebte jahrelang hier oben, konnte jeden Tag dieses Naturschauspiel miterleben. Er muss ein glücklicher Mann gewesen sein, wenngleich das Leben ihm hart mitspielte. Noch heute erinnern seine Hütte oben auf dem Plateau, seine Schriften und seine Bibel an diesen großen Mann der für die Völkerverständigung zu Anfang unseres Jahrhunderts sein Leben ließ.

Es ist allerhöchste Zeit, aufzubrechen, will ich heute noch *Tamanrasset* erreichen. Schon vor sechs Jahren, als ich die nun folgende Piste zusammen mit zwei VW-Bussen gefahren war, verfluchte ich die ausgewaschene und holprige Piste. Doch verglichen mit heute, war das damals eine richtige Autobahn: inzwischen sind fast alle Qued-Durchquerungen weggespült, die Umfahrungen sind haarsträubend oder man muss die Bachbetten in zwei Steilstufen durchfahren. Hier bin ich wieder dankbar für die unübertroffene Geländegängigkeit des SANDFLOH! Doch die 72 Kilometer hinunter nach *Tam* kosten mich geschlagene neun Stunden - ein Fußgänger hätte nicht viel länger gebraucht!

Auf dem Camping bin ich heilfroh, dass die Schinderei für die nächste Zeit erst einmal vorbei ist. Vor mir liegt die relativ harmlose, trotzdem nicht ganz ungefährliche Durchquerung des innersten Teils der Sahara. Doch zunächst gibt es noch einiges zu tun: der SANDFLOH hat sich eine Wäsche der Scheiben und seines Inneren redlich verdient. Daneben gibt es viel zu erzählen: ein kaputter Hanomag AL 28, der rasende Berliner, die Schweizer, die ich schon in *Bechar*

getroffen habe und eine Menge anderer, teils mehr oder weniger verrückter Leute bevölkern den einzigen Campingplatz der zentralen Sahara. Jedermann ist froh über die zwar begrenzten, aber immerhin vorhandenen Annehmlichkeiten: fließendes Wasser gibt es nur für zwei Stunden am Tag und die Toiletten sind schmutzig. Doch das Restaurant nebenan bietet jeden Morgen leckeres Fladenbrot an.

Auch zwei Holländer treffe ich dort, Pieter und Leo. Sie waren tagelang allein zu Fuß durch den *Hoggar* marschiert und machen einen ganz passablen Eindruck. Nun sind sie auf der Suche nach einem *Lift* nach *Agadez*. Warum soll ich nicht, wie schon oft vorher, auf dieser „Langstrecke“ wieder Leute mitnehmen. Bald ist es abgemachte Sache und noch am Nachmittag des 29. Oktober rollen wir nach den obligaten Pass- und Zollformalitäten zu dritt Richtung Süden, Richtung Zentralsahara. Die zwei erweisen sich als gute Kameraden, kochen Mittag- und Abendessen und nach Sonnenuntergang diskutieren wir zusammen so manche Stunde über „Gott und die Welt“.

Zwei Tage auf der altbekannten *Hoggar*-Piste, dann haben wir schon *In Guezzam* erreicht. Die Piste ist gut zu fahren, selbst die gefürchteten Dünen von *Laouni* nehmen wir mit links, helfen noch einem Omnibus aus dem Sand, der aber ein paar Kilometer später gleich wieder stecken bleibt. Inzwischen sind wir aber längst über alle Berge. Dennoch müssen wir die Augen offen halten. Wir wetteifern nämlich, wer die meisten Autowracks auf der ganzen Strecke findet. Zusammen kommen wir auf sage und schreibe 287. Und sicher haben wir nicht alle rostigen Wracks entdeckt.

Am Morgen des vierten Tages, nach einer herrlichen Nacht an den Felsriegeln des *Gara-Ekar*-Massivs, rollen wir in *In Guezzan* ein, dem algerischen Grenzposten. Die letzte Möglichkeit, billig zu tanken, die wir natürlich nutzen wollen. Also alle Tanks randvoll, dann ab zur Grenze.

Wider Erwarten hier kaum Schwierigkeiten, nur das altbekannte Bitten und Betteln, Drängen und Bestechen. Schließlich wollen wir ja weiter. Erst am frühen Nachmittag, in der größten Hitze, stehen wir endlich drüben an der Grenze zum Niger, in *Assamaka*. Dort werden wir dann gründlicher gefilzt als je zuvor. Insbesondere meine Signalmunition und die zugehörige Pistole, die ich für Notfälle immer an Bord habe, sticht dem Zöllner ins Auge. Nach langem Hin und Her gebe ich schließlich die Munition und die Pistole ab. Dann erst haben wir Ruhe vor ihm.

Nach ein paar Stunden Warterei auf unsere Pässe ist gegen Abend schließlich auch das *Carnet de Passage* abgestempelt und wir liegen wieder auf der Piste. Diesmal auf der falschen! Im Unterbewusstsein will ich wohl die verbotene Piste über *Tiguidam Tessoum* fahren, so leitet mich mein Instinkt viel zu weit nach Süden. Doch nach zwanzig Kilometern ist klar, dass wir nicht auf der vorgeschriebenen Piste nach *Arlit* und *Agadez* sind.

Also umkehren und die letzten zehn Kilometer stur nach Kompass fahren, bis wir die mäßig markierte Piste, hier dicht entlang der Grenze Richtung Nordnordosten verlaufend, wiedertreffen. Vierzig Kilometer Umweg hat uns das gekostet, so müssen wir - noch in Sichtweite von *Assamaka* wieder einmal unsere Zelte aufschlagen.

Am nächsten Morgen, am ersten Tag im November wache ich schon mit einer bösen Vorahnung auf: irgend etwas wird heute passieren. Tatsächlich, mit einem Mal setzt der Motor aus und lässt sich auch nicht wieder überreden, anzuspringen. Und das hier mitten in der Wüste, im Niemandsland zwischen Algerien und Niger! Ein kurzer Blick unter die Haube - dann bin ich beruhigt: nur der Benzinschlauch war abgesprungen, hatte wieder einmal den ganzen Motor-

raum versaut. Also schnell wieder aufgesteckt, eine neuen Schelle darüber und das System entlüften. Schon kann es weitergehen. Mein Gefühl hat mich wieder einmal nicht betrogen.

Sonntag abends rollen wir in *Arlit*, der ersten Stadt im Niger ein. Die Pässe müssen wir bei der Polizei abzugeben. Wir bekommen sie erst wieder, wenn wir eine gültige Versicherung für das Auto vorweisen können. Nur Sonntags ist das Versicherungsbüro natürlich geschlossen. Also eine Nacht zwangsweise auf dem viel zu teuren und lauten Campingplatz von *Arlit*. Montag morgen erst zur Versicherung, die mich wieder ganz schön schröpft. Dann bekommen wir auch unsere Pässe wieder und rollen weiter gen Süden.

Ab *Arlit* macht die recht schnelle und komfortable Sandpiste nun einem breiten, eintönigen, schwarzen Teerband Platz. Wir kommen jetzt zwar etwas zügiger voran, doch der Spaß am Fahren ist vorbei - welch ein Unterschied zu den zwar anstrengenden, doch viel mehr Abenteuer bietenden Sandpisten weiter im Norden.

110 Kilometer südlich von *Arlit* bietet sich eine willkommene Abwechslung: es soll dort Giraffen geben, zwar nur in Stein geritzt, aber trotzdem interessant. Und die wollen wir suchen. Beim ersten Anlauf geraten wir auf eine falsche Piste, finden aber in einem Wadi ganze Wälder von versteinertem Holz. Auch das sehr interessant! Beim zweiten Anlauf nehmen wir die Hilfe der *Tuaregg*- Kinder am Straßenrand an. Mühelos führen sie uns auf die richtige Spur und geleiten uns die fünf Kilometer bis zu den sehenswerten Felsgravuren.

"Bis vor viertausend Jahren haben hier noch Giraffen gelebt", erzählt uns der *Targui*, der uns freundlich begrüßt, "auch Löwen gab es, Nashörner, Büffel, es war hier wie im Urwald. Und heute gehört dieses Gebiet zu den ärmsten Regionen des bettelarmen Staates Niger." So ändern sich die Zeiten. Doch wodurch wurde dieser Klimaänderung verursacht? Der *Targui* kann es uns nicht sagen.

Dafür will er wenigstens seine Töchter an den Mann bringen. Die eine ist elf, die andere an die zwanzig. Beide sind bildhübsch, lächeln uns erwartungsvoll an. Eine Mischung der hellhäutigen *Tuareg* im Norden und den Schwarzen hier im Süden der Sahara. Vier Kamele will er für die Ältere haben, drei für die Jüngere. Ein verlockendes Angebot, nur woher sollen wir die Kamele nehmen?? Ich kann nur ein paar kleine Geschenke verteilen, dann schwingen wir uns lachend und scherzend wieder ins Fahrerhaus und rollen weiter auf der einsamen Teerstraße Richtung *Agadez*.

"Ein gelungener Tag!". Dieser Meinung sind wir alle am Abend, als wir beim Tee zusammensitzen. Sogar den Polizisten, der uns spätabends noch besucht, laden wir ein, denken an die hübschen *Tuareg*-Mädchen und feiern den letzten gemeinsamen Abend. In *Agadez* verlassen mich Pieter und Leo, die zwei Anhalter, die so gute Kameraden waren. Aber nicht, bevor wir im Hotel *Agadez* noch ein paar leckere, eiskalte Dosen Ananassaft gekippt haben. Welch eine Wohltat nach Wochen, in denen es nur lauwarmes, abgestandenes Wasser oder zuckersüßen Fruchtsirup gab.

Die Savanne wird jetzt dichter und dichter, die Menschen immer zahlreicher, je weiter ich nach Süden komme. Dieses Jahr muss ein gutes Jahr gewesen sein. Ausreichend Regen, die Felder und Wiesen sind dicht bestanden und die Brunnen geben offenbar genug Wasser für die riesigen Herden von Ziegen und Buckelrindern.

Die Straße von *Agadez* über *Tahoua* hierher nach *Niamey* ist endlos monoton, nur alle -zig Kilometer - bei jedem Dorf nämlich - unterbrochen von einer Polizeikontrolle, wie das im Niger so üblich ist, wenn man von Norden kommt. Kommt man nämlich von Süden, aus der Haupt-

stadt, darf man alle Kontrollen so passieren. Aber ich komme jetzt aus der „falschen“ Richtung, ein Dutzend Kontrollen muss ich über mich ergehen lassen, bevor ich am sechsten November nachmittags endlich hier in *Niamey* einrolle.

Der erste Weg führt mich natürlich zur Hauptpost. Zu gespannt bin ich, ob ein Brief von Ramty, meiner Freundin angekommen ist. Und es ist tatsächlich einer da. Der erste und letzte auf der ganzen Reise. Doch es gibt nichts Neues zu lesen. Ganz anders dann auf der deutschen Botschaft, wo ich den Brief meiner Eltern in Empfang nehmen kann. Der enthält nämlich mein Visum für Nigeria, um das ich so lange gebangt habe. Nun steht der Weiterreise durch Schwarzafrika nichts mehr im Wege, alle Tore stehen offen.

So ist mir auch niemand böse, wenn ich einen Tag Faulenzen einlege, ein bisschen lese, etwas Leckeres zu essen koche und mich im Schatten unter den Tamarisken aale. Heute ist wieder Schluss mit Faulenzerei. Morgens habe ich den Wagen gecheckt, diese Tagebuch und einen langen Brief nach Hause geschrieben. Morgen muss ich noch einen Querträger am Getriebe schweißen lassen. Aber im Großen und Ganzen kann ich mich über den SANDFLOH in letzter Zeit nicht beklagen. - Was sich jedoch bald ändern soll!!



Lomè, 18. November 1986

Vorräte vertilgen und ab und zu etwas am Auto basteln. Weiter tue ich nichts. Hier in *Lomè* an der Südküste Togos. Aber schließlich habe ich mir nach 11 500 Kilometern Wüstendurchquerung ein wenig Erholung redlich verdient. Und so muss ich mich sogar überwinden, wieder einmal einen Tagebucheintrag zu schreiben. Vorgestern, am Sonntag Nachmittag habe ich endlich die Südküste Westafrikas erreicht und somit die erste große Etappe meiner Traumreise erfolgreich beendet. Doch das letzte kurze Stück quer durch Togo hat mich noch den allerletzten Rest meiner Nerven gekostet.

Auf der Strecke von *Cincasse*, dem togolesischen Grenzdorf bis hierher nach *Lomè*, das sind ungefähr 750 km, werde ich an die dreißig Mal kontrolliert, alle 25 Kilometer eine Kontrolle. Dabei wechseln sich Zoll, Gendarmerie und Polizei ganz unregelmäßig ab, offenbar traut keiner dem anderen. Die schlimmsten sind die Zöllner. Einer regt sich über meine rote Wäscheleine auf und meint, es sei eine Zündschnur oder so was. Ein anderer kennt die Zollbestimmungen ganz genau und drängt mir noch ein „Laisser de passer“ für CFA 2000 auf, obwohl mir an der Grenze hoch und heilig versichert wurde, dass mein Carnet de Passage völlig ausreicht. Aber hier macht ja jeder seine Gesetze selbst und gegen Dummheit ist eben kein Kraut gewachsen! Noch nicht einmal ein tropisches!

Erst in *Kpalime* stellt sich dann heraus, was der ganze Zirkus zu bedeuten hat. Nicht etwa der gescheiterte Staatsstreich vor ein paar Wochen ist der Grund. Nein! Genau heute treffen sich in *Lomè* die Staatspräsidenten der CFA Union. Da geht Sicherheit natürlich über alles. Aber das erklärte mir erst der freundliche Hoteldirektor des „Hotel du 30. Aout“, als er sich entschuldigt, als er mich noch um zehn Uhr nachts aus dem Schlafsack klingelt. Kontrolle durch die Gendarmerie!

Doch was das Schlimmste dabei ist: jeder, der das Auto untersucht, will irgend etwas daraus haben: Trinkerei oder Medikamente, Taschenmesser oder weiß ich was. Doch da bin ich eisern, kein einziger bekommt etwas, schließlich bin ich nicht von der Wohlfahrt! Und den Togolesen geht es im Vergleich zu den Nachbarstaaten ganz ausgezeichnet. In diesem kleinen Land, einer früheren deutschen Provinz, die noch heute gute Beziehungen speziell zu Bayern und „Franz-Josef“ pflegt, hier drängen sich förmlich die Entwicklungshilfeprojekte dicht an dicht und die Menschen müssen wirklich keine Not leiden. Das tropische bis subtropische Klima erlaubt bis zu drei Ernten pro Jahr, Kakao, Kaffee, Maniok, Ananas, Papaya, Kokosnüsse und was es an tropischen Früchten noch mehr gibt.

Auch der Tourismus blüht hier wie in keinem Nachbarland und sorgt für reichlich Devisen. Besonders *Lomè* hat eine magische Anziehungskraft auf Touristen. Insbesondere auf solche, die nach einer Saharadurchquerung ihr Auto - oder was davon übrig ist - verkaufen wollen. So wird man als Tourist an jeder Ecke angesprochen, was man denn zu verkaufen hat. "Rien à vendre!" - "Nichts zu verkaufen!", lautet meine immer gleichbleibende Antwort. Ganz beleidigt ziehen die Schwarzen dann wieder ab - mit *dem* ist kein Geschäft zu machen!

Aber abgesehen von diesen kleinen Ärgernissen, ist Togo ein recht angenehmes Land, die Schwarzen sind freundlich, in jedem Dorf winken die Kinder und die Frauen lachen, wenn man sie anschaut. Viele von ihnen, zumindest draußen auf dem Land sind noch „oben ohne“. Bei vielen Mädchen freut man(n) sich darüber, doch bei den alten Frauen mit Ihren Hängebusen wäre ein T-Shirt manchmal schon eine Zierde! Auch landschaftlich ist Togo eines der abwechslungsreichsten Länder hier unten. Kommt man, wie ich, von Norden, so trifft man bei *Ke-*

ran gleich auf einen Naturpark voller Meeraffen, Antilopen, Warzenschweinen, Adlern, Geiern, Papageien und Schmetterlingen in allen Regenbogenfarben.

Leider ist das Fotografieren dort streng verboten und die Durchfahrtszeiten durch den Park werden akribisch notiert. So kann ich nicht einmal unbemerkt auf Safari gehen. Aber in Ostafrika wird es dazu sicher noch genug Gelegenheit geben. Weiter im Süden trifft man die ersten Berge, nach zigtausend Kilometern Wüste und ebener Steppe eine willkommene Abwechslung. Sogar dann, wenn man die vielen Hügel mit 20-30 km/h hoch kriechen muss. Dann ein malerisches Nadelöhr, der Felsspalt von *Aledjo*, und schon geht's weiter nach Süden durch eine wieder recht monotone Hügellandschaft.

Das Grün links und recht der Straße wird immer höher, die Dörfer häufiger und südlich von *Atakpame* fährt man mitten durch den Dschungel. Vergleiche mit den Philippinen oder Indonesien drängen sich auf. Nur die Menschen hier sind noch dunkler und sprechen eben französisch. Zehn Kilometer vor *Kpalime* finde ich dann sogar noch den Wasserfall vom *Kpime*, den ich vor Jahren vergeblich gesucht habe. Auch diesmal werde ich kaum fündig: ein dünnes Rinnsal plätschert über eine hundert Meter hohe Felsstufe. Am nächsten Morgen stapfe ich dann nach oben und siehe da: ein Stausee hat dem Wasserfall sein Lebenselixir geraubt und dient jetzt zur Stromerzeugung. Schade um die prächtige Natur!

Doch der Weg hinauf lohnt sich dennoch: tropischer Dschungel, kaum durchdringliche Farn- und Lianenfelder, dazwischen ein schmaler, überwucherter Pfad. Immer wieder schweifen meine Gedanken zurück nach *Ormoc*, zum *Lake Imelda* auf den Philippinen, wo ich damals, vor über drei Jahren, angenehme wie aufregende Stunden verbracht habe.

Aufregende Stunden ganz anderer Art erlebe ich auch in Burkina Faso und im Niger, bevor ich hierher nach Togo komme. Am Montag, den 10. November breche ich mittags in *Niamey* auf, um die 16:00 Uhr- Fähre über den Niger- Fluss zu erreichen. Das klappt auch ganz gut und auf flotter Piste geht's weiter nach Nordwesten zu einem kleinen Grenzübergang, den wohl kaum ein Tourist benutzt. Am späten Nachmittag stehe ich dort vor dem Schlagbaum. Doch der Grenzer, der meinen Pass stempeln muss, ist schon heimgegangen - ich soll am andern Morgen wiederkommen. Also wieder einmal eine Nacht an der Grenze. Draußen, außerhalb des Dorfes finde ich einen netten Platz, schlafe tief und ruhig.

Und wen treffe ich am nächsten Morgen? Den Franzosen, der per Anhalter fährt und mir schon in *Tamanrasset* mit seinen Sprüchen den letzten Nerv getötet hat. Zwischen den Grenzposten gibt es natürlich keine Buschtaxis, so nehme ich ihn notgedrungen mit und bald preschten wir in flotter Fahrt auf einem ausgetretenen Kamelpfad durch die Savanne, hinüber nach Obervolta, bzw. Burkina Faso, wie das Land seit letztem Jahr heißt. Der Grenzer ist nicht allzu pingelig und gegen Abend rollen wir schon in *Dori* ein, der nördlichsten Stadt Burkina Fasos.

Dort setze ich meinen Passagier ab und mich selber noch auf die schauerhafte Piste nach Süden. Doch die ausgewaschene Piste ist zehn Mal schlechter zu fahren als der Kamelpfad, auf dem wir vom Niger herüberkamen. Erst gegen Abend des nächsten Tages erreichte ich *Bani*, ein unbedeutendes Dorf, dessen vier Moscheen aber schon von weitem herübergrüssen. Eigentlich will ich nur ein paar Fotos machen, doch es kommt anders.

Aus Eitelkeit oder „Allah“ weiß warum, verrate ich dem Führer bei der Besichtigung der Moscheen meinen alten moslemischen Namen. Und wie es der Zufall so will, ist gerade ein Schwarzer im Dorf zu Besuch, der lange Zeit in Deutschland lebte und gut Deutsch spricht. So kommen wir schnell ins Gespräch und ich werde dem Oberhaupt und Erbauer der Moscheen

vorgestellt. Er ist ein alter Mann, besitzt nichts außer einer abgetragenen Djelabba. Und er lädt mich gleich zum Abendgebet ein, was ich schlecht ablehnen kann.

Längst habe ich all die Regeln wieder vergessen, doch geduldig weihen mich meine Betreuer wieder in die Geheimnisse des Gebets ein. Nach der obligaten Waschung von Gesicht, Armen und Füßen stehen wir bald mitten in der Moschee und beten zusammen mit den anderen unser Abendgebet. Ich fühle mich zwar nicht sonderlich wohl in meiner Haut, erfahre aber von keinem irgendwelche Ablehnung oder Scheu und man beachtet mich kaum.

Bald ist die „Körperertüchtigung“ vorbei und ich werde zum Essen eingeladen: aber Hirsebrei und eine unappetitliche Sauce wollen mir gar nicht recht schmecken. Die interessierten Männer des Dorfes - und das sind nicht wenige - sitzen bald um mich herum und wir diskutieren über Kirche und Islam. Sie erzählen mir, dass der alte Mann - Muhammad - schon vor Tagen prophezeit hat, dass ich kommen werde. Er hat, so erzählen sie mir, schon viele Weissagungen vollbracht und alle Moscheen des Ortes ohne Architekten erbaut. Auch braucht er nichts zu essen und nichts zu trinken, sondern lebt nur von der Kraft Allahs. Für den kommenden Samstag prophezeit er ein besonderes Ereignis und fordert mich auf, bis dahin im Dorf zu bleiben.

Aber alles was recht ist, solange will ich hier wirklich nicht rumhängen (es ist Dienstag). So entschuldige ich mich damit, dass meine Papiere ablaufen. Trotzdem muss ich am nächsten Morgen noch mit zum Gebet und der Alte spricht um Mitternacht noch ein besonderes Gebet zu meinem Segen und dass all meine Wünsche in Erfüllung gehen sollen. Ob es hilft?

Gegen Mittag ist dann das ganze Dorf angetreten, um mir auf Wiedersehen zu sagen und ich bin heilfroh, hinauszurollen. Ein bisschen schlechtes Gewissen plagt mich schon dabei, denn ich habe versprochen, übermorgen wiederzukommen, aber daran denke ich natürlich nicht. Doch wenn *Muhammad* alles weiß, so weiß er sicher auch das!

So quäle ich mich also weiter auf der miserablen Piste südwärts, bis ich bald darauf auf eine ganz neue Piste nach *Bilanga* stoße. Das liegt genau in meiner Richtung, und ich donnere die schnelle Piste hinunter bis die Nacht mich bei *Bogande* einholt. Am nächsten Morgen schließlich hinüber nach *Boulsa*, an der vielbefahrenen Ost-West-Piste quer durch Nordafrika. Dann nach *Koupela*, wo endlich die Teerstraße nach Togo beginnt.

Sonst fahre ich ja nicht so gerne Teerstraßen, aber nach der Holperei und Rüttelei der letzten Tage ist die ebene Straße eine wahre Erholung! Drei Tage später erreiche ich endlich *Lomè*. Nicht sonderlich idyllisch liegt *Lomè* direkt am Meer, der schmutzige Hafen und die vielen Industrieanlagen - nicht wenige mit deutscher Hilfe gebaut - nehmen der Stadt viel von ihrem ursprünglichen Flair.

Neben einem gut sortierten Einkaufszentrum gibt es hier unzählige Hotels, Bars und natürlich das berühmte „Seemannsheim“, Umschlagplatz für alles mögliche. Von billigen Zigaretten angefangen über ebensolche Mädchen bis hin zu Autos und echten Luxusartikeln. Gleich daneben ein origineller Biergarten, mit echt bayrischem Bier (!) und zünftigen Schwarzen in Dirndl und Lederhosen: ein Anblick für Götter! Und ein Stückchen weiter draußen, im Osten der Stadt steht immer noch der alte Campingplatz, recht nett und ruhig direkt am Strand des Atlantiks gelegen.

So sitze ich also hier in *Lomè* am Strand, die Landkarte liegt vor mir und ich grüble über die weitere Route nach.

Nigeria soll weit gefährlicher sein als erwartet. Man hört haarsträubende Geschichten über die Zustände dort drüben. Von Leuten, die dort arbeiten. Aber auch von Reisenden, die die südliche Route gewählt haben und froh sind, mehr oder weniger heil durchgekommen zu sein. Doch irgendwie muss ich da durch! Nigeria liegt ja wie ein Riegel zwischen den Ländern Westafrikas und Kamerun, wo sich die Routen dann nach Osten und Süden teilen.

So werde ich eben versuchen, einen großen Bogen zu fahren, um Nigeria oben im Norden, nahe des *Tschad Sees* zu durchqueren, wo die Gefahr, überfallen zu werden, geringer sein soll als in den südlichen Landesteilen um *Lagos* und *Port Hartcourt*. Dass die Nigerianer nicht halb so schlimm wie ihr Ruf sind, soll ich erst auf der nächsten Etappe erfahren. Doch noch sitze ich gemütlich am Strand, knabbere Kekse, schlürfe leckere Milch einer Kokosnuss und schaue den Badenixen zu, die sich in einer kleinen Lagune, direkt vor meinem Fenster tummeln. Wie seit langer Zeit nicht mehr, genieße das Leben. Es ist wahrer Balsam für meine Nerven.

Denn eiserne Nerven werde ich auch auf der nächsten Etappe brauchen!



Garoua, 10. Dezember 1986

Und die Nerven, die ich vor drei Wochen in *Lomè* so gut balsamieren konnte, werden auf der folgenden Etappe wieder arg strapaziert. Gerade sitze in *Garoua* im Zentrum Kameruns und denke wieder einmal darüber nach, ob es nicht besser wäre, aufzugeben. Denn große Lust, weiterzufahren habe ich eigentlich nicht mehr!

Oder doch? Wenn ich mir so vor Augen halte, was während der letzten zwei, drei Wochen so alles passiert ist, da könnte ich eigentlich sagen: das reicht! Das ist mehr an Abenteuer, als manch anderer in seinem ganzen Leben besteht. Das ist mehr, als manch anderer verkraften kann. Aber bin ich nicht losgezogen, um das echte Abenteuer zu erleben? Um die eigenen Grenzen zu erfahren, die Grenzen der Belastbarkeit kennen zu lernen? Vielleicht auch, um gerade diese Grenzen etwas zu verschieben? Bange machen gilt also nicht!

Also will ich die erzwungene Unterbrechung wenigstens nutzen, um die Erlebnisse der letzten zwei Wochen zu Papier, respektive zu Diskette zu bringen. Draußen basteln inzwischen die Mechaniker wieder einmal am SANDFLOH, haben den Motor fast total zerlegt. Zum wievielten Male eigentlich?

Das Abenteuer fängt gleich hinter *Lomè* wieder an, wo ich mich noch so sorglos am Strand getummelt habe. Und es gibt auch noch einiges zu erledigen. Vor allem muss ich endlich die Nummernschilder heimschicken, damit Vati den SANDFLOH von Steuer und Versicherung abmelden kann. Als Ersatz kommt ein ungestempeltes Schild dran, einen zweiten Kfz-Schein und die internationale Zulassung habe ich mir schon daheim besorgt. Denn ich sehe nicht ein, Hunderte von Mark Steuer zu zahlen für Straßen, die ja gar nicht mehr benutze. Und bei den Versicherungen fällt Afrika sowieso ins Kleingedruckte: unkalkulierbares Risiko, höhere Gewalt, oder wie immer sie sich herausreden, wenn etwas passiert. Wohlwissentlich versichere ich deshalb den SANDFLOH in fast allen Ländern bei lokalen Gesellschaften. Das geht zwar auch ganz schön ins Geld, aber sicher ist sicher! Doch die Versicherung doppelt bezahlen - das muss nun wirklich nicht sein!

Gegen Mittag ist alles erledigt, die Briefe aufgegeben, die Lebensmittelkisten wieder randvoll, die Diesel- und Wassertanks auch und langsam rolle ich durch die Palmenwälder an der Küste entlang, hinüber nach *Cotonou*, der Hauptstadt des Nachbarlandes Benin. Beim Zoll bin ich dann ein wenig frech und erspare mir so die Durchsuchung. Mit der Zeit bekommt man doch etwas Übung darin, wie man Grenzen und Grenzer behandeln muss! So geht's gleich flott weiter, der drohenden Piste entgegen.

Die fängt schon bald hinter *Cotonou* an. Die Schlaglöcher werden häufiger und größer, der Rand der Fahrbahn ist ausgefranst wie ein alter Teppich und der Gegenverkehr zwingt mich immer wieder mit einem Rad auf den holprigen Seitenstreifen. Und da rappelt es wieder einmal im Differential. Doch das Geräusch kenne ich inzwischen ganz gut - nichts Ernstes. Kurz anhalten, ein paar Meter zurückfahren und schon stimmt alles wieder.

Doch diesmal klappt es nicht! Trotz Rückwärtsfahren höre ich es nach hundert Metern immer noch pfeifen. Ich beschließe, doch 'mal auszusteigen und nachzuschauen. Und da sehe ich das Malheur schon: eine dicke Ölspur zieht sich die letzten hundert Meter auf dem Teer dahin, endet genau unter dem Differential in einer schmutzig schwarzen Lache. Noch jetzt sprudelt das Öl in feinem, aber stetigem Strom aus dem Differentialgehäuse. Der Riss ist etwa fünf Zentimeter lang, sonst ist nichts zu sehen.

Ich rette mich erst einmal auf einen ruhigen Platz neben der Straße, um in Ruhe nachzudenken und vielleicht etwas zu reparieren. Doch wie? Hier mitten in der Wildnis die Achse zerlegen? Nein danke! Dann doch lieber zurück nach *Cotonou*, dort gibt es sicher eine Werkstatt, die mir helfen kann. Doch ganz ohne Öl die weite Strecke fahren, immerhin sind es fast zweihundert Kilometer bis dort hinunter? Doch in *Lomé* habe ich ja gut eingekauft. So kaue ich den ganzen Abend. Nicht um die Nerven zu beruhigen. Nein, um das Achsgehäuse zu dichten. Kaugummi! Ein altes Hausmittel!

Es hilft tatsächlich! Wohlbehalten erreiche ich die Werkstatt in *Cotonou* und gleich nach der Mittagspause machen sich die Mechaniker daran, die Hinterachse auszubauen. Doch als sich am Abend immer noch nicht viel getan hat, beschließe ich, am nächsten Tag selbst mit Hand anzulegen. Gegen Mittag haben wir mit vereinten Kräften die Achse zerlegt und das lädierte Differential in der Hand. Meine Vermutung war richtig: die Sperrklau für die Differentialsperre hatte sich gelöst, war ins Öl gefallen und hatte sich ab und zu zwischen dem Planetenlaufring und dem Gehäuse verkeilt. Die Spuren sind noch allzu deutlich sichtbar.

Aber das bringt doch meinen alten SANDFLOH nicht um! Im Nu ist das Gehäuse geschweißt, die Zähne etwas nachgefeilt und das Differential wieder komplettiert. Noch am gleichen Abend sitzt die Achse wieder an ihrem alten Platz. Doch die Probefahrt zeigt, dass die hinteren Federn noch schief sitzen. Also noch eine Nacht in der Garage schlafen, um am nächsten Morgen die Federn zu drehen. Ganz von den Socken bin ich am Morgen, als ich die Rechnung präsentiert bekomme. Es schlägt mir fast die Sprache, 10 000 CFA, noch nicht einmal sechzig Mark muss ich für zwei volle Tage harter, schweißtreibender Arbeit bezahlen! Hätte ich so etwas daheim reparieren lassen, wäre ich mit Sicherheit einen Tausender losgeworden.

Und noch am gleichen Tag rolle ich wieder an dem Schlagloch vorbei, das mich vor drei Tagen erst einmal gestoppt hatte. Inzwischen ist der November fast vorbei und ich wollte schon längst drüben in Kamerun sein.

Doch vorher gibt es erst noch ein paar hundert Kilometer Wellblechpiste abzureiten, eins der schlimmsten Sorte! Ab und zu gehen da die Pferde mit mir durch und ich jage den SANDFLOH mit sechzig Sachen über das Waschbrett. Dann siegt aber doch wieder die Vernunft und Vorsicht und ich krieche im Schritt-Tempo von einem Wellenberg zum nächsten. So stehe ich am dreißigsten wieder einmal an der Grenze zum Niger, wo mich die Grenzer wieder gehörig nerven, weil sie alles, aber auch den letzten Dreck ganz genau sehen wollen. Dummerweise klemmt das Schloss für den Dachkoffer, ich muss den Beschlag abschrauben, um ihre Neugier zu stillen.

Doch jetzt geht die Nerverei erst richtig los! Anderthalb Tausend Kilometer - von Flensburg bis Florenz - durch den Niger. Immer gute, endlose, gerade, eintönige, nichtssagende, monotone, schwarze, glühende Asphaltstraße, immer an der Grenze zu Nigeria entlang. Links der Straße eintönige, langweilige Buschsavanne, rechts der Straße langweilige, eintönige, Buschsavanne, kein markanter Punkt, keine Abwechslung, kaum Menschen. Lediglich bei *Goure* zeigen sich ein paar vereinzelte Hügel.

Die letzten zweihundert Kilometer ist die Straße dann keine Straße mehr, nur noch geteertes Wellblech. Schrecklich! Doch es ist die einzige Route, die in Richtung *Tschad See* führt. Später löst dann eine gut zu fahrende Sandpiste den harten Teer ab. Weiter nach Osten, weiter nach *Bosso*, dem östlichsten Grenzübergang, dicht vor dem *Tschad See*.

Aber dort wartete dann eine Überraschung besonderer Art auf mich: obwohl die Regenzeit lange vorbei ist, führt der *Komadugu*, der Grenzfluss, noch über 1.50 m Wasser. In der Furt gemessen. Ich kann es nicht glauben, messe selber nach, versinke bis zur Brust im schlammig braunen Wasser.

Und das ist selbst einem Unimog zu viel und schwimmen kann er nicht! Noch nicht! Daran müsste man vielleicht einmal arbeiten ... ein Amphibien- Unimog. Ich kann nichts weiter tun, als kehrt machen und mein Glück noch einmal bei *Diffa* versuchen. Dort ist der Fluss nur einen Meter tief, doch der Untergrund ist so schlammig, dass auch hier an ein Durchkommen nicht zu denken ist.

Also weitere hundert Kilometer zurück, nach *Maine-Soroa*. Laut Karte darf der Fluss hier gar nicht mehr existieren, allenfalls ein kleines Bächlein sein. Doch erst einmal das Bachbett finden!

Die Piste auf der nigerischen Seite ist sandig, läuft über Dünen und ist überhaupt nicht gekennzeichnet, nur ein paar Spuren im Sand. So lande ich bald mitten auf einem kahlen Feld und in einem kleinen Dorf, wo der Weg endgültig zu Ende ist. Die Leute sind überaus freundlich hier, ein junger Mann steigt ohne lange zu fragen, zu mir ins Fahrerhaus und zeigt mir den Weg zur Hauptpiste. Gegen Mittag stehe ich an dem „nicht existierenden Fluss“. Wassertiefe noch immer fast ein Meter! Drüben am anderen Ufer winken schon die nigerianischen Polizisten, als ich den Fluss erst einmal zu Fuß erkunde. Schließlich wage ich es mit dem SANDFLOH und schaffe es wirklich ohne Probleme.

"Welcome to Nigeria! Die Polizisten sind auffallend freundlich, werfen nur einen kurzen Blick in meinen Pass und erklären mir den Weg nach *Geidam*, wo Zoll und Immigration zu erledigen sind. Doch vorher noch eine zweite Polizeikontrolle (doppelt genäht hält besser).

Während die Bobbies - auch hier ausgesprochen freundlich - all meine tausend Dinge bestaunen, setzt plötzlich der Motor aus. Ganz ruckartig, ohne dass das sonst übliche Blubbern, wenn ihm der Sprit ausgeht. So ist erst einmal guter Rat teuer und nach ein paar vergeblichen Startversuchen lasse ich mich von einem Landrover bis zum Zoll schleppen, um wenigstens die Formalitäten hinter mir zu haben. Im Schatten des weit ausladenden Affenbrotbaums, schadenfroh beobachtet von den Zöllnern, suche ich nach der Ursache. Eine halbe Stunde, dann ist es klar: die Steuerkette ist gerissen!!

Wenn es einen wirklich folgenschweren Schaden am Motor gibt, dann ist es eine gerissene Steuerkette! Die Ventile bleiben ruckartig stehen, und der sich noch bewegende Kolben kann gegen die Ventile schlagen und diese verbiegen. Dann helfen meist nur noch neue Ventile oder ein neuer Zylinderkopf! Und wenn ich Pech habe, haben auch die Kolben etwas abbekommen, dann hilft nur noch eine ganz neue Maschine!

Doch das will ich nicht hoffen! Die Gedanken schießen wild durcheinander. Mit einem Schlag ist meine Laune wieder im tiefsten Keller, die Reiselust plötzlich dem Heimweh und dem Wunsch nach einem einfachen, alltäglichen Leben ohne Aufregungen gewichen. Hoffentlich komme ich da heil heraus! Die Zeit! Die Zeit sitzt mir im Nacken! Gerade erst eingereist, habe ich noch genau sieben Tage Zeit, alles in Ordnung zu bringen, und das Land wieder zu verlassen! Mit oder ohne SANDFLOH!

Sieben Tage! Eine verdammt kurze Zeit! Davon brauche ich mindestens zwei Tage für die Fahrt. Wenn ich überhaupt je wieder fahren kann! Da hilft nur eins: eine Werkstatt auftreiben und so schnell wie möglich die Maschine reparieren! Doch wie den lahmen SANDFLOH in die Werkstatt bringen? Wieder zeigen sich die Bobbies sehr hilfsbereit, organisieren einen Traktor,

der mich rund um die Stadt zu einem Mechaniker schleppt. Der kennt sich zwar nur ein bisschen mit „Landrover“ aus, muss aber nun den SANDFLOH wieder flott machen. Doch das ist gar nicht so einfach!

Doch Burema Umaru tut alles, was in seiner Macht steht. Kaum habe ich ihm mein Problem geschildert, lässt er alle andere Arbeit stehen und liegen, krempelt die zerschlissenen Ärmel hoch und macht sich an die Arbeit. Natürlich helfe ich ihm nach besten Kräften dabei.

Erst einmal haben wir aber alle Mühe, die alte Steuerkette wieder an Ort und Stelle zu bringen, sie läuft ja über Kurbelwelle, Nockenwelle und das Umlenkrad der Einspritz- und Ölpumpe und durch eine Menge Führungen. So müssen wir unter anderem die komplette Ölwanne abbauen, um an die Kette dranzukommen. Doch den ganzen Zylinderkopf wollen wir nicht abnehmen, um Kolben und Ventile zu kontrollieren. Ein Probelauf wird uns schon zeigen, ob sie etwas abbekommen haben.

Am Morgen des zweiten Tages haben wir endlich die Kette mit List und Tricks wieder soweit eingefädelt, dass Burema Umaru die fehlenden drei Glieder ersetzen und die Kette schließen kann. Guter Laune bauen wir alles wieder zusammen, versuchen das erste Mal, zu starten.

Denkste!! Die Maschine hustet uns 'was, denkt gar nicht daran, zu zünden. Was tun? Burema Umaru will die Nockenwelle drehen, doch ich glaube, dass die Einspritzpumpe und der Einspritzzeitpunkt nicht stimmen. Die Kontrolle zeigt, dass beide völlig verstellt sind. Schon tiefe Nacht, verschieben wir neue Startversuche voller neuer Hoffnung auf morgen früh.

Am nächsten Morgen dann ein neuer Versuch: Einspritzpumpe ausbauen, Zahnscheibe in die richtige (?) Stellung drehen, Einspritzpumpe einbauen. Neuer Startversuch - der Motor läuft. Doch er stößt dicke Qualmwolken aus, zieht wie ein fußlahmer Muli! Die Zeit wird knapp! Drei Tage basteln wir nun schon an der Maschine herum. Noch zwei Tage, dann muss ich weiter, ob ich will oder nicht! Vielleicht noch ein Tag mehr. Aber so kann ich nicht weiterfahren - keine Chance!

Am Abend des dritten Tages haben die Versuche von Burema Umaru noch immer keinen Erfolg. Das Stimmungsbarometer zeigt ein Sturmtief, schon frage ich vorsichtig beim Zoll, bei der Polizei an, was passiert, wenn ich den SANDFLOH nicht wieder mit ausführen kann. Die ganze Nacht wälze ich mich im Bett hin und her, überlege, welchen Fehler wir übersehen haben könnten. Das mit den Ventilen und Kolben scheint ja wider Erwarten in Ordnung zu sein, sonst wäre die Maschine vorhin gar nicht gelaufen! Aber irgend etwas stimmt noch nicht! Mitten in der Nacht fahre ich hoch, studiere zum wiederholten Mal das Werkstatthandbuch und finde wirklich den alles entscheidenden Satz. Am Morgen dann, noch bevor der Mechaniker kommt, stelle ich die Einspritzpumpe richtig ein - nämlich zwei Zähne *neben* der Marke 'Kurbelwelle 47 Grad vor O.T'.

Ein neuer Versuch. Der SANDFLOH läuft! Hurra!!!!

Zwar spuckt er noch immer dicke Qualmwolken, rattert wie ein alter Traktor, doch er zieht gut und bringt mich hoffentlich bis zur nächsten, besseren Werkstatt, nach *Garoua* in Kamerun!

Eine Frage, die mir ab jetzt auf der ganzen weiteren Strecke immer wieder Kopfzerbrechen bereitet, ist aber der Öldruck. Seit unserer Reparatur steigt der Druck nie mehr über zwei bar, viel zu wenig für die schwere Maschine. Doch die Ursache ist bis heute ungeklärt. Selbst die Spezialisten von Daimler-Benz, die den Motor später generalüberholen, wissen keine Antwort darauf. Aber die Maschine läuft, bringt mich vorwärts, näher an mein Ziel - *Sydney*!

Doch noch stehe ich in *Geidam*, schraube die letzten Teile des Motors wieder zusammen, wechsele mit Mühe und Not das nötige Geld, um *Burema Umaru* zu bezahlen (der Preis ist fair) und nehme Abschied vom halben Dorf, das während der letzten Tage mein Schicksal mit Spannung verfolgte.

Dann wieder hinaus auf die Straße. Nach wie vor spuckt der Auspuff dicke graue Wolken aus, aber ich rolle wieder aus eigener Kraft und erreiche 10 Stunden vor Ablauf meines Visums den Grenzübergang nach Kamerun.

*Biska* heißt der Ort mit der Grenzstation, der in keiner Karte verzeichnet ist. Die Orientierung ist etwas mühsam, sieben Kilometer vor *Pulka* muss man bei einer Moschee auf einen nicht beschilderten Straße abzweigen, von dort sind es noch zirka fünfzig Kilometer bis zum Grenzzort. Man muss eben ab und zu fragen, doch die Leute geben gerne Auskunft. Selbst die Zöllner sind freundlich, fertigen mich überraschend schnell ab und schon rolle ich auf einer guten Piste nach *Mora*, wo ich wieder auf die Hauptpiste treffe, die von *N'Djamena*, oben im Tschad bis hinunter nach *Douala* und *Yaounde* im Süden Kameruns führt.

Es ist geschafft! Das anfangs so gefürchtete Nigeria liegt hinter mir! Hatte ich von den Nigerianern vorher nicht gerade die beste Meinung, so hat sich das in der Zwischenzeit genau ins Gegenteil gewandelt. Zumindest, was den Norden des Landes und die Menschen dort oben angeht. Die Leute - sogar die, die offizielle Funktionen bekleiden - sind freundlich, hilfsbereit und nicht wie ihre Landsleute im Süden nur auf ihren eigenen Vorteil bedacht. Außerdem sprechen sie meist Englisch.

Hier in Kamerun sieht das schon wieder ein wenig anders aus. Zwar sind auch hier die Menschen freundlich und kontaktfreudig, doch nicht mehr ganz so herzlich und offen, wie ich das sonst von den Schwarzen kenne. Offenbar hat das Beispiel des Nachbarlandes schon ein wenig abgefärbt. So verlangen sie auf einem kargen, schattenlosen, ummauerten Platz in *Mora* - genannt Campingplatz - sage und schreibe 2000 CFA (18 DM) pro Nacht. Doch dafür gibt es aber weder Duschen noch Toiletten noch irgendwelche anderen Annehmlichkeiten.

Ich verbringe die Nacht außerhalb des Dorfes und habe auch dort meine Ruhe. Und am anderen Tag ausgesprochenes Glück. In *Maroua*, der ersten größeren Stadt schließe ich mehr intuitiv eine Versicherung für den SANDFLOH ab, die hier zwar Vorschrift ist, jedoch sonst nie kontrolliert wird. Nur an diesem Tag! Keine fünf Kilometer hinter *Maroua* steht die Polizei, beschlagnahmt jedes Fahrzeug, das keine Versicherung hat. Reihenweise stehen die Wagen am Straßenrand, schreiende und wild gestikulierende Eigentümer daneben.

So habe ich doch noch einmal Glück im Unglück. Oder sollte sich das Blatt meiner Reise langsam wenden? Bisher habe ich ja kaum Zeit und Muße gehabt, Land und Leute näher kennen zu lernen. Dauernd habe ich nur mit Problemen der Technik oder mit bornierten Bürokraten zu kämpfen gehabt! Doch noch scheint nichts auf die große Wende hinzudeuten. Seit über zwei Tagen stehe ich hier in *Garoua*, in der Werkstatt, wo die Mechaniker wieder den halben Motor auseinander genommen haben. Doch eine Ursache für die dicken Qualmwolken haben sie noch nicht gefunden! Sie schrauben und probieren, prüfen dies und das, Kompression, Ventilspiel, Einspritzdüsen, Einspritzzeitpunkt. Doch der SANDFLOH qualmt und stinkt weiter.

Und meine Laune sinkt weiter! Langsam fange ich schon an, Sachen zu verkaufen, die ich nicht mehr dringend brauche: die Polaroidkamera, das Zelt, einen der Schlafsäcke, Tisch und Stühle. Daneben suche ich Bus- und Flugverbindungen nach *Garoua*, *Yaounde* und *Frankfurt* heraus. Schon melden sich die ersten Interessenten fürs Auto. Halt, soweit bin ich noch nicht!

Bangui, 25. Dezember 1986

Sollte Weihnachten endlich die lang ersehnte Wende bringen? Oder das neue Jahr, das vor der Türe steht? Nun ja, so recht viel schlimmer als in den vergangenen Wochen kann es eigentlich gar nicht mehr kommen!

Die Probleme der letzten Wochen - so tröste ich mich - sind .... ja, wie der Gegenwind beim Radfahren: du musst ein bisschen fester strampeln, kommst kaum von der Stelle, aber aufhalten kann dich der Wind nicht! Und sobald du absteigst, spürst Du die leichte Brise gar nicht mehr.

So können mich auch die Widerwärtigkeiten, die schon seit der Abfahrt meine treuen Begleiter sind, nicht mehr aus der Bahn werfen. Zwar bin ich von meinem Ziel *Sydney* nach wie vor nicht nur meilenweit entfernt, sondern noch ein paar tausend Meilen. Doch immerhin habe ich es schon bis hierher ins Herz Afrikas, nach Zentralafrika, in das ehemalige Reich *Bokassas* geschafft! Und das ist doch auch schon eine ganz passable Leistung! Und mein nächstes Etappenziel ist erst einmal die Ostküste Afrikas: Kenia und der Indische Ozean. Die ist von hier aus doch gar nicht mehr so weit: „nur noch“ viertausend Kilometer! Doch was für Kilometer!

Zunächst muss ich weiterhin mit den Tücken der Technik kämpfen, genauer gesagt mit einer kaputten Einspritzpumpe. Denn die haben die Spezialisten der DB-Werkstatt in *Garoua* in Verdacht: nachdem sie alles durchgecheckt haben - Ventilspiel, Einspritzdüsen, Einspritzzeitpunkt - gibt es nur noch eine letzte Möglichkeit, warum die Maschine so raucht: die Einspritzpumpe selbst. Doch woher eine neue Einspritzpumpe nehmen, im Innern Afrikas? Der Werkstattleiter hat aber so seine Verbindungen und treibt wirklich auf dem Schwarzmarkt eine gebrauchte, überholte Pumpe auf. Und damit ist das Qualmen mit einem Schlag verschwunden.

Das technische Problem ist damit gelöst, was bleibt, ist das finanzielle. Einerseits bin ich froh, dass der SANDFLOH wieder läuft, andererseits schrumpft die Reisekasse ganz erheblich. Die Preisliste weist den stolzen Preis von umgerechnet 5300 DM für eine Austauschpumpe aus, nach dem Motto: „Es war schon immer etwas teurer, einen Benz zu fahren“. Erst nach langem Hin und Her lässt sich der Chef erweichen. Stückchenweise bröckelt der Preis. Bei 150 000 CFA (1000 DM) werden wir uns schließlich einig. Nicht zu vergessen die Arbeitszeit, vier Tage für umgerechnet hundert Mark und ein paar weitere Ersatzteile für dreihundert.

Ein dicker Batzen Geld! Anderthalb Tausend Mark und eine ganze Woche Zeit verloren, alles nur wegen eines einzigen Sandkorns! Denn das scheint die Ursache zu sein. Damals in *Geidam*, als die Steuerkette gerissen war, hatte Burema Umaru lange Zeit die Einspritzpumpe offen gehabt, trotz des dauernd aufgewirbelten Sandes. Dabei hat sich wahrscheinlich ein Sandkorn in die Pumpe verirrt und dort festgefressen. Ein verdammt teures Sandkorn!

Doch der SANDFLOH läuft jetzt wieder ganz passabel. Und nach ein paar kleinen Misstimmigkeiten beim Geldwechsel rolle ich am neunzehnten endlich wieder aus *Garoua* hinaus, wo ich über eine Woche festsaß und wo der Reise wieder einmal um ein Haar das „Aus“ drohte. Weiter Richtung Süden!

Solange es jedoch nur technische Probleme sind, die sich mit Geduld (und Geld) bezahlen lassen, kann ich nur froh sein! Viel ernstere Probleme hat da ein anderer Peter. Peter Hübner aus Berlin. Ein Motorradfahrer, der wie ich auf dem Weg nach Ostafrika ist - oder besser war. Mit

seiner schweren BMW ist er gestürzt und liegt nun mit einem komplizierten Beinbruch im Krankenhaus von *Maiganga*, mitten im Dschungel Afrikas! Als ich ihn dort besuche, ist er schon auf dem Weg ins Bezirkskrankenhaus von *N`Gaounderè*, von wo aus er heimgefliegen werden soll.

Für ihn ist die Reise aus! Vielleicht muss er sogar Weihnachten noch in irgend einem verkommenen Krankenhaus in Kamerun verbringen. Im Vergleich zu ihm bin ich selbst doch ein richtiger Glückspilz! Ich bin gesund und munter, habe ein halbes Dutzend Pannen heil überstanden und bin nun auf dem Weg nach *Bangui*, wo ich liebe Freunde treffen werde.

Vielleicht kann ich ihm ja helfen? Was ist mit all seiner Ausrüstung? Wo ist das Motorrad und seine ganze persönliche Habe? Ich kümmere mich darum, so gut es geht. Ein paar Kilometer hinter *Maiganga*, in einer gefährlichen Rechtskurve finde ich die vollbepackte Maschine im Straßengraben. Die Gendarmen stehen daneben, verhören noch den Lastwagenfahrer, der offenbar am Unfall schuld war. Mit vereinten Kräften wuchten wir die schwere Maschine wieder auf die Piste. Außer einer verbogenen Fußraste fehlt ihr nichts, klaglos springt die BMW an, als ob nichts gewesen wäre. Ich fahre sie die paar Kilometer zurück und stelle sie mit der kompletten Ausrüstung in der Garage der „Surete“ unter. Wenigstens steht sie da sicher und kann später abgeholt werden. Mehr kann ich im Moment nicht für meinen Namensvetter tun!

Tags zuvor, nicht weit hinter *Garoua*, rolle ich auf einer unerwartet guten Straße hügelab, hügelab nach Süden. Sehr langsam gewinne ich wieder ein wenig Vertrauen zum SANDFLOH, der mich in den letzten Wochen so viel Nerven gekostet hat. Doch ganz brav bringt er mich nun auf einer steilen Piste hinauf zum *Lac Tison*, einem malerischen Kratersee, nahe *N`Gaounderè*. Dort verbringe ich meine erste angenehm ruhige, erholsame Nacht seit langer Zeit. Ein kühler Wind weht hier oben, morgens zeigt das Quecksilber ganze fünfzehn Grad, und ich schlafe ausgesprochen gut. Um wie viel freundlicher schaut die Welt gleich aus, wenn man gut geschlafen hat!

Eine kurze Runde um den See - zu Fuß - dann stehe ich wieder am SANDFLOH und rolle weiter, hinunter nach Südosten, Richtung Zentralafrika. Am Sonntagvormittag stehe ich an der Grenze; doch Sonntags ist die Grenze geschlossen! Über ein Dutzend Lastwagen stauen sich schon, doch die werden erst am Montag abgefertigt. Für mich hebt sich der Schlagbaum schon heute, allerdings nicht ganz umsonst. Ziemlich unverfroren fordern die Grenzer Bakschisch, teils in Bargeld, teils in Naturalien wie meiner Hose oder meinem Hut. Doch ich lasse mir nichts mehr abschwatzen.

Das erste, was mir hier in Zentralafrika auffällt, sind die gut ausgebauten Pisten. Aus rotem Laterit aufgeschüttet, ziehen sich wie ein breites rotes Band durch die immergrüne Landschaft. Doch bei Regen sind diese Pisten äußerst gefährlich: der nasse Laterit ist rutschig wie Schmierseife und ehe Du Dich recht versiehst, liegst Du im Graben. Kurz vor Weihnachten ist alles trocken. Das ist gut so, denn ich muss dringend Kilometer fressen, um noch rechtzeitig vor den Feiertagen meine Ersatzteile bei „Socaima“ und mein Visum abzuholen. So habe ich kaum Augen für die Landschaft links und rechts der Piste. Außer den Wasserfällen vom *Boali* und riesigen Feldern voller eigenwilliger Termitenhügel hat diese Gegend hier auch nicht viel zu bieten. So fahre ich das erste Mal seit Monaten noch nach Einbruch der Dunkelheit weiter. Doch das hat fatale Folgen!

Ein riesiges Rindvieh, schwarz wie die Nacht, läuft über die finstere Piste. Noch ehe ich auf der Bremse stehe, hat mein massiver „Kuhfänger“ es schon erfasst und zur Seite geschleudert. Die massive Stoßstange ist 10 Zentimeter verbogen, größeren Schaden am Fahrerhaus hat der

„Kuhfänger“ verhindert. Doch überall hängen Haar- und Hautfetzen von dem Vieh. Ein Kadaver ist nirgends auszumachen - schade um den Braten!

Ziemlich schockiert, mache ich mich eilig auf die Suche nach einem Nachtplatz. Doch es bietet sich nichts an, ich komme nicht von der Piste herunter, die Gräben links und rechts sind zu tief. Und da scheppert es schon wieder: ein Hund läuft mir direkt vor das Vorderrad und ich höre direkt unter mir das Zermalmen seiner Knochen - ein unvergessliches Geräusch! Zwei „Unfälle“ innerhalb einer halben Stunde. Das reicht für heute! Ich stelle mich an den Rand der Piste und hoffe auf eine ruhige Nacht. Der Verkehr am Sonntag Abend im Herzen Afrikas ist nicht allzu stark.

Tags darauf erreiche ich spät abends *Bangui*, rolle direkt in die City, und versuche, mich in der unerwartet großen und modernen Stadt zurechtzufinden. Ein paar Polizisten merken das offenbar, wegen einer Lappalie halten sie mich an, wollen mir 8000 CFA „Refraction“ abknöpfen. Erst lache ich sie lauthals aus, dann verhandeln wir doch, einigen uns auf 3000 CFA. Dafür eskortieren sie mich auch mit Blaulicht direkt zur deutschen Botschaft und zu einem halbwegs sicheren Parkplatz vor dem *Novotel*.

In der Botschaft nehme ich den Brief mit meinem neuen Visum für Zaïre entgegen und bei ‘So-caïma’ findet man noch das Päckchen mit dem neuen Lenkungsdämpfer, den Vati schon vor Wochen dorthin schickte. Nur auf der Hauptpost warte ich vergeblich auf ein Päckchen voller Kekse und Süßigkeiten. Die schnabulieren die Postler wohl schon selbst.

Doch auch ohne Plätzchen wird es eines der nettesten und geruhsamsten Weihnachten seit Jahren. Wie schon so oft muss ich es allein verbringen - Ramty wartet ja in Indonesien auf mich - doch hier auf dem Campingplatz habe ich schnell neue Freunde gefunden - wirkliche Freunde.

Und mit den neuen Freunden scheint nicht nur ein neuer Abschnitt der Reise zu beginnen, mit ihnen soll sich auch in meinem Leben vieles ändern. Ob es ein Zeichen für mein Leben sein soll: seitdem ich neue Freunde gefunden habe, erst hier in *Bangui*, später dann viele andere in Ostasien und Australien - seitdem habe ich kaum mehr technische Pannen. Sollte das etwa ein Wink des Schicksals sein? Jedenfalls fühle ich mich inzwischen sehr viel wohler unter Menschen, suche nicht mehr verzweifelt die Einsamkeit in den endlosen Weiten der Wüste. Oder liegt es etwa daran, dass ich ein bisschen verliebt bin?

Jedenfalls verläuft der Heilige Abend ganz anders als erwartet. Zusammen mit Ellen und Thomas, netten Nachbarn auf dem Campingplatz, habe ich eine frische, lebende Gans erstanden, die wir gemeinsam schlachten, rupfen und in Ofen brutzeln. Unter der festlich geschmückten Weihnachtspalme summen wir nicht nur heimatliche Weihnachtslieder, sondern lassen uns auch die Gans mit Knödeln, Rotkraut und einem leckeres Bier schmecken. Es ist wie zu Hause, nur viel festlicher und romantischer.

Weihnachten mitten in Afrika: 28 Grad Wärme, Kerzen flackern im Wind. Ruhige Idylle, Besinnung auf Freunde zu Hause, keine Hetze nach Geschenken oder Einkäufen, Zeit zur Diskussion mit Gleichgesinnten, zur Unterhaltung, zum Lesen, zum Schreiben von Briefen. Fürs Tagebuch! Einsamkeit, Alleinsein, Suche nach menschlichen Begegnungen: das alles sind fast nur noch Fremdworte für mich, seitdem ich hier so nette Menschen getroffen habe. Es scheint wie ein neuer Anfang!

Der Beginn eines neuen, nicht weniger abenteuerlichen, aber doch - menschlich gesehen - reicheren Lebens. Da kann ich viele Wochen in der Nähe eines geliebten Menschen verbringen.

gen; da kann ich später unerwartet bei einem Menschen Verständnis finden, deren Kultur sich von der unseren unterscheidet wie ein strahlender Sommermorgen von einem verregneten Herbstabend; und da kann ich - als Krönung von Freundschaft und Liebe - ein völliges Ebenbild meiner Gedanken und Gefühle kennen lernen, etwas, was ich bisher für unmöglich gehalten habe.

Doch bis dahin soll noch über ein Jahr vergehen, ein Jahr voller Abenteuer und Erfahrungen, im wahrsten Sinn des Wortes. Und das soll gleich am ersten Tag des neuen Jahres beginnen! Gleich in der ersten Minute!

Doch noch sitze ich hier in *Bangui*, lasse es mir gut gehen und weiß nichts von den bevorstehenden Strapazen und Erfahrungen. Denn inzwischen ist das Ziel dieser ersten ganz großen Etappe in fast greifbare Nähe gerückt: „nur noch“ viertausend Kilometer sind es bis zum Indischen Ozean, bis zur Verschiffung und dem Ende der strapaziösen Afrika-Etappe. Doch davon sind über 1200 Kilometer schwierigste Piste: quer durch Zaïre.

Denn in den letzten Tagen hat sich ein Gerücht bestätigt. Ein Gerücht, das uns vierhundert Kilometer Umweg beschert. Bei *Kisangani*, der Hauptstadt Ostzaïres, direkt auf unserer geplanten Route, ist eine Brücke unter der Last überladener LKWs eingestürzt, die einzige im Umkreis von dreihundert Kilometern. Das bedeutet für uns einen riesigen Umweg, noch dazu auf chaotischen Nebenpisten: über *Bangassou*, *Bondo* und *Buta* nach *Isiro*, weiter über *Epulu* hinüber nach Osten, nach *Beni*, zur Grenze nach Uganda.

Es soll mit Abstand der härteste Teil der gesamten Afrika- Etappe werden, doch es ist der einzige Weg, durchzukommen, ohne den *Lualaba*, den mächtigsten Strom Zaïres queren zu müssen. Gut, dass wir noch nicht ahnen, was uns da erwartet! Doch selbst wenn wir wüssten, was da auf uns zukommt, würde das den Reiz der nächsten Etappe nur erhöhen!

Bangui, Neujahr 1987

Ein neues Jahr ist angebrochen. Ein Jahr voller Sonnenschein und Glück? Oder wird es so chaotisch weitergehen, wie das alte Jahr aufgehört hat? Nein! Die Sterne stehen nicht schlecht für 1987!

So wie das neue Jahr angefangen hat, so kann es ruhig weitergehen! Denn es ist noch keine fünf Minuten alt, als mich Ellen herzlich in ihre Arme nimmt und auf beide Wangen küsst. Nur ein kleines Zeichen der Freundschaft. Doch für mich ist es mehr, als ich mir im Stillen erträumen kann. Welch ein Gefühl! Sie weiß nichts davon, was ich für sie empfinde, und ich werde es ihr bestimmt nicht sagen. Schließlich ist sie mit ihrem Freund hier, und ich will ihr Glück nicht stören.

Die letzten Tage des alten Jahres verbringen wir trotzdem gemeinsam und in guter Freundschaft, Tom, Ellen und ich. Einmal gehe ich mit Tom zum Bootfahren: wir sind wohl die ersten Weißen, die den *M'Bali*- Fluss, ein träges, braunes Gewässer im Wildwasserboot befahren. Wo immer wir aufkreuzen, bestaunen uns die Schwarzen. Und an der Furt, wo uns Andreas in seinem riesigen MAN abholt, läuft das ganze Dorf zusammen und kreischt vor Entsetzen, als wir die Luft aus dem Boot lassen und es klein zusammenlegen. Sicher glauben sie an irgend einen Woodoo-Zauber.

Am andern Tag bin ich dann das erste Mal allein mit . Gemeinsam fahren wir zur alten Villa von *Bokassa*, dem früheren Präsidenten - oder darf man Despoten sagen - von Zentralafrika. Von den Einheimischen wird die Villa noch heute teils liebevoll, teil ehrfürchtig bestaunt. In farbenfrohen, eindringlichen Bildern schildert uns dort der Führer, wie *Bokassa* damals seine Widersacher umbringen ließ: sie dienten als Löwen- und Krokodilfutter oder erfroren in einen riesigen Tiefkühlschrank. Böse Zungen behaupten sogar, *Bokassa* hätte die Tiefgekühlten genüsslich verspeist. Ansonsten ist die Villa, der frühere Regierungssitz, eher bescheiden. Viel eindrucksvoller ist da doch der Palast der neuen Regierung. Wer da wohl besser ist?

Ziemlich bedrückt von den Bildern, die uns der Führer so plastisch geschildert hat, sitzen wir auf der Heimfahrt nur schweigend nebeneinander, Ellen und ich. Jeder spinnt so seine Gedanken. Wenn Ellen nur etwas von den meinen wüsste!

Und schon ist das alte Jahr zu Ende: Sylvester! Den ganzen Tag widmen wir den Vorbereitung all der kulinarischen Genüsse unseres kalten Buffers: obligater Nudelsalat, leckere Fleischbällchen, bunte Salate, getoastetes Weißbrot, selbstgebackenes Schwarzbrot, und leckeres, zartes Fleisch. Als Krönung des ganzen gibt's Käsehäppchen mit Weintrauben. Wir schlemmen den ganzen Abend - gemütlicher als im besten Hotel - genüsslicher als zu Hause. Natürlich haben wir auch an den Durst gedacht: ein ganzer Plastikeimer voller Ananas-Bowle steht bereit und um Mitternacht lassen wir es uns nicht nehmen, mit original französischem Champagner auf das neue Jahr anzustoßen. Nicht etwa aus billigen Plastikbechern. Nein! Aus edlem Glas! Noblesse oblige!

Ein einziger Wehrmutstropfen fällt auf unser Glück: der Fahrer der Reisegruppe nebenan hat am Nachmittag ein achtjähriges Kind überfahren, das ihm direkt vor die Hinterräder gelaufen war. So gibt es noch in den letzten Stunden des Jahres eine Menge Aufruhr auf dem Camp. Der Fahrer wandert erst einmal ins Gefängnis, kommt aber bald im neuen Jahr wieder frei, wie wir später erfahren.

Den letzten Abend des Jahres lassen wir uns dennoch nicht vermiesen. Die Stimmung ist bombig. Inzwischen haben wir „Deutschen“ auch weitere Verstärkung bekommen: Karin und Reinhold sind mit ihrem blauen VW-Bus angekommen, auch sie wollen im neuen Jahr durch Zaïre. So sind wir inzwischen elf Deutsche: Ellen und Tom, Karin und Reinhold, Andreas I und II, ein vierköpfiges Hanomag-Team und ich. Gemeinsam können wir mit den Australiern nebenan gut mithalten, beim Feiern, beim Böllern und beim Trinken. Feuchtfröhlich rutschen wir hinein ins neue Jahr, begleitet von den besten Wünschen unserer neuen Freunde, begleitet auch von einem Trompetensolo, das so voller Dissonanzen ist wie das vergangene Jahr. Wir trinken auf ein ereignisreiches, abenteuerliches, aber gesundes, glückliches und uns freundlich gesonnenes Jahr 1987:

"Alles Gute, Happy New Year!"



Isiro, 14. Januar 1987

Uff, die erste Etappe in Zaïre ist geschafft! Neunhundert Kilometer! In elf Tagen! Ein Schnitt von nicht einmal neunzig Kilometern pro Tag; sonst schaffen wir so eine Distanz - selbst auf schwierigen Pisten - in drei, vier Stunden. Aber hier sitzen wir an die zwölf, vierzehn Stunden hinterm Steuer, respektive in den Schlammflöchern.

Denn Schlammflöcher gibt es hier wie Sand oben in der Sahara. Doch wenn ich zurückdenke an die nervenaufreibende Durchquerung der Sahara, so war das das reinste Kinderspiel gegen die Abenteuer, die wir hier tagtäglich bestehen müssen. Eine wahre Schinderei, für Mensch und Maschine! Aber wir haben's uns ja selber 'rausgesucht, so dürfen wir uns auch nicht beschweren!

Aber wer beschwert sich denn hier? Keiner! Nur manchmal die Autos: denn die haben es sich nicht 'rausgesucht, werden aber am allermeisten geschunden. Das fängt schon vor der Grenze zu Zaïre an, nämlich bei der „Besteigung“ der Fähre über dem *Uele*, den Grenzfluss zwischen Zentralafrika und Zaïre. Da müssen die Autos eine Stufe von fast einem halben Meter hochklettern, von der steilen, schlüpfrigen Uferböschung hinauf auf die Plattform der Fähre.

Doch erst einmal heißt es, die Fähre zu organisieren und zum Laufen bringen, ehe wir die Fahrzeuge verladen können. Wir, das sind zum einen Ellen und Tom, zum anderen Karin und Reinhold. Beide Paare sind per VW-Bus unterwegs; und alle vier fragten mich - mit einem nicht zu übersehenden Seitenblick auf den starken SANDFLOH - ob wir nicht alle zusammen fahren wollten. Gerne nahm ich das Angebot an, so kam wenigstens ein bisschen Abwechslung in den sonst doch recht eintönigen Alltag! Dass wir alle auf dieser strapaziösen Etappe zu den besten Freunden werden würden, hätte ich mir damals nicht träumen lassen.

So stehen wir nun zu fünft - mit drei Fahrzeugen, zwei VW-Bussen und dem SANDFLOH am Grenzfluss *Uele* und wissen nicht so recht, was wir tun sollen: die Fähre, ein rostiges, klappriges Ungetüm liegt drüben am andern Ufer, und von Erzählungen wissen wir, wie schwer es ist, den Kapitän einigermaßen nüchtern aufzutreiben. Doch voll guten Mutes, bewaffnet mit zwanzig Litern Diesel und zwei Autobatterien, um die Fähre zu starten, setzen wir uns in den wackeligen Einbaum und lassen uns von den Schwarzen zum anderen Ufer paddeln.

Dort geht die Rennerei los, um unseren Fährmann aufzutreiben. Doch der ist gerade auf dem Feld (welch ein Glück, nicht in der Kneipe), gegen Mittag soll er zurück sein. Also fassen wir uns erst einmal in Geduld, schauen uns die paar Hütten des Dorfes an und knüpfen schon 'mal Kontakte zum Zöllner. Doch da kommt schon unser Kapitän angelaufen, ist zufrieden über Sprit und Batterien und hat damit ruck-zuck den alten Diesel angeworfen, wir tuckern zurück ans zentralafrikanische Ufer.

Dort versuchen wir, die Autos einigermaßen heil auf die Fähre zu bringen. Ein paar alten Bohlen und unsere Sandblechen überbrücken die größte Stufe. Der SANDFLOH darf als erster probieren: ganz sachte rollt er erst das steile Ufer hinunter, setzt behutsam die Räder auf die schmalen, schwankenden Bohlen und kriecht zur Fährplattform hoch. Damit ist die Fähre erst einmal voll, sogar ein bisschen überladen. Also ablegen, über den Fluss und drüben das gleiche Spielchen wieder von vorn: provisorische Rampe bauen, auf den schmalen Bohlen ganz sachte nach unten rollen, dann greifen die Räder wieder. Der SANDFLOH ist glücklich, wieder

festen Boden unter den Reifen zu haben und zieht sich den steilen Uferhang hinauf. Uff, das war Millimeterarbeit!

Während ich am Zaïre-Ufer warte, versuchen die anderen ihr Glück. Die Auffahrt klappt problemlos. Doch als die Fähre wieder herüber angelegt hat, schafft es nur der leichte, gelbe Bus die steile Uferböschung hinauf. Den blauen Bus mit Karin und Reinhold zieht die Seilwinde nach oben. Das erste Mal seit der Abfahrt ist die Winde im Einsatz - doch noch lange nicht das letzte Mal!

Am frühen Nachmittag haben wir es endlich geschafft, alle drei Wagen sind am anderen Ufer und vom Zoll abgefertigt. Ganze 32 Kilometer schaffen wir noch an diesem, unserem ersten Tag in Zaïre, dann überrascht uns schon die Dunkelheit: die Dämmerung in diesen Breiten ist äußerst kurz. Gerade noch rechtzeitig finden wir auf einem freien Feld einen ruhigen Nachtplatz. Zweiunddreißig Kilometer am einem Tag. Das fängt ja gut an! Dabei haben wir uns gestern Abend gar nicht weit von hier, auf der zentralafrikanischen Seite erst wieder getroffen. Denn von *Bangui* aus, wo wir alle zusammen ein feuchtfröhliches Sylvester gefeiert haben, breche ich an Neujahr auf, einen Tag vor meinen Kameraden.

Das ist gut so, denn während der achthundert Kilometer auf der schnellen Lateritpiste nach *Bangassou*, lässt mich der SANDFLOH gleich wieder einmal im Stich: diesmal ist es die Wasserpumpe; doch ein paar leichte Schläge mit dem Holzhammer lösen auch dieses Problem sehr schnell. Am andern Tag mache ich noch mal ausgiebig Rast an den Wasserfällen vom *Koto* nahe bei *Kembe* und warte wie vereinbart auf die Nachzügler, kann noch einmal lange schlafen und ein bisschen lesen. Dabei stibitzen mir doch die Kinder des Dorfes meinen heißgeliebten Hut! So eine Frechheit! Doch heute morgen mache ich einen riesen Luftsprung, als mir ein freudestrahlender Oberpostmeister persönlich meinen Hut zurückbringt und sich überschwänglich entschuldigt. Welch eine Freude!! Welch ein letzter Eindruck von Zentralafrika!

Inzwischen stehen wir aber schon in Zaïre, noch nicht weit von der Grenze entfernt. Wir gönnen uns noch ein wenig Ruhe, denn am nächsten Tag geht die Schufferei erst richtig los. Auch am zweiten Tag haben wir nicht recht viel mehr Erfolg: ganze 54 Kilometer schaffen wir heute. Früh am Abend fallen wir hundemüde in die Betten, der Tag kostet all unsere Kräfte. Zwei knietiefe Schlammlöcher müssen wir durchqueren, Schaufeln, Sandbleche und das Abschleppseil sind pausenlos im Einsatz. Hundertmeterweise kämpfen wir uns vorwärts.

Dazwischen zur Abwechslung 'mal eine Brücke, das heißt ein paar Baumstämme, die quer über dem Bach liegen. Bei breiteren Flüssen müssen wir immer wieder verladen, das ist zwar sicherer als über die termitenzerfressenen Baumstämme zu balancieren, doch die steilen Auf- und Abfahrten machen besonders den beiden Bussen zu schaffen. Beide VWs klagen dann auch bald über verbogene Spurstangen, verspannte Aufbauten und gelockerte Muttern. Jeden Abend gibt es was zum Schrauben. Kilometer um Kilometer schlagen wir uns durch den Dschungel, der immer dichter und grüner wird, je näher wir an den Äquator kommen.

Nach vier Tagen in Zaïre zeigen die Tachos gerade zweihundert Kilometer mehr. Wir rollen in *Buta* ein. Eine berüchtigte Stadt, in der die korrupte Polizei die Touristen nach Strich und Faden ausnehmen will. Doch nicht mit uns! In einer riesigen Staubwolke rasen wir - dicht hintereinander fahrend - durch die kleine Stadt. Die Polizisten gucken erst ganz verdutzt, zucken dann aber nur mit den Schultern, als keiner von uns auf ihr aufgeregtes Winken und Pfeifen reagiert. Prompt erwischten wir dabei die falsche Abzweigung: wir müssen noch mal zurück, wieder bei der Polizei vorbei, die jetzt nur noch verständnisloser die Achseln zuckt. "Die spinnen, die Touristen!" Dann geht's schnell ab in Richtung Osten, nach *Titule*.

Während des letzten Krieges wurde hier von holländischen Missionaren eine prächtige Kirche gebaut. Sie lädt noch heute die Gläubigen zur Andacht und ist das größte Gebäude in der ganzen Stadt. Wir staunen nicht schlecht über diesen Prachtbau mitten im Urwald - mit bunten Bleiglasfenstern, Madonnenstatuen und einer eigenen Orgel. Junge Sänger proben gerade prächtige Choräle und wir sind ganz verzaubert von der festlichen Akustik des Kirchenschiffs.

An diesem Tag, dem heißesten bislang, gibt es dann auch ein bisschen Ärger im Team, als *Thomas* mit seinem schnellen Bus immer vorneweg fährt und nicht - wie abgemacht - ab und zu auf uns Nachzügler wartet. Auch wegen anderer Dinge bin ich über *Tom* ziemlich verärgert und beschließe, ab morgen wieder alleine zu fahren. Obwohl ich gerne bei *Reinhold* und *Karin* bleiben würde, sie sind e c h t e Kameraden!

So nehmen wir am nächsten Morgen Abschied voneinander, fahren wieder getrennte Wege - doch die gleiche Piste. So bleibt es nicht aus, dass wir uns bald wiedersehen: als ein schwerer Laster den Weg versperrt und keiner vorbeikommt. Ich nehme ihn rasch auf den Haken und im Nu ist der Weg wieder frei, wir alle können unsere getrennten Wege fortsetzen. Am Abend treffen wir uns dann doch alle wieder, denn inzwischen haben wir *Poko* erreicht, eine Missionsstation, wo wir alle ein, zwei Tage Rast einlegen wollen.

Pater Clemens, so heißt der urige Deutsche, der seit achtundzwanzig Jahren diese katholische Missionsstation leitet und uns herzlich willkommen heißt. Noch am Abend beten wir alle gemeinsam in der modernen Kirche; dass ein „Ungläubiger“ unter ihnen ist, merken sie nicht. Am nächsten Tag chauffiert uns Pater Clemens dann persönlich durch die Kaffee-, Reis- und Baumwollplantagen der Mission, die ihr ein recht gutes Einkommen beschere. Daneben treibt die Mission noch Holzwirtschaft, bildet Krankenschwestern und Schreiner aus, Berufe, die hier wahre Mangelware sind.

Zu allem, was wir sehen, lässt der Pater seine kernigen Sprüche los; dass er ein Mann der Kirche ist, das ist kaum zu glauben. Unvergesslich bleibt ein kurzer Abstecher, als der heilige Mann seinen Mercedes 300 GD mit hundert Sachen kreuz und quer über das Stoppelfeld des nahen Flugfeldes scheidet: "Ab und zu muss man den Wagen schon ausfahren, sonst macht es keinen Spaß!", ist sein trockener Kommentar.

Sehr nachhaltig beeindruckt uns auch ein Besuch im örtlichen Gefängnis, wo Mörder und Diebe zwar nachts angekettet werden, doch tagsüber frei herumlaufen, um sich so ihr Brot selbst zu verdienen und nicht der Gemeinschaft zur Last fallen - eine praktische, soziale Einrichtung!

Am Abend sind wir dann zum Palmwein bei Samuel und seiner Frau Françoise eingeladen, beide so etwas wie die rechte Hand des Paters - auch das ein unvergessliches Erlebnis; der Palmwein schmeckt zwar eher etwas wie Seife und ist nicht nach jederfraus Geschmack, doch uns anderen mundet er ganz gut. Und er hat es in sich! Spät abends müssen wir uns gegenseitig stützen, als wir zurück zu den Autos wanken. So vergeht unser Pausentag wie im Fluge. Wir besuchen noch einen einheimischen Mediziner, der trotz der 'Konkurrenz' durch das Missionskrankenhaus die Kranken nach wie vor auf s e i n e Weise heilt. "Mit seinen Kräutern, Tränken, Mixturen und Zaubersprüchen, deren Geheimnis nur er allein kennt, erzielt er ganz beachtliche Erfolge. Selbst bei Krankheiten, die wir gar nicht kennen!", erzählt uns der Pater, voller Hochachtung für den weisen, alten Mann.

Dienstag Mittag setzen wir uns dann aber wieder auf die Piste: sie ist miserabel wie zuvor, führt uns nach Osten, in Richtung *Isiro*, wo wir Geld wechseln und tanken wollen. Zwar müsste der Sprit noch reichen, aber wir wissen ja nicht, was uns noch so alles bevorsteht. Auf den mise-

rablen Strecken, die wir hinter uns haben, kletterte der Spritverbrauch immerhin auf mehr als 30 l/100 km, fast doppelt so viel wie auf *normalen* Routen. Deshalb vorsichtshalber frühzeitig bunkern! Doch in *Isiro* stehen wir dann ziemlich ratlos vor den leeren Zapfsäulen.

Also erst mal etwas Gutes essen, dann sehen wir weiter! Ein griechisches Restaurant am Marktplatz macht einen einladenden Eindruck, wir sitzen im schattigen Garten, bestellen kühle Cola, Pommes Frites, Steaks, Melonen und leckere Ananas. Welch ein Unterschied zu unserem täglichen Dosenfraß! Kaum haben wir die letzte Scheibe des Nachtischs weggeputzt, da spricht uns ein junger, sympathischer Schwarzer an, ob wir nicht Benzin bräuchten. „Oh ja, Benzin und Diesel!“ „Wie viel braucht Ihr denn?“, will er wissen. „Zweihundert Diesel, vierhundert Benzin!“ „Kein Problem!“ Wir sollen gleich mitkommen. Der Preis ist akzeptabel, Geld ist inzwischen auch genug getauscht, so rollen wir hinter dem Mofa des Schwarzen her.

Erst durch die halbe Stadt, dann rechts, durch ein paar schmale Gassen, schließlich stehen wir in einem finsternen Hof. Das Tor schließt sich, wir fürchten schon, dass man uns in eine Falle gelockt hat. Da öffnet sich gemächlich ein anderes Tor. Dahinter türmen sich meterhoch die Benzinfässer. Im Nu ist das kostbare Nass in Tanks und Kanister umgepumpt, erleichtert rollen wir hinaus, der nette Schwarze bringt uns zurück zu unserem Restaurant, wo es inzwischen an der Zeit ist, den „Four-o’Clock-Tea“ zu nehmen.

Frisch gestärkt, mit vollen Tanks und vollem Magen rollen wir glücklich aus *Isiro* hinaus, schaffen sogar noch sechzig Kilometer auf einer überraschend guten Piste, bevor schlagartig die Nacht über uns hereinbricht. Und da der Tag doch unerwartet erfolgreich verlaufen ist, lassen wir uns die Gelegenheit nicht nehmen, darauf anzustoßen. Hoffentlich bleibt die Piste so gut, hoffentlich bleibt uns das Glück weiterhin treu.



Mount Hoya, 19. Januar 1987

Doch das Glück auf der Piste verlässt uns schon am nächsten Tag wieder. Die gute Piste ist nur kurz und bald fallen wir wieder in die nächsten Schlammlöcher. Und die Löcher sind uns treue Begleiter bis zur Grenze nach Uganda.

Doch immerhin schaffen wir am Tag nach *Isiro* knappe einhundertachtzig Kilometer, obwohl die Pisten weiterhin holprig und uneben sind. Dafür gibt es nicht mehr ganz so viele Fährten die viel Zeit kosten. Die Piste führt mehr Richtung Süden, erst kurz hinter *Nia-Nia* können wir wieder nach Osten abzweigen und erreichen am sechzehnten Tag ein weiteres Etappenziel, *Epulu*.

Bis vor wenigen Jahren wurden von hier ausgedehnte Großwildjagden veranstaltet. Inzwischen ist der Tierbestand aber auch hier so dezimiert, dass sich das Geschäft nicht mehr lohnt. Ein einziges, hochbeiniges Streifengnu läuft im Gehege umher und gibt uns einen klitzekleinen Vorgeschmack auf die reiche Tierwelt, die in Ostafrika auf uns wartet. Doch etwas anderes begeistert uns viel mehr als das einsame Gnu: ein Wasserfall. Das anschließende Flussbassin lädt ein zum Schwimmen - das erste Mal in Schwarzafrika wagen wir ein Bad im Fluss. Die sonst unkalkulierbare Gefahr der Bilharziose besteht hier in dem reißenden Fluss nicht. So tummeln wir uns stundenlang am und im Wasser, eine echte Wohltat nach den vielen Wochen 'auf dem Trockenen'!

Doch auch der Wasserfall selbst ist nicht ohne! Mit ein bisschen Glück sogar befahrbar. Also Boot aufpumpen und ab ins Vergnügen. Drei-, viermal üben wir erst in den Kaskaden am Rande, dann wagen wir uns in den Hauptkanal. Doch der ist n i c h t fahrbar! Bevor wir uns überhaupt recht besinnen können, treibt das Boot Kiel oben. Wir selbst haben Glück, werden aus dem gefährlichen Kehrwasser herausgespült! Ein Schuh von Tom und meine Sonnenbrille bleiben in den Fluten. Wir kommen noch einmal mit einem blauen Auge davon! Das soll uns eine Lehre sein! Doch es hat irren Spaß gemacht, zum Trotz fahren wir gleich noch ein paar Mal die seitlichen Kaskaden. So einfach geben wir nicht klein bei! Drüben in Australien, gegen Ende der Reise werde ich noch ein paar Lektionen in Sachen Wildwasserfahren bekommen, ehe ich die Gefahren des tosenden Wasser und der Strömungen richtig einschätzen kann.

Der nächste Tag ist dann der Ruhe und den Pygmäen gewidmet. Zusammen mit einem Führer schlagen wir uns auf schmalen Pfaden stundenlang durch den Dschungel zu einem Dorf der Pygmäen. Doch die haben rechtzeitig Reißaus genommen, nur ein paar Kinder und alte Frauen sind noch im Dorf. Dennoch ist es ein Erlebnis, zu sehen, wie einfach und doch glücklich diese Menschen leben. Sie sind zufrieden mit dem, was der Urwald ihnen zu bieten hat. Und das ist doch eine ganze Menge: da gibt es Wild in Hülle und Fülle, das Wasser der Quellen sprudelt frisch und klar, Bäume und Sträucher beschenken reichlich Früchte und Beeren, und aus dem harten Holz der Urwaldriesen kann man Hütten bauen, Möbel schnitzen und Amulette. Denn die braucht man gegen die bösen Urwaldgeister.

Gegen Touristen helfen diese Amulette nicht!

Doch der Regengott hat ein Einsehen mit den Pygmäen. Er schickt schnell ein tropisches Gewitter - die Touristen rennen zurück zu ihren Autos, verkriechen sich in den Blechkisten und wissen gar nicht, wie erfrischend ein tropischer Regenguss sein kann. Das Abendessen wird heute ausnahmsweise einmal im SANDFLOH serviert, draußen schüttet es in Strömen, das erste

Mal seit viereinhalb Monaten! Und selbst mit fünf Leuten ist es im SANDFLOH noch recht gemütlich.

Langsam brechen nun unsere letzten gemeinsamen Tage an. Vorher aber noch zweihundert Kilometer Piste, die uns wieder äußerste Konzentration abverlangen. Obwohl die Schlammlöcher nicht mehr ganz so tief sind, ist nach wie vor an ein zügiges Vorwärtskommen nicht zu denken. Entweder sind die Spurrillen so tief, dass die VWs unten aufsitzen. Oder die Piste wird in der Regenzeit zum Bachbett und ist von tiefen Längsrinnen zerfurcht, die wir nur mit äußerster Vorsicht und in extremer Schräglage queren können. Sogar der SANDFLOH legt sich ab und zu so weit auf die Seite, dass ich Angst habe, er bekommt das Übergewicht.

Doch durch die langsame Fahrerei bekommen wir auch rasch Kontakt zu den Einheimischen. Zwar liegen nur wenige Dörfer direkt an der Straße - wer will schon gern den Staub schlucken, den die schweren LKWs Tag für Tag aufwirbeln - doch dort halten wir fast regelmäßig. Decken uns mit Früchten ein oder feilschen um originelle, einheimische Schnitzereien, bunkern Wasser oder unterhalten uns eben nur mit den netten Schwarzen. Bei einer dieser Begegnungen am Pistenrand verschenke ich schließlich meinen Regenschirm, besser gesagt die Überreste davon, nicht viel mehr als das Gestänge mit ein paar Fetzen Stoff. Doch die Empfängerin, eine hübsche junge Schwarze, freut sich wie eine Schneekönigin darüber. Immer wieder spannt sie ihn auf, betrachtet ihn von allen Seiten und zeigt ihn im ganzen Dorf herum.

Auch die Schwarzen sind freigebig und hilfsbereit. Als ich an der Strecke wieder einmal Wasser bunkern will, immerhin sechs Kanister à zwanzig Liter, reißen sich die Jungs das ganzen Dorfs darum, meine Kanister tragen zu dürfen. Allerdings nur die Leeren! An der Quelle, weit ab des Dorfes füllen wir sie mit frischem, klarem Quellwasser. Als die Jungs die vollen Kanister wieder zurück tragen wollen, machen sie alle schon nach ein paar Metern schlapp. So schleppen wir das kostbare Nass doch selbst zurück zum SANDFLOH, belohnen uns zu Abend mit einer köstlichen Tasse Tee aus frischem Quellwasser.

Apropos Tee: auf der Fahrt mit den neuen Freunden hat eine Angewohnheit die Runde gemacht, die ich bisher immer als typisch englisch abtat: der „Five o'clock tea“. Nicht immer genau um fünf, sondern eben nach einem anstrengenden Tag. Wir gönnen uns eine Kanne Tee, Rezept made in Afrika: einen Topf voll schwarzem Tee, 2-3 Esslöffel Zucker, 4-5 Teelöffel C-frisch Getränkpulver und den Saft von einer Zitrone oder zwei Limonen. Später in Australien kann ich das Rezept sogar noch verfeinern: 1-2 Teelöffel 'Grand Manier' runden den Geschmack erst so richtig ab!

Während wir also abends zumindest gemeinsam Tee trinken und das Essen kochen, so sind wir tagsüber doch immer wieder auf uns selbst gestellt. Das erfährt sogar *Tom*, der sonst immer vorneweg rast, dass *Reinhold* und ich echt Mühe haben, nachzukommen. Doch gestern muss auch *Tom* einmal klein begeben: da kämpfen wir uns noch im Scheinwerferlicht die schmale Piste nach *Mount Hoya* hoch, die vom letzten Regenguss noch arg schlüpfrig ist. Die Nacht hat uns zwar schon lange eingeholt, doch wir wollen die markante Höhe noch erreichen. Ausnahmsweise fahre ich 'mal vorneweg und bin schon lange oben, wundere mich, wo die anderen nur bleiben. Ich mache kehrt, fahre ein Stück hinunter und da sehe ich sie schon stehen.

Der gelbe Bus von *Tom* steckt halb im Graben, die Scheinwerfer gen Himmel gerichtet, und auch der blaue Bus dahinter sitzt fest. *Tom* versucht es erst noch ein paar Mal auf eigene Faust, doch er rutscht immer tiefer in den Graben. So nehme ich ihn auf den Haken, ziehe ihn im Rückwärtsgang die letzten zweihundert Meter hinauf - und gleich quer über den verschlammten Camping zu einem trockenen Platz. *Reinhold* schafft es aus eigener Kraft. Wie

überrascht sind wir aber, als wir hier oben ankommen und uns endlich den Schlamm von den Schuhen gekratzt haben. Ein luxuriöses Restaurant erwartet uns: weiße Tischdecken, flackernde Kerzen, das Steak auf echtem Porzellan, der Wein in Kristallgläsern. Und wir denken, wir sind mitten in Afrika, in einem der ärmsten Länder!

Wir werden zuvorkommend bedient - wir sind die einzigen Gäste. Ein wenig deplaciert kommen wir uns schon vor, als wir uns in unseren schmutzigen Jeans von einem Ober in schwarzer Livree, Fliege und weißen Handschuhen bedienen lassen. Doch das feudale Mahl schmeckt vorzüglich, vor allem der Wein aus ostafrikanischer Hanglage. Und nicht einmal der Preis ist ver-salzen: 600 Zaïre, umgerechnet 12.50 DM für ein komplettes Menü mit Suppe, Steak, Kartoffeln, Gemüse, Dessert, Kaffee und Wein. Hier gehen wir öfters zum Essen her!

Heute morgen schlafen wir entsprechend lange. Als uns gegen neun Uhr die Sonne wach küsst, drängeln sich draußen schon die Andenkenverkäufer in dichten Trauben; doch sie haben nur billigen Touristenschund anzubieten, mit uns können sie da kein Geschäft machen. Von den berühmten Grotten und Wasserfälle von *Mount Hoya* sind wir ein wenig enttäuscht. Die Grotten selbst sind zwar recht sehenswert, doch mit denen in Südfrankreich oder Jugoslawien nicht zu vergleichen. Trotzdem hat sich der Abstecher hier herauf gelohnt - schon wegen des guten Essens.

So, nun trennen sich unsere Wege also endgültig. Nach drei Wochen gemeinsamer Abenteuer, nach drei Wochen, die wir zusammen durch Dick und Dünn gingen, fällt uns der Abschied schwer. Tom und Ellen wollen so schnell wie möglich zum Bergsteigen ins *Ruwenzori*-Gebirge, gleich hier nebenan, nur auf der anderen Seite der Grenze. Karin und Reinhold wollen weiter nach Süden, zu dem Bergaffen nach *Goma* und nach *Kigali*, drüben in Ruanda. Ich selbst will versuchen, so bald wie möglich Kenia, zu erreichen, um dort zum Bergsteigen und auf Safari zu gehen. In *Mombasa* schließlich will ich den SANDFLOH verschiffen.

Nun heißt es endgültig Lebewohl sagen. Doch wenn wir alle in ein paar Monaten wieder zurück sind, werden wir uns bestimmt wiedersehen. Da organisieren wir ein spezielles „Zaïre-Wochenende“, schaufeln wieder im Schlamm, schleppen Sandbleche und schieben VW-Busse durch dem Matsch. Schauen uns die Bilder von dieser abenteuerlichen Etappe an. Und schwelgen noch einmal in dem Gefühl guter Kameradschaft, die sich inzwischen zu einer wahren Freundschaft entwickelt hat.

"Auf Wiedersehen daheim! Und gute Fahrt!"



Kericho, 1. Februar 1987

Kaum bin ich allein, ohne meine neuen Freunde, da hat es mich auch schon wieder erwischt. Doch wieder einmal habe ich Glück im Unglück.! Erst hier im vergleichsweise zivilisierten Kenia gibt die Steuerkette des Motors zum zweiten Mal ihren Geist auf. Nicht etwa in Uganda oder sogar schon in Zaïre. Dort wäre guter Rat teuer gewesen, hier in Kenia ist das Problem sicher lösbar. In den Teefeldern von *Kericho*, im Westen Kenias stehe ich nun und warte, bis mich am Montag ein Wagen in die Stadt schleppen kann. In der Zwischenzeit wandern meine Gedanken wieder zurück, denn seit dem Abschied von meinen Freunden in *Mount Hoya* hat sich wieder eine ganze Menge ereignet.

Vom *Mount Hoya*, fahre ich - doch noch zusammen mit *Karin* und *Reinhold* - Richtung Süden, Richtung *Beni*. Je näher wir aber an die Grenze zu Uganda kommen, desto holpriger wird die Piste. Einstimmig beschließen wir, gleich hier über die Grenze zu fahren. Denn die Belastung für die Wagen ist fast nicht mehr zu verantworten.

Dieser Meinung ist auch mein SANDFLOH! Kaum haben seine Räder die ebene Teerstraße in *Beni* erkannt, da bricht mit lautem Getöse die linke Vorderfeder. Das ist doch wieder typisch 'Unimog'! Über dreitausend Kilometer hat er mich treu und brav durch Dick und Dünn begleitet, über die abenteuerlichsten Pisten des schwarzen Kontinents - doch jetzt, wo die Straße eben, ja sogar geteert ist, da lässt er mich schmäählich im Stich! Mir scheint, die Piste kann ihm gar nicht schlammig, ausgewaschen und holprig genug sein! So stehe ich also da mit einer gebrochenen Feder. Das nimmt mir schnell die Entscheidung ab: auf schnellstem Weg werde ich versuchen, Kenia erreichen, um dort eine neue Feder aufzutreiben. Also ab nach Osten, Richtung Uganda. Doch auch Karin und Reinhold haben genug von der Schüttelei und begleiten mich noch ein bisschen, wenigstens bis hinter die Grenze.

Die paar Kilometer hinunter zum Grenzposten, nicht weniger holprig als die übrigen Pisten in Zaïre, werden zur Nervenprobe. Bei jedem Löchlein scharrt und schabt die gebrochene Feder an der Aufhängung, gibt grässliche Laute von sich. Lautstark beschwert sie sich, will mir wohl die Strapazen der vergangenen Wochen mit gleicher Münze heimzahlen! Von Federung natürlich keine Spur mehr. Doch Karin und Reinhold halten tapfer zu mir und gemeinsam erreichen wir die Grenzstation.

Die Abfertigung geht unerwartet reibungslos, nur der zweite Pass mit dem Visum wird beanstandet. Noch während ich mit den Grenzern verhandle, kommt eine andere deutsche Reisegruppe des Wegs. In einem riesigen Ungetüm, einem FAUN-LKW. Der Reiseleiter klärt nicht nur die Grenzer auf, dass zwei Pässe in Deutschland ganz normal sind, sondern fragt mich fast beiläufig, ob ich nicht eine neue Feder für den SANDFLOH brauche, er hätte da eine dabei!

Wenn das kein Zufall ist! Oder ein Wink des Schicksals? Es ist zwar eine Hinterfeder, sie ist ein bisschen zu lang, doch fürs erste passt sie. Schnell sind wir uns handelseinig und vor Freude jauchzend rolle ich mit den anderen die ersten Kilometer nach Uganda hinein, schön der Größe nach gestaffelt: VW-Bus, SANDFLOH, FAUN. Ab dem Grenzfluss herrscht Linksverkehr, ein Relikt aus den Zeiten, als Ostafrika noch zum britischen Empire gehörte. Die Umstellung gibt kaum Probleme. Nur die ersten zwei Tage wundern wir uns noch ein bisschen über die Autos, die uns auf der falschen Seite entgegenkommen.

Noch am gleichen Abend erreichen wir auch die andere Hälfte der Welt: die Südhalbkugel! Das erste Mal am Äquator, das muss natürlich gefeiert werden! Also rauf zu der netten Hütte im *Queen Elizabeth Parc*. Dort genießen wir die prächtige Aussicht auf die Hügel des ostafrikanischen Schildes. Lange sitzen wir an dem lauen Abend draußen, nippen an unserem letzten Glas Champus und lauschen den fremden Tönen der subtropischen Savanne.

Am andern Morgen schnell die Feder wechseln. Der SANDFLOH steht zwar jetzt etwas schräg, doch das tut der Freude über das unerwartete Ersatzteil keinen Abbruch. Karin und Reinhold dampfen nun endgültig nach Süden ab, um in *Kigali* Verschiedenes zu erledigen. Ein inzwischen wieder kuriertes SANDFLOH trägt auch mich weiter nach Osten. Voller guter Laune, neuem Mut und Tatendurst will auch ich mich am *Ruwenzori*-Gebirge versuchen, von dem Ellen und Tom, unsere zwei Bergsteiger in so großen Tönen geschwärmt haben.

Dort hoffe ich auch insgeheim, Ellen wiederzutreffen, mit der mich immer noch etwas mehr als bloße Freundschaft verbindet. Auf guter, ebener Straße rolle ich - jetzt wieder allein - nach *Kasese* und hinauf nach *Kilembe*, zu einer Kupfermine, wo ich Rast mache. Von Bergsteigern aber ist weit und breit nichts zu sehen. Also wieder hinunter und weiter nach Norden. Und wer kommt mir da entgegen? Ein gelber, schlammverkrusteter VW-Bus. Na klar, Ellen und Tom. Sie bereiten gerade ihre Bergtouren vor, besorgen Ausrüstung und Verpflegung für die Träger. Wir treffen uns später am „Mountain Club“, am nächsten Tag soll Abmarsch sein.

Die ersten zwei, drei Tage will ich die beiden begleiten. Noch nie zuvor war ich in den Bergen, geschweige denn in einem tropischen Regengebirge. Doch vielleicht kann ich von den beiden etwas lernen. Also abends noch rasch den Rucksack packen und früh schlafen gehen. Doch trübes, graues, regnerisches Wetter macht mir einen Strich durch die Rechnung. Keine Seltenheit hier im *Ruwenzori*, denn übersetzt heißt es so viel wie Regenmacher-Gebirge. Und es macht seinem Namen alle Ehre.

Zwar hält der Himmel noch, als wir losmarschieren, doch gegen Nachmittag öffnen sich dann die Wolken. Erst nieselt es fein, dann ergießt sich ein tropischer Regen über uns. Wir sind nass bis auf die Knochen. Die erste Stunde des Wegs führt uns sanft bergan, quasi zum Warmlaufen. Nach einer kurzen Rast am Fluss klettert der Weg dann aber steil bergan, um nach einer halben Stunde ebenso steil wieder abzufallen. Dann wieder steil bergauf durch Bambus und Farne, eine richtige Achterbahn. Doch wir gewinnen trotzdem an Höhe, die erste Hütte soll auf 2650 Metern stehen.

Doch kurz vorher gebe ich auf. Ich bin patschnass, der Rucksack ist schwer wie Blei und sogar der Schlafsack ist pritschelnass. Darin die kalte Nacht zu verbringen - das wäre Selbstmord. Also kehrtmachen und drei Stunden lang allein den glitschigen Weg zurückhatschen. -zigmal rutsche ich aus. Vor Anstrengung zittern mir alle Glieder. Ich bin kurz vor dem Umfallen. Endlich, gegen halb sechs Uhr abends erreiche ich triefnass den rettenden SANDFLOH.

Ein heißer Tee hilft mir wieder auf die Beine. Bergsteigen - das ist nichts für mich! Und Bergsteigen im Regenwald schon gar nicht! Dann doch lieber einen Tag faulenzten und ein gutes Buch lesen.

Abends dann noch auf ein Bierchen zum Mountain Club. Ganz aufgelöst spricht mich dort *John Mate*, der Chef des Clubs an: seine Schwägerin liegt in den letzten Wehen, ich soll sie schnell ins Krankenhaus fahren. So rolle ich am Abend noch die dreißig Kilometer nach *Kasese* und hinauf nach *Kilembe*, begleitet von der halben Familie, vier Frauen und dem Bruder. Wohlbe-

halten erreichen wir gerade rechtzeitig das Hospital, eine halbe Stunde später wird die Frau von einem gesunden Jungen entbunden, sie taufen ihn auf den Namen „John Peter“.

Nach der Rückkehr nichts wie ab ins Bett. Am Morgen lacht dann wieder die Sonne von einem strahlend blauen Himmel, als ob sie mich für die gute Tat von gestern belohnen wollte. Also noch einmal alle Kraft zusammennehmen, Rucksack umschnallen und zum zweiten Mal den Berg angehen! Vielleicht klappt es ja diesmal! Schon beim ersten Mal aufzugeben, das gilt bei mir nicht! Den Weg kenne ich inzwischen, schon nach 4 1/2 Stunden bergauf und bergab habe ich die erste Hütte erreicht, ein karger Verschlag aus Alublech, ohne jede Einrichtung. Und ohne Wasser! Doch ich brauche dringend Wasser zum Kochen und Trinken. Also weiter!

Trotz der Schmerzen in meinem linken Knie, das ich mir beim ersten, ungewohnten Abstieg wohl ein wenig gezerzt habe, mache ich mich auf den Weg zur nächsten Höhle. Drei Wegstunden entfernt. Nach einer Stunde schon wird der Wald richtig märchenhaft, lange Flechten hängen an den Ästen, links und rechts des Weges weit ausladende Farne. Auch auf den Bäumen. Schmarotzerpflanze. Zeichen immens hohen Niederschlags - 4000 Millimeter pro Jahr.

Auch am Boden diese Zeichen: bei jedem Schritt versinke ich bis zu den Knöcheln im Morast, die Schuhe laufen voller Wasser, der Schlamm wird mit jedem Schritt tiefer. So schaffe ich die Höhle heute nicht mehr - also wieder kehrt machen, zurück zu der Wellblechhütte. Ohne Wasser. Kurz vor Einbruch der Dunkelheit erreiche ich die rettende Baracke, mache es mir etwas abseits, unter einem schützenden Felsüberhang bequem. Bald krieche ich in den Schlafsack, doch an Schlaf ist trotz der müden Knochen nicht zu denken.

Die Geräusche der Wildnis sind mir zu fremd. Brüllt da nicht ein Löwe gleich nebenan? Und raschelt da nicht eine Schlange? Dort in dem Baum, ist das nicht der Affe, der es auf meinen Rucksack abgesehen hat? Die Nacht ist pechschwarz, kein Mond, kein Stern ist am Himmel zu sehen.

Ich überlege, was die Stadt, was die Zivilisation aus den Menschen gemacht hat. Früher haben die Menschen doch in der Natur gelebt, im Einklang mit ihr. Da waren sie erst Jäger und Sammler, später Bauern und Hirten. Sie lebten davon, was die Natur ihnen bot. Doch heute, wie weit hat sich heute der Mensch - zumindest der, der sich „zivilisiert“ nennt - von der Natur entfernt, sich ihr entfremdet. Er kann ja nicht einmal eine Nacht in 'freier Wildbahn' zubringen, ohne gleich um sein Leben zu fürchten. Oder bin ich da etwa eine Ausnahme, ein Angsthase? Kann nicht dieses Unbehagen, wenn wir uns in der 'feindlichen' Natur, wie wir das nennen, aufhalten, kann das nicht der Grund dafür sein, warum der Mensch mehr und mehr von dieser Natur vernichtet? Weiß er gar nicht, was Natur eigentlich ist, wie die Natur wirklich funktioniert? Oder glaubt er, auch ohne Natur, ohne eine gesunde und intakte Umwelt auskommen zu können? Welch ein Trugschluss!

Die Menschen möchten zwar gerne ohne die Natur auskommen - zumindest ohne Rücksicht auf sie nehmen zu müssen. Doch ohne sie ist an Leben, an Überleben gar nicht zu denken! Auch wenn der Mensch sich das oft einbildet! Wenn wir der Natur das Wasser abgraben, sie immer weiter zurückdrängen, dann sägen wir doch den Ast ab, auf dem wir selber sitzen!

Gedanken, über Mensch und Natur. Gedanken wandern durch meinen Kopf, während ich mich im Schlafsack hin und herwälze. Dazu ist es bitterkalt!! Die ganze Nacht über zitterte ich mich warm, erst am frühen Morgen finde ich etwas wohlverdiente Ruhe. Ein spärliches Frühstück gibt mir kaum Kraft für einen anstrengenden Tag. In der Verfassung noch einmal durch den

Sumpf stapfen? Nein, danke! Ich beschließe den endgültigen Rückmarsch. Der Berg hat mich besiegt! Doch nur dieses eine Mal!

Schon zehn Minuten später, den viel zu schweren Rucksack wieder auf den Schultern, fängt mein Knie erneut an, zu schmerzen. Nur noch humpelnder Weise komme ich vorwärts. Nach einer Stunde geht gar nichts mehr. Ich gönne mir eine Pause, krame die elastische Binde vor und bandagiere das Knie. Jetzt geht es ein wenig besser. Trotzdem brauche ich noch über vier Stunden zurück zum SANDFLOH, wo ich mich endlich langlegen kann.

Am andern Morgen sind die Schmerzen weg. Bis ich zum ersten Mal auftrete. Da ist wieder der stechende Schmerz im linken Knie. Kupplung oder Bremse treten? Unmöglich! Also noch einen Tag Erholung, kräftig mit 'Mobilat'-Salbe einreiben und auf Besserung hoffen. Die Schonung hilft, am 27. kann ich mich wieder auf die Socken machen, versuche erst einmal *Kampala*, die Hauptstadt zu erreichen. Von dort aus ist Kenia und *Nairobi* nicht mehr weit!

Doch die Straße ist miserabel oder besser gesagt, nicht vorhanden, nur eine Ansammlung von riesigen Schlaglöchern. So komme ich kaum voran. Und prompt treffe ich Karin und Reinhold wieder, die inzwischen in *Kigali* alles erledigt haben und jetzt auch zum Klettern ins *Ruwenzori* wollen. Hoffentlich haben sie schöneres Wetter als ich! Ein kurzer Stop, Austausch von Neuigkeiten, dann rolle ich weiter.

Bis mich die Miliz aufs Korn nimmt. Auf Kimme und Korn! Kurz vor *Mbarara* hat die Miliz eine Straßensperre aufgebaut. Wie schon Dutzende vorher. Einer der 'Soldaten' winkt mich durch, ein anderer will mich anhalten. Natürlich fahre ich weiter, sollen die sich doch einig werden! Doch schon schießen die Kinder scharf. Denn nicht älter als elf, zwölf Jahre sind die Bengel, die hier beim Militär sind. Und sie schießen wider Erwarten gut! Ein paar Warnschüsse, dann nehmen sie den linken Hinterreifen aufs Korn. Treffer! Pffft. Die Luft ist 'raus, das Projektil steckt im Gummi! Da hilft nur noch Anhalten. Gute Mine zum bösen Spiel machen. Das Herz klopft mir bis zum Hals. Doch einschüchtern lasse ich mich nicht. Nicht von den jungen Soldaten. Nicht von der kreischenden Menge um mich herum. Erst einmal muss ich den Reifen wechseln.

Inzwischen haben die 'Soldaten' auch ihre eigenen Landrover flott gemacht und stehen neben mir. Ich schaue in den Lauf von einem halben Dutzend Gewehren. Sehr eindeutig zeigt man mir, wo's langgeht: zur nächsten Garnison. Im Konvoi: ein Landrover vor mir, einer hinter mir, ich in der Mitte drin. Ein mürrischer Junge mit abgesägtem MG sitzt im SANDFLOH neben mir, passt auf, dass ich nicht abhau. Ich werde mich hüten! In der Garnison dann wieder helle Aufregung: ein Weißer, ein Tourist! Jetzt geht alles sehr schnell. Der Offizier, der einzige, der ein paar Brocken Englisch spricht, entschuldigt sich für das Verhalten seiner Jungs, schaut kurz ins Innere des 'Flohs' und wünscht mir „Gute Fahrt“.

Das ist ja noch 'mal gut gegangen! Später, auf dem Camping in *Nairobi* bemerke ich erst, welchen Schaden die schießwütigen Jungs wirklich angestellt haben: ein Projektil hat auf dem Dach deutliche Spuren hinterlassen: erst durchschlug es den linken Staukasten, machte einem Ersatzreifen den Garaus, prallte an den (leeren) Benzinkanistern ab und blieb schließlich in der Karkasse des zweiten Reifens stecken! Welch eine Wucht musste da dahinterstecken!

Doch noch ahne ich nichts von dem 'Dachschaden', bin nur glücklich, heil davongekommen zu sein und rolle noch immer klopfenden Herzens die etwas besser werdenden Straßen hinunter. Das heißt, nur die Löcher werden etwas kleiner und weniger zahlreich als drüben im wilden Westen. Ganz artig halte ich ab jetzt an jeder Straßensperre, doch es will niemand mehr etwas

von mir wissen. Doch noch immer sieht man links und rechts der Straße die Zeugen des Bürgerkriegs, der hier bis vor ein paar Jahren noch tobte. Ida Amin Dada und sein Terrorregime sind bis heute unvergessen. Da stehen ausgebrannte Panzer und umgekippte LKWs. Kinder mit MGs sichern ihre Dörfer, erpressen ab und zu Wegezoll. Unbehelligt erreiche ich *Kampala*. Die Hauptstadt Ugandas. Am Freitag Abend, mitten in der Rushhour rolle ich hindurch. Anmutig schmiegt sich die Stadt an die zahllosen Hügel. Sie macht - im Vergleich zu den ländlichen Regionen - einen gut entwickelten und ordentlichen Eindruck, weist aber keine besonderen Reize auf.

Am einunddreißigsten, nach nicht einmal zehn Tagen, habe ich Uganda hinter mir. Die Grenzer machen wieder etwas Ärger, sie wollen den ganzen SANDFLOH durchsuchen. Doch nach dem dritten Schrank geben sie auf und lasse mich ziehen. überglücklich habe ich Kenia erreicht. Schon damals vor sieben Jahren, auf meiner ersten Tour per SANDFLOH wollte ich bis Kenia vordringen. Doch ich kam nur bis Lomè. Damals! Heute habe ich das jahrelange Ziel endlich erreicht.

Doch davor steht noch ein kleines Häuschen - das vom Zoll. Und die 'Herren' in diesem Häuschen haben Zeit. Viel Zeit! Doch vielleicht ist es auch nur meine Ungeduld, endlich ins 'gelobte Land' zu kommen. Jedenfalls dauert es eine halbe Ewigkeit, bis ich die paar Papierchen ausgefüllt und meine Stempel komplett habe. Doch das wichtigste Papier bekomme ich nicht. Das soll mir später noch viel Kopfzerbrechen bereiten: die Devisenerklärung! Zunächst bin ich überglücklich, den letzten Grenzübergang in Afrika hinter mir zu haben und rolle bis spät abends, komme trotzdem nur bis kurz vor *Kisumu*.

Dort will ich Geld tauschen. Doch ohne diese vermaledeite, nicht vorhandene Devisenerklärung läuft da nichts! Ich bin heilfroh, als mir ein Weißer im ersten Hotel am Platz wenigstens fünfzig US-Dollar wechselt. Das gibt zirka 800 Kenia-Shilling. Genug, um mich die ersten Tage durchzuschlagen. Ich kann das Dringendste einkaufen, bevor ich gemächlich durch eine Landschaft rolle, die mehr an das Allgäu oder das Voralpenland als an Ostafrika erinnert. Da stehen braun- und schwarz gescheckte Kühe auf saftigen Weiden, die Hügel sind sanft geschwungen. Ganz wie zu Hause. Nur Tee gibt es daheim nicht, nur hier, in der Gegend rund um *Kericho* reiht sich ein Teefeld ans andere. Ein herrlicher Anblick, dieses leuchtende Grün in der Morgensonne. So verbringe ich ein friedliches Wochenende mitten zwischen den Teestauden. Nur eines trübt meine Stimmung ein wenig: die gerissene Steuerkette vorn im Motor!

Denn die hat vor hundert Metern wieder den Geist aufgegeben. Offenbar haben die drei neuen Glieder, die der Dorfmechaniker in Nigeria, eingebaut hat, die Strapazen des schweren Diesel nicht überstanden. Jedenfalls liegt sie nun wieder in Einzelteilen unten im Ölsumpf. Doch heute ist Samstag, keine Chance, einen Abschleppwagen zu bekommen. Am Montag morgen werde ich mich in die Stadt schleppen lassen. Dort sollte es eigentlich kein Problem sein, eine neue Kette zu besorgen und fachgerecht einzubauen. Also Kopf hoch!

Vorhin kommt sogar noch eine ältere Frau mit ihrer hübschen Tochter vorbei. Sie machen sich auf recht gut englisch bemerkbar und schenken mir einen ganzen Kübel Milch und fünf Eier, laden mich sogar zu sich nach Hause ein. So ganz ohne alles! Gastfreundschaft ohne 'wenn' und 'aber'! Gerne hätte ich mich noch ein wenig mit ihnen unterhalten, doch der Himmel hängt voller dunkler Wolken und sie lassen mich schnell wieder allein! Schade!

Ich glaube, Kenia wird mir gefallen! Trotz des wenig verheißungsvollen Auftakts!



Naro Moru River Lodge, 18. Februar 1987

Und Kenia wird wirklich zu einem Höhepunkt der Afrika-Etappe, wenn nicht sogar der ganzen Reise. Rein geographisch gesehen, geht schon gar nichts über Kenia, zumindest nicht über seinen höchsten Punkt, den *Mount Kenia*. Immerhin ist der 5199 Meter hoch. Da können nicht 'mal die höchsten Gipfel der Alpen mithalten!

Aber auch sonst sind die letzten Wochen ereignisreich und voller Überraschungen, diesmal meist positiver Art. Da nimmt die Autoreparatur ein gutes Ende, in *Masai Mara* kann ich erfolgreich auf Photosafari gehen, in *Nairobi* geben sich die Behörden kooperativ. Und als Höhepunkt strahlt gestern die Sonne von einem tiefblauen Himmel, als ich endlich auf dem höchsten Gipfel des Landes stehe.

So ist es kein Wunder, dass ich heute Nacht wie ein Murmeltier geschlafen habe, Murmeltiere sollen ja sehr glücklich sein. Meine Laune hat ihren Höhepunkt erreicht. Nicht von ungefähr, denn die letzten Tage waren wirklich die herrlichsten seit, ja sagen wir, seit der Abfahrt vor inzwischen 5 1/2 Monaten. Der Morgen ist angenehm kühl und die Sonne küsst mich wach. Grund genug, mir Brot, Spiegelei, Schinken, Ananas und heißen Tee schmecken zu lassen.

Um mich herum schlängeln sich prächtige Blumenrabatten an schmalen, plätschernden Bächen voller Forellen entlang. Dunkelgrüne Bäume stehen auf sauber gemähten, frischgrünen Wiesen. Buntgefiederte Vögel singen in den Ästen, leuchtende, tropische Blumen überall. Ab und zu eine kleine Holzhütte, gepflegte Wege und ein idyllisch gelegenes Restaurant. *Naro Moro River Lodge* heißt mein kleines Paradies.

Immer wieder schweifen meine Blicke und Gedanken hinüber zum majestätischen *Mount Kenia*. Dem höchsten Berg, der dem Land im Osten Afrikas seinen Namen gab. Knapp zwanzig Kilometer südlich des Äquators erhebt sich der inzwischen schon recht verwitterte Vulkankegel über die ebenen Steppen. 5200 Meter hoch. Nicht der allerhöchste Punkt Afrikas, doch einer der imposantesten. Während neun Monaten des Jahres ist sein Gipfel von Nebel umhüllt. Daher nennen ihn die Masai auch „*Kerukenya*“ - Berg des Nebels. Doch nun, Mitte Februar kann ich die Faszination dieses Vulkans unter einem wolkenlosen Himmel erleben, bevor am frühen Nachmittag ein paar dunklere Wolken den höchsten Gipfel einhüllen.

Dort oben war ich vorgestern. Zwar nicht auf dem allerhöchsten Punkt, dem *Batian* (5199 m). Denn der ist mit seinen steilen Flanken und Schwierigkeitsgraden III bis IV nur den wahren Bergsteigern vorbehalten. Doch auch der *Point Lenana*, den ich erklimme, ragt noch immer 4985 Meter empor. So fehlen mir bis zur magischen Fünftausender- Marke ganze fünfzehn Meter. Damit ist auch der 'kleine' Gipfel noch zweihundert Meter höher als irgend ein Gipfel in Europa. Nicht nur geographisch ist die Tour also ein echter Leckerbissen! War ich noch vor zwei Wochen der Ansicht, dass Bergsteigen nichts für mich ist, so hat sich diese Meinung in den vergangenen Tagen zum genauen Gegenteil gewandelt!

Dieser Vulkan, dieser majestätische Gipfel, wird so etwas wie ein weiterer Meilenstein auf meinem Weg in ein neues Leben.

Am Samstag, den 14. Februar breche ich nachmittags aus *Nairobi* auf, um noch bis zur *Naro Moro River Lodge* heraufzufahren. Die liegt immerhin knapp zweitausend Meter hoch. Noch am Abend hole ich gleich die nötigen Informationen ein, um für den Gipfelsturm am nächsten Tag

gerüstet zu sein. Dabei treffe ich auch ein österreichisches Pärchen, das mich am andern Morgen mit ihrem Suzuki die erste langweilige Etappe mit hinauf nimmt. In rascher Fahrt, eingeklemmt zwischen Rucksäcken und Ersatzreifen des engen Suzuki, winden wir uns durch heimisch anmutenden Nadelwald hinauf zur *Met Station* auf 3050 Metern. Hier ist die Piste zu Ende, der Anstieg zu Fuß beginnt. Der Pfad führt meist an einem Grat entlang, ist aber gut zu laufen. Schnell gewinnt er an Höhe. Der Rucksack, wieder einmal viel zu schwer gepackt, drückt auf den Schultern. Die Beine sind die Arbeit nicht mehr gewohnt. Das Atmen fällt schwer.

Ohne Pause windet sich der gut markierte Pfad auf über viertausend Meter hinauf. Dort wird er ein wenig flacher, führt in ein weites Hochtal hinein. Das Gehen wird ein bisschen weniger anstrengend. Die Blicke schweifen ab vom Weg. Welch eine herrliche Landschaft! Wie abwechslungsreich, wie interessant! Noch nie gesehene Blumen und Bäume säumen den Pfad, farbenprächtige Abwechslung des erdbraunen Pfads.

Unten, am Anfang des Aufstiegs noch dichte, moosbehängene *Hagenia*-Bäume, wie ich sie schon aus dem *Ruwenzori* kenne. Ab 3500 Metern werden sie lichter und weichen niederen Büschen

Nach fünfeinhalb Stunden habe ich es geschafft, *Mc`Inders Camp* auf 4300 Metern liegt vor mir. Die Hütte bietet mir Schutz - und eine harte Matratze für die Nacht. Den Rest des Tages verbringe ich gemeinsam mit anderen Bergsteigern am wärmenden Feuer in der Hütte. Doch die Nacht wird zur Qual. Dröhnende Kopf- und Nackenschmerzen, und die nervöse Unruhe im Bettensaal lassen an Schlaf nicht denken. Warum habe ich mir nicht draußen mein Zelt aufgeschlagen, dort könnte ich gemütlich im Schlafsack stecken.

Um drei Uhr morgens klingelt der Wecker. Die Anderen machen sich auf den Weg. Mit Taschenlampen. Zum Gipfel. Ich drehe mich noch einmal herum, bleibe bis sechs Uhr im warmen Schlafsack, mache mich erst dann - halbwegs ausgeschlafen - auf die Socken. Die ersten Sonnenstrahlen vertreiben die nächtliche Kälte. Doch der eisige Nordwind lässt auch mich bald nach Handschuhen und der warmen Mütze greifen. Mutterseelenallein stapfe ich das Geröllfeld unterhalb des Gletschers hinauf. Zwei Schritte vorwärts und einen zurück.

Auf 4600 Metern steht einsam die *Austrian Hut*, eine Stiftung des österreichischen Alpenvereins. Gleich nebenan glitzert der Gletscher in der gleißenden Sonne des Äquators. Inzwischen ist es kurz vor zehn, ich setze an zum endgültigen Gipfelsturm. Punkt elf Uhr habe ich überglücklich den *Point Lenana* erreicht.

Um diese späte Zeit bin ich allein hier oben. Die Stille um mich herum ist atemberaubend. Der Ausblick auch. Ich vergesse die ungewohnte Kälte, habe nur noch Augen für die überwältigende Natur. Über mir scheint die Tropensonne von einem tiefblauen Himmel, taucht alles in ihr gleißendes Licht. Der Blick schweift bis zum *Kilimandscharo*, weit im Süden und zu den *Aberdare -Mountains* im Westen. Unter mir winken kleine, malerische, tiefgrüne *Tarns*, kreisrunde Vulkanseen von der Ostflanke des majestätischen Gipfels.

Und drüben auf der Nordseite des Gletschers sehe ich einsame Bergsteiger an der steilen Flanke des *Batian*, die können den wahren Gipfel erklimmen. Das hier ist ja nur der Touristen-Peak. Doch es ist das erste Mal, dass ich mich auf einen Berg dieser Höhe wage, ich will nicht gleich übertreiben. Doch eines Tages werde ich wiederkommen! Dann werde ich auch den wirklichen Gipfel des *Mount Kenia* erobern.

Über eine Stunde sitze ich am Gipfel, genieße die Stille hier oben, die Ruhe, die Einsamkeit - die Großartigkeit dieser phantastischen Natur um mich herum. Welch ein Genius, welches 'Wesen' kann diese Mannigfaltigkeit, diese unvergängliche Schönheit geschaffen haben? Aber ist sie wirklich unvergänglich, diese Schönheit? Sind wir Menschen nicht gerade dabei, die prächtigsten Flecken der Erde zu zerstören? Sind wir nicht gerade dabei, uns selbst aus diesem Garten Eden zu vertreiben?

Unten auf dem Gletscher, nahe der *Austrian Hut* sehe ich ein paar klitzekleine Punkte, unscheinbar wie Ameisen: Bergsteiger auf dem Weg ins Tal. Wie klein und unscheinbar sind wir Menschen, verglichen mit den Bergriesen dieser Welt? Und wie groß kommen wir uns vor! Von hier oben, aus dieser Gipfelperspektive schrumpfen die Dimensionen zu ihrer wahren Größe. Was sind das nur für riesige Probleme, von denen wir uns täglich gängeln lassen? Von denen wir uns die Lebensfreude stehlen lassen? Von hier oben gesehen sind sie noch viel kleiner als die Ameisen, die dort im Tal laufen.

Noch lange nach diesem Blick von oben beschäftigen mich diese Gedanken über Mensch und Natur. Hier, wo nichts und niemand über mir ist. Außer ein paar dunkleren Wolken, die inzwischen aufziehen. Ist das etwa auch ein Omen für das, was den Menschen in den nächsten Jahrzehnten bevorsteht?

Zunächst ist es für mich ein Zeichen zum dringenden Aufbruch! Eigentlich will ich ja das ganze Gipfelmassiv umrunden, über die *Kami-Hut* und die *Two-Tarn-Hut* zurück zum *Mc`Inders Camp*. Doch der Abstieg zur *Kami-Hut* ist steil und rutschig. Auf weiten Strecken führt er sogar über den Gletscher. Schweren Herzens entschliefse ich mich, den gleichen Weg, den ich heraufkam, auch wieder abzusteiigen. Doch der Weg abwärts ist fast noch beschwerlicher als der Anstieg. Die Knie schmerzen. Das Gehen, vor allem auf dem endlosen Geröllfeld lassen den Abstieg zur Strapaze werden. Ein kurzer Abstecher durch moosbedeckte Felsbrocken zur *Two-Tarn-Hut*, dann droht das Wetter, endgültig umzuschlagen. Im allerletzten Moment erreichte ich die schützende Hütte. Es fängt an, wie aus Kübeln zu schütten.

In der Nacht dann das gleiche Spiel wie in der vergangenen: rasende Kopfschmerzen und unruhige Mitschläfer. Sie wird nicht viel erholsamer als die vorhergehende. Selbst Tabletten helfen nicht mehr, das Frühstück gebe ich in hohem Bogen wieder von mir. Fühlt man sich so elend bei der Höhenkrankheit? Ein Wunder wäre es nicht bei dem viel zu schnellen Aufstieg! Oder ist es nur die ungewohnte Anstrengung? Wie dem auch sei, ich will wieder hinunter ins Tal. Zudem plagt mich etwas die Sorge um den SANDFLOH, der ja mutterseelenallein am Hotel steht.

In 3 1/2 Stunden steige ich ziemlich rasch hinunter - viel zu schnell für die herrliche Natur um mich herum. Doch diesmal kann ich die Faszination der Umgebung noch besser aufnehmen als beim Aufstieg. Trotz des Rucksacks und der Kopfschmerzen macht es riesigen Spaß, in dieser urzeitlichen Landschaft zu laufen: die herrlichen Ausblicke, einmalige Pflanzen, eine himmlische Ruhe und die Einsamkeit machen auch den Heimweg zu einem wahren Erlebnis. Gegen Mittag erreiche ich wieder die *Met Station*. Unterwegs begegne ich einer Gruppen von richtigen Bergsteigern. Und solchen, die nur schnell mal eine Stunde 'klettern' wollen, sich dann aber schnell wieder in die Geborgenheit der Lodge flüchten.

Auch ich kehre zurück zur Lodge, finde dort den SANDFLOH unangetastet vor. Jetzt gibt es wieder viel zu tun, doch alles schön der Reihe nach: ein stärkendes Mittagessen für den Magen, Pflaster für die Blasen, ein Liegestuhl für die müden Knochen, eine kalte Dusche für die Lebensgeister. Trotz wieder aufziehender Wolken genieße ich, gemütlich in meinem Liegestuhl

sitzend das Schauspiel der Natur, das mich jeden Abend von neuem fasziniert: der Sonnenuntergang hinter seiner Majestät, dem *Mount Kenia*.

Gestern beim Abstieg hat mir diese Sonne noch ganz schön zugesetzt. Mein Gesicht und die Nase sind feuerrot, nur die *Systral*-Salbe bringt wohlige Kühlung. Trotzdem werde ich sie mir nun, nach dem leckeren Frühstück noch ein bisschen auf den Pelz brennen lassen. Morgen wird es dann weitergehen. Über den *Aberdare Park* zum *Nakuru*-See mit seinen rosafarbenen Flamingos.

Doch vorher will ich noch berichten, was sich seit meinem letzten Eintrag in *Kericho* noch alles getan hat.

Am Montag, den zweiten Februar stöbere ich in *Kericho* wirklich den einzigen noch intakten Abschleppwagen auf. Der nimmt meinen angeschlagenen SANDFLOH 35 Kilometer auf den Haken. Ab in die nächste Daimler-Benz-Werkstatt. Doch da packt mich eisiges Entsetzen: ein Hinterhof voller ausgeschlachteter Karossen, kein brauchbares Werkzeug und ein „Meister“, der eine Dieselmachine nur vom Hörensagen kennt. So nehme ich mit Freuden das Angebot des Mechanikers an, der mich abgeschleppt hat, mir zu helfen. So werde ich eben die Maschine selber wieder in Ordnung bringen.

Übung habe ich ja noch! An der *Total*-Tankstelle machen wir uns gemeinsam ans inzwischen bekannte Werk. In Windeseile liegt alles in Einzelteilen vor uns. Wie erwartet, ist auch diesmal außer der Steuerkette nichts weiter kaputt. Der örtliche Daimler-Benz Vertreter, ein geschäftstüchtiger Inder, bestellt in *Nairobi* die neue Kette, am nächsten Tag soll sie da sein. Daimler-Benz Service! Guten Mutes lasse ich mir ein saftiges Steak schmecken und lege mich schlafen.

Am nächsten Morgen gibt's dann etwas Ärger in der Bank. Ohne eine Devisenerklärung, die ich ja nicht habe, will oder kann man auch dort kein Geld tauschen. Vorschrift ist Vorschrift! Erst nach einer Intervention beim Bankmanager lässt sich doch noch 'was drehen: ich kann wenigstens fünfhundert US-Dollar wechseln, um die Reparatur und die Ersatzteile zu bezahlen.

Pünktlich wie versprochen kann ich bei 'Daimler' die neue Kette abholen. Der Einbau geht ruckzuck. Was so ein bisschen Übung ausmacht. Schon am gleichen Abend ist alles wieder zusammengeschaubt und eingestellt. Diesmal bleiben nur zwei, drei Schraubchen übrig. Die Probefahrt verläuft besser als erhofft und ich nehme mit Freuden eine Einladung des Inders zum Essen an. Bei indischen Reis und scharfem Curry-Fleisch diskutieren wir lange über meine Reise, über Kenia, seine Sehenswürdigkeiten und einen Computer, den er sich anschaffen will.

Noch eine ruhige Nacht im frisch reparierten SANDFLOH auf einem frisch gemähten Campingplatz. Dann rolle ich weiter. Zum zweiten Mal über die sanften Hügel rund um *Kericho*, noch einmal durch die malerisch grünen Teefelder. Erst ist die Straße recht gut, doch bald macht sie einer miserablen, schlechter werdender Piste Platz. Den *Masai Mara* Nationalpark, unten an der Grenze zu Tansania, erreiche ich gerade noch rechtzeitig vor dem allabendlichen Regenschauer.

Durch das *Oloololo*-Gate geht es mitten hinein in Afrikas faszinierende Tierwelt. Doch immer nur auf der Hauptpiste, da gibt es nicht viel zu sehen. Also runter von der Piste, querfeldein oder über schmale Seitenwege. So stöbere ich erst eine Elefantenfamilie auf, die sich auch von dem massigen SANDFLOH gar nicht stören lässt. Fast zwei Stunden lang beobachte ich das Rudel mit ein paar tollpatschigen Babys darunter. Später Giraffen, Gnus und Antilopen, Zebras, Büffel und Paviane. Welch ein Unterschied, die Tiere hier in freier Wildbahn zu sehen. Ohne trennende Gitter zwischen Tier und mir.

Wie majestätisch die Tiere hier wirken. Nicht nur die langhalsigen Giraffen oder die massigen Elefanten. Auch die kleineren Tiere. Sie wissen, hier sind sie zu Hause. Hier leben sie, wie es ihrer Art angeboren ist. Instinkte. Hier gilt es noch, das Prinzip des Stärkeren. Hier gibt es keine festen Fresszeiten, keinen Wärter, der die Happen zuteilt. Hier muss man noch 'was tun, um Fressen zu können - und nicht gefressen zu werden. Hier gibt es kein Betteln am Gitter, keine Besucher, die Bananen oder Brot mitbringen. Hier ist man als Tier noch wer! Hier sitzen die Menschen in den Käfigen: in den Suzukis oder Landrovern, mit teuren Photoapparaten und Feldstechern bewaffnet, um uns Tiere zu sehen, wie wir in freier Wildbahn leben. Hier sind wir die Herren! Und wenn uns ein Tourist nicht gefällt oder uns zu nahe kommt, dann fressen wir ihn eben auf. Wie in den guten alten Zeiten, als unsere Vorfahren, die Mammuts und Saurier den Menschen solche Schrecken einjagten, dass die sich in finstere Höhlen verkrochen.

Erst als sie diese schrecklichen Gewehre erfunden haben, wagen sie es, uns näher zukommen. Doch viele schießen uns damit auch einfach ab. Nicht etwa, um etwas zu fressen zu haben. Nein, alles was sie haben wollen sind unsere Zähne aus Elfenbein oder unsere pelzige Haut. Die hängen sie sich dann ins Wohnzimmer oder um die Schultern. Sind mächtig stolz darauf, dass sie wieder eines von uns erlegt haben. Doch hier, in den Parks sind wir doch einigermaßen vor ihnen sicher, vor den Menschen. Hier sind sie es, die Angst haben, erlegt zu werden. Oder warum sonst trauen sie sich nur in ihren blechernen Käfigen zu uns herein?

Dabei sind wir doch ganz friedlich. Nur wenn wir Hunger haben, suchen wir uns eben 'was zum Fressen. Doch da schmeckt uns ein Zebra, eine Gazelle oder nur das saftige Gras der Wiesen besser als diese fetten, zähen Touristen.

Ich kann die Tiere verstehen. Auch mir schmeckt ein Zebra-Steak oder ein Gazellenschnitzel besser. Oder ein saftiger Salat. Oder ein paar tropische Früchte.

Im Wasser und im Schlamm des *Mara*-Flusses tummeln sich nicht nur Kronenkränche, Hotentotten-Enten, Fischreiher, Störche, Nashorn- und Zeckenvögel, sondern dazwischen auch ein völlig deplacierter SANDFLOH. Auf der Jagd nach noch besseren Fotos ist der SANDFLOH in einer wahren Schlammkuhle versackt. Bis zu beiden Achsen! Das erste Mal, dass ich in Afrika festsitze! Mist! Nichts wie an die Arbeit: Ärmel hochkrempeln, Schaufel schwingen und Sandbleche unterbauen!

Doch der Schlamm ist wie Schmierseife, dreimal rutschen die Reifen von den Sandblechen ab, immer tiefer gräbt sich der SANDFLOH in den dunkelbraunen Matsch. Also noch mal alle Kraft zusammennehmen, so weit graben, bis die Räder voll auf den schmierigen Blechen stehen - die 'Krallen' zeigen nach oben. Allrad 'rein, Differentialsperre, behutsam Gas geben, die Vorderräder greifen, rutschen durch, greifen endgültig. Es ist geschafft, der SANDFLOH steht wieder auf festem Grund. Ein kurzer Blick zur Uhr: eineinhalb Stunden hat die Schufferei gedauert!

Zurück auf der Hauptpiste gibt es zwar keine Tiere mehr zu sehen, dafür jede Menge Touristen, scharenweise in Toyotas mit Dachluke unhergekart. Was ist da interessanter, die freien Tiere in einer freien Natur oder die Menschen in engen Blechkäfigen? Immer wieder mache ich Halt. Beobachte die wilden, doch unerwartet zutraulichen Tiere. Nicht, dass sie aus der Hand fressen oder man sie streicheln kann! Doch sie haben sich an die Menschen gewöhnt, haben gelernt, dass ihnen hier - nur hier! - vom Menschen keine Gefahr droht. Warum kann das nicht auf der ganzen Welt so sein? Ein friedliches Miteinander von Mensch und Tier in einer intakten Natur?

Aber es kommen ja nicht einmal die Menschen untereinander aus! Der Nachtwächter der *Keekorok Lodge* vertreibt mich von deren Gelände. Das geplante feudale Abendessen fällt ins Wasser. Ich muss mit dem nahen Camp Vorlieb nehmen.

Dort treffe ich mich am frühen Morgen mit einem der Ranger, die neugierige Touristen zu seltenen Tieren führen. Wir stöbern bald eine ganze Löwenfamilie auf. Genauso wenig ausgeschlafen wie wir selber, räkeln sie sich am Rande einer Buschgruppe, genießen die ersten wärmenden Sonnenstrahlen. Eine Weile beobachte ich sie vom Dach des SANDFLOHS aus, kann prächtige Fotos machen. Unter mir, im offenen Fahrerhaus sitzt der schwarze Ranger, kreidebleich, zitternd vor Angst. Dauernd fordert er mich auf, weiterzufahren. Doch ich will die Tiere beobachten. Außerdem sind sie noch über drei Meter weg! Und wir schmecken ihnen offenbar nicht.

Erst als die Löwen und wir von -zig anderen 'Käfigen' voller kameraschwingender Touristen umstellt sind, sind wir es gemeinsam leid und machen uns aus dem Staub. Die Löwen schlagen sich in die Büsche, ich rolle weiter auf der Piste. Gegen Mittag setze ich den Ranger ab, der noch immer vor Aufregung zittert. Er ist heilfroh, aus dem offenen, unsicheren Auto wieder in seine sichere Hütte zurückzukehren. Auf der Weiterfahrt treffe ich noch auf ein Rudel Elefanten, die sich aber in sicherer Entfernung halten, auf eine Reihe von Giraffen und Flusspferden, die sich träge im sumpfigen Wasser wälzen. Dazwischen immer wieder Zebras und die anmutigen, grazilen, springlebendigen Thomson-Gazellen, ab und zu ein paar Paviane und scheue Warzenschweine.

Eine wieder schlechter werdende Piste führt mich nachmittags außerhalb des Wildreservats weiter. Nach *Narok* und hügelab durch die Berge westlich des *Riftvalleys*, später hinunter auf seinen Grund. Das *Riftvalley* ist das ausgedehnteste Grabenbruchsystem der Erde. Vom äthiopischen Hochland im Norden zieht es sich über Kenia, Tansania und Malawi bis hinunter nach Mosambik, wo es unterhalb des Indischen Ozean seine Fortsetzung findet. Kennzeichnet wird es durch seine anhaltende vulkanische Tätigkeit, markant sind vor allem seine langgestreckten, in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Seen.

Die Landschaft hier im Grabenbruch erinnert eher an das Voralpenland als an Ostafrika. Auf den saftigen grünen Weiden grasen schwarz- und braungefleckte Kühe, die Häuser erinnern ans Allgäu, nur die Menschen sind schwarz. Und die Straßen sind holpriger! Erst Samstag Mittag erreiche ich deshalb *Nairobi*, habe gerade noch Gelegenheit, meine Post abzuholen, ehe die Schalter schließen.

Nachmittags dann erste Eindrücke sammeln in der Hauptstadt Kenias. Eine nette, freundliche, wenn auch viel zu große Stadt. Abends verlege ich noch meinen Standort, weg vom Camp der Madame Roche, das zwar bei allen Globetrottern berühmt ist, aber auch klein, eng und schmutzig. Viel mehr Platz habe ich da draußen beim *Safari Parc Hotel*. Etwas außerhalb der Stadt, an der Straße nach *Thika*, liegt es ruhig, fast schon einsam. Ein riesiger Park mit schattigen Bäumen und ein paar Toilettenhäuschen. Er bietet Platz in Hülle und Fülle.

Am Montag ist dann der obligate Gang durch die Behörden angesagt: zu verschiedenen Banken und zur Botschaft, um den Geldtransfer in die Wege zu leiten. Das klappt unerwartet problemlos und schnell, innerhalb von zwei Tagen habe ich das überwiesene Geld in der Hand, fünftausend Mark und die gleiche Summe US-Dollar. Das muss für die nächste Etappe reichen! Damit ich das Geld auch wechseln kann, besorge ich mir beim Finanzministerium die Devisenerklärung, ohne die hier im Land offenbar nichts läuft. Ein paar dumme Fragen des Beamten, dann habe ich das ach so wichtige Papier in der Hand.

Auch sonst gibt es in *Nairobi* viel zu tun. Zwei Tage lang bummle ich von einem Geschäft zum anderen, lasse ein paar Photos entwickeln, schicke den Rest nach Hause. Eine neue Sonnenbrille brauche ich, neue Schuhe und Hosen. Schließlich steht meine Rückkehr in die Zivilisation kurz bevor. Zwischendurch die Bauwerke fotografieren, Hamburger und Bananasplit essen (wie habe ich so etwas leckeres vermisst!).

Zur Feier des Tages wasche ich sogar einmal den SANDFLOH - innen und außen! Seit über 5 Monaten das erste Mal. Hinterher erkenne ich ihn gar nicht wieder! Und ohne den vielen Schlamm fährt er auch gleich viel besser. Am Samstag, den vierzehnten bringt er mich hier herauf zur *Naro Moro River Lodge*, wo ich schon tags darauf aufbreche zur Besteigung des legendären *Mount Kenia*.

Bald muss es aber wieder weitergehen, hinunter nach *Mombasa* und *Malindi*, zur *Twiga Lodge* und zum Verladen des SANDFLOH. Mal sehen, morgen oder übermorgen.



## Inhaltsverzeichnis

2

20-Fuß-Container ..... 2

### A

*Aberdare Park* ..... 55*Aberdare-Mountains* ..... 53

Adrar ..... 16

Afrika-Tee, Rezept ..... 45

Agadez ..... 22, 23

Ain ech Chair ..... 10

*Ain Khala* ..... 20*Ain Salah* ..... 16, 17, 19

Air Algerie ..... 15

Algeciras ..... 6

Algier ..... 12, 17

*Alhambra* ..... 6*Amguid* ..... 17, 19, 20

Amphibien-Unimog ..... 31

*Arlit* ..... 22, 23

Assamaka ..... 22

Assekrem ..... 21

*Atakpame* ..... 26

Atlantis ..... 6

Auch ..... 5

Austrian Hut ..... 53

### Ä

Äquator ..... 48

### B

*Bangassou* ..... 38, 41

Bangui ..... 36, 37, 38

Bangui ..... 41

Bani ..... 26

Batian ..... 53

Batian (5199 m) ..... 52

Bazar ..... 7

Bechar ..... 13, 14, 15, 21

Beni ..... 38, 47

*Beni-Abbes* ..... 12, 13, 16

Benin ..... 29

*Bilanga* ..... 27

Bilharziose ..... 44

*Biska* ..... 33*Bogande* ..... 27*Bokassa* ..... 39

Bondo ..... 38

Bosso ..... 30

*Bouarfa* ..... 10

Boulsa ..... 27

Burema Umaru ..... 32, 33

Burkina Faso ..... 26

*Buta* ..... 41

Buta ..... 38

### C

Campingplatz ..... 7, 23

Carnet de Passage ..... 2, 22, 25

Ceuta ..... 6

CFA Union ..... 25

Cincasse ..... 25

Col du Zad (2178 m) ..... 9

*Cote d`Argent* ..... 5

Cotonou ..... 29, 30

Cotonou ..... 29, 30

### D

Daimler-Benz ..... 5, 12, 13, 55

Daimler-Benz-Werkstatt ..... 55

*Diffa* ..... 31*Djanet - Tam* ..... 20*Dori* ..... 26*Douala* ..... 33

Dünen von Laouni ..... 22

### E

Ejeleh ..... 20

*El Golea* ..... 16, 17

Ellen ..... 37, 38, 39, 40, 46, 48

Entstehung von Wellblechpisten ..... 20

Epulu ..... 44

Epulu ..... 38

Erfoud ..... 10

*Er-Rachidia* ..... 9

Europa ..... 5

### F

Fähre ..... 6, 7, 26, 40, 44

FAUN ..... 47

Fech-Fech ..... 17

Feldern voller eigenwilliger Termitenhügel ..... 36

Felsspalt von Aledjo ..... 26

Fez ..... 7

Figuig ..... 10

Foggaret ..... 19

Foggaret ez Zoua ..... 19

Francoise ..... 42

Frankfurt ..... 34

französisch-spanischen Grenze ..... 6

### G

Gara-Ekar ..... 22

Garoua ..... 29, 33, 34, 35, 36

Garoua ..... 32, 35

Gedanken über Mensch und Natur ..... 49

Gedanken über Mensch und Natur .....	49	<i>Keran</i> .....	26
Gedanken zu der Größe des Menschen .....	54	Kericho .....	47, 51, 55
Geidam .....	31, 33, 35	Kerukenya.....	52
GenzFluss Zentralafrika / Zaire .....	40	Kerzaz.....	12, 16
Gibraltar .....	6	Kigali.....	46, 48, 50
<i>Goma</i> .....	46	Kilembe .....	48
<i>Gorge du Ziz</i> .....	9	Kilimandscharo.....	53
Goure.....	30	Kisangani.....	38
<i>Granada</i> .....	6	Kisumu .....	51
Grand Erg.....	12	Komadugu .....	31
<i>Grand Erg Occidental</i> .....	11	Koupela .....	27
Grenze von Italien nach Frankreich.....	5	<i>Kpalime</i> .....	25, 26
GrenzFluss Niger / Nigeria.....	31	Krankenhaus .....	36
Grotten und Wasserfälle von <i>Mount Hoya</i> .....	46		
<b>H</b>		<b>L</b>	
Hagenia-Bäume .....	53	Lac Tison,Kamerun .....	36
Hanomag AL 28 .....	21	<i>Lagos</i> .....	28
Hassi Messoud.....	19	Laisser de passer.....	25
Hirhafok .....	20	<i>Lake Imelda</i> .....	26
<i>Hoggar</i> .....	22	Landrover .....	32
Hoggar-Gebirges .....	20, 21	<i>l'Homy Plage</i> .....	5
Hoggar-Piste.....	22	Lomè.....	25
Hoher Atlas.....	9	Lome` .....	25, 27, 29
<i>Hotel Agadez</i> .....	23	Lome` .....	29, 30
Hotel du 30. Aout .....	25	Lualaba .....	38
<b>I</b>		luxuriöses Restaurant in Zaire .....	46
Ida Amin Dada .....	51		
<i>Ideles</i> .....	20	<b>M</b>	
Ifrane .....	5, 7, 9	Madame Roche .....	57
<i>Igli</i> .....	12	<i>Madrid</i> .....	6
Immigration .....	31	MAERSK-Line.....	1
<i>In Ecker</i> .....	20	Maiganga .....	36
In Guezzam.....	22	Maine-Soroa .....	31
<i>In Guezzan</i> .....	22	Maloyapaß .....	5
Indischen Ozean .....	38	MAN.....	38
Irun .....	5	Mara-Fluss .....	56
Isiro .....	38, 42, 43	<i>Marbella</i> .....	6
<b>J</b>		Marokkanische Grenze .....	6
John Mate .....	48	Maroua .....	33
<b>K</b>		<i>Masai Mara</i> .....	52, 55
Kamerun .....	28, 29, 32, 33, 36	M'Bali-Fluss .....	38
Kamerun .....	30, 33	<i>Mbarara</i> .....	50
<i>Kami-Hut</i> .....	54	<i>Mc`Inder`s Camp</i> .....	53, 54
Kampala .....	50, 51	<i>Merzou</i> .....	12
Karin.....	39	<i>Met Station</i> .....	53, 54
Karin und Reinhold ....	1, 3, 39, 40, 41, 46, 47, 48, 50	Mini Cooper .....	10
<i>Kasese</i> .....	48	Mittelmeer .....	6
<i>Kasese</i> .....	48	mittleren Atlas .....	7
kastilische Scheidegebirge.....	6	Mobilat .....	50
<i>Keekorok Lodge</i> .....	57	Mombasa .....	1, 3, 46
<i>Kembe</i> .....	41	Mora .....	33
Kenia .....	46, 47, 50, 51	Moscheen.....	26
Kenia .....	47	<i>Motril</i> .....	6
		<i>Mount Hoya</i> .....	45, 47
		Mount Kenya .....	52, 53, 55, 58
		Mountain Club.....	48
		Muhammad .....	27

<b>N</b>	
N`Gaoundere` .....	36
N1 .....	17, 19
Nairobi.....	3, 50, 57, 58
Nairobi.....	52
Nakuru-See.....	55
<i>Naro Moro River Lodge</i> .....	52, 58
<i>Narok</i> .....	57
N'Djamena.....	33
N'Gaoundere` .....	36
<i>Niamey</i> .....	23, 26
<i>Nia-Nia</i> .....	44
Niger.....	22, 23, 26, 30
Niger- Fluss .....	26
Nigeria.....	24, 28, 51
Nigeria.....	30, 33
<b>O</b>	
Obervolta.....	26
Ooloolo-Gate.....	55
Open-Top-Container.....	2
Oran.....	7
Ormoc.....	26
<b>P</b>	
Palmwein .....	42
Pater Clemens.....	42
Paulhan .....	5, 9
Peter Hübner.....	35
Pierre de Foucauld.....	21
Pieter und Leo .....	22
Plateau de Aguemour.....	19
Point Lenana.....	52, 53
<i>Poko</i> .....	42
Polaroidkamera.....	34
Polisario.....	6
Port Hartcourt.....	28
<i>Pulka</i> .....	33
Pygmäen .....	44
<b>Q</b>	
<i>Quargla</i> .....	19
Queen Elizabeth Parc .....	48
<b>R</b>	
Ramty .....	3, 11, 24, 37
Ranger .....	57
Reich Bokassa .....	35
Reinhold .....	39
<i>Rharb-Ebene</i> .....	7
<i>Rif-Gebirge</i> .....	7
<i>Riftvalley</i> .....	57
<i>Rissani</i> .....	10
Riviera.....	5
Ruanda.....	46
Ruwenzori .....	48, 53
Ruwenzori .....	46, 50
<i>Ruwenzori-Gebirge</i> .....	48
<b>S</b>	
Safari Parc Hotel .....	57
Sahara .....	16, 18, 19, 20, 40
Samuel .....	42
San Sebastian.....	6
Sandfloh.....	1
Seemannsheim .....	27
Senke voller Sandrosen .....	16
Shipping-Order .....	1
<i>Singapore</i> .....	1, 2, 3
Socaima .....	36
Sonnenaufgang im <i>Hoggar</i> .....	21
St. Girons Plage.....	5
Straße von Gibraltar .....	6
Straßengabel .....	17
südlichsten Leuchtturm Europas.....	6
Surete.....	36
Suzuki.....	53
Sydney .....	5, 15, 17, 18, 19, 35
<b>T</b>	
<i>Taghit</i> .....	11
<i>Tahoua</i> .....	23
Tal der Todra.....	9
<i>Tam</i> .....	17, 21
Tamanrasset.....	17, 19, 21
Tansania .....	55
Tarns.....	53
Teefelder.....	55
<i>Teffedest Gebirges</i> .....	20
Thika.....	57
<i>Tiguidam Tessoum</i> .....	22
Timimoun .....	16
<i>Tinerhir</i> .....	9
Titule .....	41
Tizi n`Talrhemt (1907m).....	9
Todra-Schlucht .....	9
<i>Togo</i> .....	25, 26, 27
Tolosa.....	6
<i>Tor zur Sahara</i> .....	9
Touaregg.....	21
Toulouse.....	5
Toyotas .....	56
Trompetensolo.....	39
Tschad .....	33
<i>Tschad See</i> .....	28, 30
Tuaregg.....	23
Twiga Lodge.....	1
<i>Two-Tarn-Hut</i> .....	54
<b>U</b>	
Uele .....	40
Uganda .....	38, 47, 51
Uganda .....	47

---

<b>V</b>		Werkstatt .....	5, 14, 30
Villa von Bokassa.....	39	wilden Westen .....	50
Vitoria .....	6	<b>Y</b>	
VW-Bus.....	40	<i>Yaounde</i> .....	33
<b>W</b>		Yaounde .....	34
Waschbrett.....	20	<b>Z</b>	
Wasserfall vom Kpime .....	26	Zaire .....	38, 39, 40, 41, 47
Wasserfälle vom <i>Koto</i> .....	41	Zaire .....	40
Wasserfällen vom <i>Boali</i> .....	36	Zentralafrika .....	35, 36, 39
Wellblech .....	20	Zentralafrika .....	40