

15 Jahre waren seit jener lauen Nacht in Ostafrika verstrichen, wo wir am Lagerfeuer sassen, den fremden Tierlauten lauschten und davon träumten, dies alles einmal über einen längeren Zeitraum und ohne Zeitdruck erleben zu können. Diesen Traum erfüllten wir uns in den folgenden Jahren – nur an den Kontinent Afrika trauten wir uns noch nicht: zu gross schien die Herausforderung. Nachdem wir während insgesamt 4 Jahren Reiseerfahrungen in Asien, Australien und dem Amerikanischen Doppelkontinent gesammelt hatten, war es dann aber soweit: Im Herbst 2002 sollte es losgehen. Die damalige politische Situation liess allerdings nicht allzu viele Möglichkeiten offen, auf dem Landweg in den Süden Afrikas zu gelangen. Geplant war, die Zentralafrikanische Republik zu durchqueren und auf diese Weise direkt in den Süd-Sudan zu kommen. Als Alternative stand die damals noch mögliche Route durch den Tschad in den Sudan zur Diskussion. Nigeria sollte umfahren werden. Doch es sollte alles anders kommen.



Anfangs Oktober 2002 schauen wir vom Heck der schnellen Katamaran-Fähre auf das entschwindende Europa zurück, und schon wenig später fahren wir unseren 310D 4x4 auf afrikanischen Boden und zum nahen marokkanischen Zoll. Der erste positive Eindruck, den die Grenzüberquerung hinterlässt, dauert auch an den zahlreichen Strassenkontrollen fort, wo uns die Polizisten jeweils mit einer freundlichen Geste durchwinken. Den Hütern des Gesetzes wurde offenbar von höchster Stelle eingetrichtert, Touristen zuvorkommend zu behandeln.

Die folgenden Tage geht es gemütlich südwärts, und wir lassen uns immer wieder durch die orientalische Exotik der marokkanischen Bazare verzaubern, streifen durch die verwinkelten Medinas, in denen sich im Laufe der vergangenen Jahrhunderte wohl nur wenig verändert hat.

Die Städte lassen wir aber bald einmal hinter uns. Die Vegetation wird immer spärlicher und bleibt schliesslich ganz aus. Die grösste Wüste überhaupt hat uns Winzlinge nun aufgesogen. Die mauretanische Sahara wollen wir aber zusammen mit Margaret und Marcel, einem Schweizer Paar, durchqueren, da man sich über weite Teile auf unmarkierten Pisten oder



gar auf dem Spülsaum des Meeresstrandes durchschlagen muss. Dieses Team sollte sich bestens bewähren und am Ende bis Namibia zusammenbleiben.

In der mauretanischen Hauptstadt Nouakchott haben wir an unserem Fahrzeug bereits den Bruch eines Hauptfederblattes zu beklagen, doch findet sich bei der Mercedes-Niederlassung ein passendes Teil, und schon bald würde es auf einer passablen Asphaltstrasse in flottem Tempo weitergehen, wenn da nicht die zahlreichen Polizeikontrollen

wären, deren scheinbar einzige Aufgabe darin besteht, um nach einem „Cadeaux - Geschenk“ zu fragen. Unsere Antwort lautet dann jeweils: „No monsieur, wir haben auf dem langen Weg hierher leider schon alle Geschenke an Ihre Kollegen verteilt,“ worauf man uns mal lachend, mal murrend, wieder ziehen lässt.

Mächtige, uralte Affenbrotbäume, Rundhütten aus Stroh, dunkelhäutige Menschen in farbenprächtigen Tüchern gekleidet: Mit Senegal ist auch Schwarzafrika erreicht. Vor Dakar ist es dann aber mit der Idylle vorerst einmal vorbei. Wir quälen uns durch ein unglaubliches Verkehrschaos, durch ein Meer von stinkenden, schlecht eingestellten Fahrzeugen, durch Menschenmassen, Hitze und Staub. Das Atmen fällt schwer, die Augen tränen. Trotzdem wollen wir uns das quirlige Dakar etwas genauer ansehen. Wichtigste Sehenswürdigkeit ist die vorgelagerte Insel Gorée. Von der UNESCO hat Gorée das Siegel „Weltkulturerbe der Menschheit“ erhalten. Es handelt sich allerdings um ein trauriges Erbe, denn Gorée war einer der vielen Umschlagsplätze an den Küsten Afrikas für das „Schwarze Elfenbein“: Sklaven. Von hier aus wurden die Plantagen Amerikas mit Arbeitskräften versorgt. Auf wenig befahrenen Pisten gelangen wir ins Innere Westafrikas. Die rote Erde, die riesigen Termitenhügel und die Buschlandschaft erinnern uns manchmal an Australien. Im Osten Malis ändert sich die Bauweise der Häuser dann plötzlich. Bestanden die Dörfer zuvor aus Rundhütten, so sind es nun kastenförmige, mit einem Gemisch aus Lehm, Stroh, Reiskleie und Kuhmist verputzte Bauten. Die Lehmziegel werden jeweils gleich ausserhalb des Dorfes in einer Grube gestochen und dann an der Sonne gebacken. Einen ganz eigenen Stil – „Banko“ genannt – haben die Moscheen mit ihren sauber verputzten Zinnen und Türmchen, aus denen Holzstreben ragen, die zum einen dem Bauwerk mehr Stabilität, zum anderen den schwindelfreien Mauern Halt bei ihrer Arbeit geben, denn der Putz muss regelmässig erneuert werden, da der Regen das Baumaterial schnell wieder in seine Ursprünglichkeit auflöst. Lebenswichtig für diese Bauten ist daher auch eine gute Entwässerung des Flachdaches. Das Vorbild dieser wunderschönen Bauwerke, die weltberühmte und unter UNESCO-Schutz stehende Moschee von Djenné, ist unser nächstes Ziel. Auf mehlstaubigen Feldwegen nähern wir uns durch das Niger-Binnendelta dieser uralten Handelsmetropole und durchqueren dabei viele traditionelle Dörfer, die alle eine hübsche Miniaturausgabe des



Gotteshauses von Djenné besitzen. In der Regenzeit, wenn die Flüsse Bani und Niger über die Ufer treten, werden diese Dörfer zu Inseln. Rechtzeitig zum Wochenmarkt treffen wir schliesslich in Djenné ein. Von allen Seiten strömen die in bunte, traditionelle Gewänder gekleideten Volksgruppen der Bozo, Peul, Bambara, Songhay oder Dogon auf schwer beladenen Fuhrwerken in die Stadt, um dort ihre Waren feil zu bieten oder gegen andere zu tauschen. Die wunderschöne Moschee bildet dabei die malerische Kulisse zum farbenprächtigen Treiben.



In Ghana bleibt die dürregeplagte Sahel-Zone unvermittelt hinter uns, und innerhalb weniger Kilometer vollzieht sich ein dramatischer Klima- und Vegetationswechsel: Die dürre, verbrannte Trockensavanne wird endlich von üppigem, tropischem Grün abgelöst. Unsere Augen können sich an der Fülle kaum satt sehen. Allerdings ist es nun mit den einfach zu findenden Buschcamps auch vorbei, da das Dickicht ein Verlassen der Strasse nicht mehr zulässt und die wenigen Wege

meistens in Dörfern oder vor einzelnen Gehöften enden. Wo das Land derart fruchtbar ist, ist meist auch die Bevölkerungsdichte gross.

Im Mole-Nationalpark sehen wir die ersten Elefanten und rechtzeitig zu Weihnachten treffen wir an der traumhaften Küste Südwestafrikas ein. Für René dauert die Freude allerdings nicht lange, da ihn eine Malaria Tropika für einige Tage flach legt. Trotzdem geht es schon bald weiter, durch die beiden schmalen Länder Togo und Benin und hinein nach Nigeria. Ursprünglich wollten wir die bevölkerungsreichste Nation des Kontinents, das zunehmend in einem Sumpf der Korruption und Anarchie, in ethnischen und religiösen Konflikten zu versinken drohende Land umfahren. Doch die Distanzen sind riesig und die Strassen oft schlecht bis kaum passierbar. Nachdem wir das Visum für Nigeria in der Tasche haben, benutzen wir einen wenig frequentierten, 200 Kilometer nördlich von Lagos gelegenen Grenzübergang, der uns erlaubt, dieses urbane Geschwür weiträumig zu umgehen. Das ölreiche Land würde eigentlich über ein vergleichsweise gutes Strassennetz verfügen, aber täglich 30 (!) Polizeikontrollen – alle schwer bewaffnet und mit Nagelbrettern ausgerüstet – verhindern ein flüssiges Vorwärtskommen. Oft hilft das auffällige Schweizerkreuz, das wieder einmal als „Rotes Kreuz“ oder als „Ambulanzfahrzeug“ interpretiert wird und so gleich für freie Fahrt sorgt. Einige Male gibt es allerdings auch grossen Ärger mit korrupten und manchmal auch betrunkenen Obrigkeiten, und in Calabar, im Südwesten Nigerias, werfen uns selbsternannte Mauteintreiber gar Nagelbretter vor die Reifen und versuchen auf diese unfreundliche Weise ein Weggeld zu erpressen. Während des lautstarken Wortgefechts springen unsere Frauen erzürnt aus den Fahrzeugen und werfen vor den Augen der verdutzten Wegelagerern die Nagelbretter



in den Graben. Wir wählen eine wenig befahrene Strecke nach Kamerun, die zwar streckenweise in einem katastrophalen Zustand ist, dafür aber kaum mehr geldgierige Polizeikontrollen aufweist – wo niemand fährt, gibt es eben auch nichts zu holen!

In Kamerun ist dann wieder ein lockereres Reisen möglich. Die Berglandschaft im Westen Kameruns wird der saftigen Wiesen wegen auch „Grasland“ genannt. In diesem Gebiet lebt eine vielfältige Völkergemeinschaft mit einem bunten Sprachgemisch, die sich aus vielen politischen, mehr oder weniger zentralisierten Einheiten zusammensetzt: von relativ kleinen Häuptlingstümmern, sogenannte „Chefferien“, bis hin zu grossen, mächtigen Königsreichen. Die schon seit früher Zeit bestehende traditionelle Gliederung in zentrale Häuptlingstümer mit einer königlichen Hierarchie, hat sich teilweise bis heute erhalten. Einige dieser feudalen Wohnsitze sind der Öffentlichkeit zugänglich, und mit etwas Glück lernt man sogar seine Hoheit persönlich kennen.



An den überaus fruchtbaren Hängen des Mount Cameroon entlang gelangen wir durch grosse Kakao-, Kautschuk-, Bananen-, Palmöl- und Teeplantagen einmal mehr an die Küste des Atlantiks. Der aktive Vulkan ist mit einer Höhe von 4'070 Metern, die er infolge seiner unmittelbaren Küstennähe quasi von Null aus erreicht, der höchste Berg Westafrikas. Das Gebiet um den Mount Cameroon zählt mit mehr als 11'000 Millimetern jährlichem Niederschlag zu den regenreichsten Regionen der

Erde. So ist es nicht weiter verwunderlich, wenn hier seit Monaten der erste Regen über uns niedergeht. Dieser Umstand hüllt den mächtigen Vulkan leider meist in Wolken. Erst vor wenigen Jahren hat der Berg wieder einmal auf seine in ihm schlummernde Gewalt aufmerksam gemacht und die Menschen in Angst und Schrecken versetzt. Ein mächtiger Lavaström ergoss sich über viele Kilometer den Abhang hinunter, frass sich durch Wälder und Plantagen und überquerte die neuerstellte Küstenstrasse, um endlich kurz vor dem Erreichen des Meeres zu erstarren.

In Kameruns Hauptstadt Yaoundé müssen wir uns nun über den weiteren Streckenverlauf der Reise entscheiden. Die ursprünglich geplante – und für Transafrika-Fahrer auch gängigste – Route über Tschad, Sudan, Äthiopien und die ostafrikanischen Staaten, ist für uns längst vom Tisch und käme nur noch als letzte Ausweichmöglichkeit in Frage. Zudem mehrten sich die Anzeichen für einen bevorstehenden Krieg im Irak. Da der strengmuslimische Sudan nach Ansicht des amerikanischen Präsidenten zur „Achse des Bösen“ gehört, muss auch dort mit Kriegswirren oder gewaltsamen Aktionen gegen Nichtmuslime gerechnet werden (wenig später bricht im Westen des Sudan der Bürgerkrieg aus, und seither ist diese Route sowieso nicht mehr möglich).

Als Alternativen stünden die abenteuerliche – und wohl auch nicht ungefährliche – Fahrt durch die Zentralafrikanische Republik, die Verschiffung auf einem der Flüsse nach Brazzaville oder die Fahrt durch den Urwaldstaat Gabun zur Auswahl. Betrachtet man die Afrikakarte, würde von unserem Standort aus die logische Route über Gabun führen. Über dieses am Äquator liegende Land in den Süden zu fahren, haben wir bislang noch nie in Erwägung gezogen, da Einreisebewilligungen angeblich nur schwer zu bekommen sind. Auch sonst ist uns sehr wenig über Gabun bekannt, was zum einen vielleicht auch daran liegen mag, dass das Land kaum einmal in den Schlagzeilen unserer Medien erscheint. Da Berichte aus Afrika aber meistens negativer Art sind, könnte man das aber auch als gutes Omen bewerten.

So steuern wir bei einem weiteren Visum-Beschaffungs-Tag als erstes die Botschaft von Gabun an, wo zu unser aller Überraschung noch am selben Tag ein Visum ausgestellt wird. Die Auskünfte über die Befahrbarkeit der Strassen lassen einen leisen Optimismus aufkommen und sogar von einer gut zu fahrenden Strecke in den Kongo ist die Rede. Somit hätten wir den Schlüssel ins zentrale Afrika in der Hand. Brazzaville und Kinshasa sind nicht mehr unerreichbar. Nur, wie es von dort weiter gehen soll, ist uns vorderhand auch noch ein Rätsel. Wird es möglich sein, durch Angola zu fahren? Oder müssen wir doch noch auf ein Schiff verladen? Kommt Zeit, kommt Rat. Es hat sich bisher noch immer ein unerwartetes Türchen geöffnet.

Angespornt durch den Erfolg, besuchen wir gleich noch die Vertretungen der Republik Kongo und der Demokratischen Republik Kongo, dem ehemaligen Zaire, und das scheinbar Unmögliche wird möglich: Am selben Abend prangen alle drei Einreisebewilligungen in unseren Pässen.

Wir ergänzen Vorräte, Wasser und Diesel und verlassen Yaoundé Richtung Süden. Nach der letzten grösseren Ortschaft vor der Grenze endet die bislang überraschend gute Strasse, und es geht auf einer schmalen, aber reizvollen Urwaldpiste weiter. Die Ausreiseformalitäten werden relativ schnell erledigt, und schon bald stehen wir am Grenzfluss, wo die Fähre umgehend zu uns herüber getuckert kommt. Auch sie ist eine der Unabwägbarkeiten auf dieser Route. Noch vor kurzem lag sie infolge Defekts während Wochen unbenutzbar am Ufer und unterbrach somit die einzige Verkehrsverbindung zwischen Kamerun und Gabun.



Gabun überrascht gleich von Anfang an, denn die Fähre ist für einmal kostenlos, die Einreise verläuft problemlos und korrekt und statt der erwarteten Lehm-piste geht es wiederum auf einer nagelneuen Teerstrasse durch den immergrünen tropischen Wald. Hin und wieder laufen Frauen dem Strassenrand entlang und tragen ihre schwere Last nicht mehr wie zuvor in den westafrikanischen Ländern auf dem Kopf balancierend, sondern in Körben auf dem Rücken – einem Rucksack ähnlich. Gabun

ist nur dünn besiedelt, doch in den wenigen Dörfern muss man auch in diesem Land mit lästigen Polizeikontrollen rechnen, nun noch mit der Steigerung, dass diese Obrigkeiten nicht einmal mehr ihren fetten Hintern bewegen, sondern einfach faul im Schatten hocken bleiben und uns zu sich hinwinken, wo wieder einmal Dokumente umständlich geprüft und registriert werden. Wenn in Afrika für einmal die Strassen ein flottes Vorwärtskommen ermöglichen würden, hindern einen bestimmt wieder irgendwelche Uniformierte daran. Aber schliesslich überqueren wir doch noch die imaginäre Linie des Äquators.

Im berühmten Urwaldspital von Lambaréné muss René nochmals gesundheitliche Probleme auskurieren. Wir lernen dabei einen deutschen Radfahrer kennen, der nach dem erst vor kurzem erfolgten Friedensschluss Angola wohl als einer der ersten Ausländer in seiner ganzen Länge durchfahren hat. Seine Auskünfte sind ermutigend, und es zeichnet sich nun eine realistische Möglichkeit ab, auf dem Landweg ins südliche Afrika vorzustossen. Unsere Freunde nutzen die unfreiwillige Pause, um in der Hauptstadt Libreville die Visen für Angola zu besorgen, was dann nach einigen Tagen Geduldprobe auch gelingt.

Eine halbe Tagesreise geht es wieder zurück bis zu jener Weggabelung, die wir vor bald zwei Wochen schon einmal passiert hatten. Eine schmale Eisenbrücke bringt uns über den reissenden Ogooué auf die Piste nach Franceville. Die Pflanzenmauer des dichten Dschungels lässt nur selten einen freien Blick auf das weite, bergige Land zu. Der kaum von Men-

schen besiedelte, riesige Wald ist eines der letzten Rückzugsgebiete bedrohter Tierarten, wie beispielsweise der seltenen Waldelefanten. Von ihnen bekommen wir leider nur die vielen unübersehbaren Losungshaufen zu sehen, die aber immerhin erahnen lassen, dass die scheuen Dickhäuter in relativ grosser Zahl vorhanden sein müssen. Die Fahrt ist äusserst spannend, denn hinter jeder Biegung könnte ja ein Elefant oder ein anderes Wildtier auf dem schmalen Waldweg stehen. Auf dieser einsamen, kaum befahrenen Strecke ist es aber auch ein beruhigendes Gefühl, im Rückspiegel den Toyota unserer Freunde zu sehen. Rebellen oder Banditen hätten ein leichtes Spiel, uns hier zu überfallen, zumal die Piste ein nur langsames Vorankommen erlaubt. Es geschieht aber nichts dergleichen, und dank der Trockenzeit kommen wir relativ gut durch. Zum Übernachten suchen wir uns jeweils einen durch das Pflanzendickicht gut abgeschirmten Platz, der uns wiederum am geheimnisvollen Leben und der fremdartigen Geräuschkulisse des Dschungels teilhaben lässt.



Den Osten des Landes durchquert man auf einem Hochplateau, und plötzlich bleibt der riesige Wald zurück. Auf einer sandigen Piste reisen wir in den Kongo ein. Da erst kurz zuvor die Brücken dieser Strecke instandgestellt und somit auch eine Befahrbarkeit möglich geworden ist, sind wir vermutlich so ziemlich die ersten Touristen, die hier durchkommen. Trotz häufigen Checkpoints stellt jedoch niemand Geld- oder andere Forderungen, was die Vermutung aufkommen lässt, dass

Reisende mit ihren Zuwendungen die Beamten erst selber auf den Geschmack des Abkassierens bringen und damit den Nachfolgenden einen denkbar schlechten Dienst erweisen.

Der grosse Regen kommt dann doch noch, glücklicherweise aber erst, nachdem wir die schwierigsten Passagen bereits hinter uns haben. So erreichen wir relativ problemlos Brazzaville. In der kongolesischen Hauptstadt zeugen ausgebrannte Hausruinen von den letzten Aufständen. Während unseres kurzen Aufenthaltes herrscht gespannte Ruhe. Treibstoff ist im ganzen Land nur auf dem Schwarzmarkt erhältlich.



Auf der gegenüberliegenden Seite des Kongoflusses kann man deutlich die Skyline von Kinshasa erkennen, der Hauptstadt der Demokratischen Republik Kongo. Die Konstellation zweier einander gegenüberliegenden, nur durch einen – wenn auch sehr breiten – Fluss getrennten Hauptstädte, dürfte wohl einmalig sein. Die Fähre nach Kinshasa ist erwartungsgemäss mit Menschen und Fracht vollgestopft. Sie ist gerade noch breit genug, um unsere Fahrzeuge quer zur Fahrtrichtung aufnehmen zu können. Zuvor müssen aber noch schwere Säcke weggeräumt werden. Nach einigen komplizierten Manövern legt die Fähre dann endlich ab und macht sich daran, den an dieser Stelle rund zwanzig Kilometer breiten, schmutzig braunen Kongo zu überqueren. Hyazintheninseln treiben in der kräftigen Strömung. Eine gar noch überladenerer Fähre als die unsere gleitet flussabwärts.

Kurz bevor unser Schiff im Hafen von Kinshasa anlegt, nähern sich einige Pirogen und mehrere Burschen springen mit einem weiten Satz auf unsere Fähre. Zuerst denken wir, es handle sich um fliegende Händler, doch als die Passagiere ihre Habseligkeiten packen und panisch die Flucht ergreifen, derweilen Wachmänner mit Schlauchpeitschen auf die Burschen einschlagen, wird langsam klar, dass es sich um das Schiff enternde Diebe handeln muss. Alles was nicht niet- und nagelfest ist wird geklaut. Rasch schliessen wir Türen und Fenster, während Marcel seine am Heck des Toyotas befestigten Kanister unter Mithilfe eines mit Schläuchen um sich schlagenden Wachmannes verteidigen muss. Mit gewagten Sprüngen retten sich die ersten Passagiere ans Ufer. Immer mehr Menschen drängen, schubsen, stossen einander gegenseitig die Uferrampe hinauf. Das Chaos ist nicht mehr zu überbieten. Mit gemischten Gefühlen können auch wir endlich die Rampe hochfahren und im abgeschirmten Hafengelände parken, um ein weiteres Mal umständliche Formalitäten in Angriff zu nehmen. Die ersten dubiosen Gestalten lassen auch nicht lange auf sich warten. Da will einer Gebühren für das Desinfizieren der Fahrzeuge einkassieren und ein anderer für den Cholerastempel im Impfausweis. Den Vogel schießt aber der Kerl mit der blendend weissen Uniform ab, der für die Strassenbenutzung ebenfalls fünfzig US Dollar haben will. Wie wir später erfahren werden, trug der selbsternannte Kassierer eine Uniform der Marine, und das Land soll eine derartige Gebühr gar nicht kennen. Es folgt dann noch ein Entführungsversuch von Sonja und Marcel, als diese beim Geldwechseln waren. Doch auch da kommen wir mit einem blauen Auge davon. Wir verlassen Kinshasa in aller Herrgottsfrühe Richtung Angola. Ein schmaler Weg führt einer engen Gasse gleich durch übermannshohes, an den Wagenseiten schabendes Elefantengras und durch tiefe Wasserpfützen Richtung Grenzposten. Von regem Handel zwischen den beiden Ländern kann offenbar keine Rede sein. Das flaue Gefühl in der Magengegend, das bei solchen Gegebenheiten jeweils zu verspüren ist, ist hier noch etwas stärker als sonst. Was erwartet uns wohl in Angola?



Hier, im Nordosten des Landes, hat der Krieg am längsten gedauert. Entlang der maroden Strassen sehen wir immer wieder abgeschossene Hubschrauber, zerschossene LKW-Konvois oder Hausruinen. Landschaftlich ist das fruchtbare Angola aber sehr abwechslungsreich. Man fährt durch offene Grassavannen, aus denen sich Felsformationen oder Gebirge schälen, durch Urwälder und über breite Flüsse, die dem tiefblauen Atlantik zufließen. Der 30jährige Bürgerkrieg hat

eine Entwicklung des Landes weitgehend verhindert. So erlebt der Reisende vielerorts noch ursprüngliches Afrika mit Menschen, die sichtbar froh sind, dass der Krieg endlich vorüber ist. Die Frage ist nur, wie lange der Frieden hält, denn für die Bevölkerung hat sich trotz dem grossen Erdöl- und Diamantenreichtum wenig geändert. Der Erlös fliesst mehrheitlich immer noch in die Taschen der Regierungsmitglieder und deren Clans. Auch die Korruption ist weiterhin ein allgegenwärtiges Übel.

Die Strassen sind bis auf wenige Ausnahmen im ganzen Land schlecht bis miserabel. Die riesigen Distanzen müssen erkämpft und erlitten werden. Die Regenzeit macht dabei das Vorwärtskommen auch nicht gerade einfacher. Mitte März 2003 kommen wir aber in Namibia und in einer anderen Welt an. Wir trennen uns von unseren Freunden, erholen uns von den Strapazen der letzten Monate und finden bald wieder zur alten Reiselust zurück. Die Länder des südlichen Afrikas reizen mit einmaligen Landschaften und grossartiger Natur, oft auch mit unverdorbener Ursprünglichkeit. Ganz besonders gefällt es uns in den verschiedenen Nationalparks, die im Gegensatz zu jenen Ostafrikas auch noch für den Individual-Touristen



erschwinglich sind. Wochenlang „jagen“ wir mit schussbereiter Kamera das afrikanische Grosswild und geniessen dann jeweils die unvergleichliche Abendstimmung. Klimatisch sind die Wintermonate der südlichen Hemisphäre sehr angenehm und da es dann auch Trockenzeit ist, wird man von den Moskitos weitgehend verschont. Die wunderschöne Kapregion hat dann mit dem restlichen Afrika nicht mehr viel gemein, doch geniessen wir es, wenigstens

wieder einmal für einige Wochen fast so zu leben wie zu Hause, im fernen Europa.

Kurz vor Weihnachten 2003 reisen wir ins südliche Mosambik ein. Der Hauptstadt Maputo drehen wir schnell wieder den Rücken zu. Vom einstigen Glanz ist nicht mehr viel übrig geblieben, dabei soll die Metropole einst vor Lebenslust förmlich gesprüht haben. Es ist nun eine weitere schäbige afrikanische Grossstadt, wo Hochhäuser und Kolonialbauten, umgeben von slumartigen Gebilden, vor sich hin gammeln und ein tristes Bild vermitteln. Daran vermag auch die palmenumsäumte Uferpromenade nicht viel zu ändern, zumal der Indische Ozean unerbittlich die ungeschützten Wurzeln der Bäume freilegt und in Bälde auch an der Promenade zu nagen beginnen wird.

Die campfreudigen Südafrikaner haben indessen das tropische Land mit den angeblichen Traumstränden auch schon entdeckt, und so findet man vor allem im Süden des Landes eine



ansehnliche Zahl von Campingplätzen oder anderen touristischen Einrichtungen. Nur sind diese jetzt, während der Weihnachts- und Haupturlaubszeit der Südafrikaner, überfüllt und wir fühlen uns ein wenig an die Ferienorte des Mittelmeeres während den Sommermonaten versetzt. Deswegen sind wir nicht hierher gekommen, und so reisen wir etwas schneller als geplant in den weniger frequentierten Norden. Auch Mosambik hat lange Kriegsjahre hinter sich, doch befinden sich wenigstens die Hauptverkehrsachsen in

überraschend gutem Zustand. So geniessst man unbeschwert die abwechslungsreiche Landschaft. Aus der üppigtropischen Vegetation mit Millionen von graziösen Kokospalmen oder immergrünen Mangobäumen erheben sich immer wieder zuckerhut- oder kegelförmige Granitberge, an die sich aus Lehm und Stroh gefertigte Dörfer schmiegen. Auf staubigen Strassen balancieren in noch farbenprächtigere Gewänder als anderswo gekleidete Frauen anmutig einen schweren Eimer voller reifer Mangos auf dem Kopf zu einem Sammelplatz, wo sie dann auf einen Käufer warten.

Ein Höhepunkt ist dann der Besuch der mit einer 3 ½ Kilometer langen, nur einspurig befahrbaren Brücke verbundenen Insel Ilha Mosambik. Der auf Distanz suggerierte Eindruck



speziellen Reiz, ohne Touristenrummel mit all seinen oft lästigen Nebenerscheinungen durch dieses lebende Freilichtmuseum zu streifen und auf Entdeckungssuche nach Spuren der äusserst bewegten Vergangenheit zu gehen. Noch sind die wenigen Touristen, die sich heute hierher verirren, für die Insulaner freundlich willkommene Gäste.



eine gebrauchte Fähre aus Deutschland und gründete kurzerhand eine Gesellschaft "Tansanisch-Mosambikischer-Freundschaft" zur Betreibung der Fähre. Was zwei Nachbarstaaten nicht fertig brachten, vollendete ein einzelner initiativer Mann noch so nebenbei. Diese Geschichte ist aber bezeichnend für Afrika.

Trotz Regenzeit kommen wir relativ problemlos in Dar es Salaam an, wo wir unser Auto auf einem bewachten Camp abstellen und mit der Personenfähre auf die exotische und geschichtsträchtige Insel Sansibar übersetzen. Wir streifen durch die engen Gassen von Stone Town und bewundern die verblichene Pracht, die vielerorts noch einer Restauration harret. Beim alten Hafen spuckt uns das Gassengewirr wieder aus. Hier liegen buntbemalte, schwerfällige Dhauen vor Anker und werden be- oder entladen. Mit dicken Siselseilen ziehen schwitzende Männer die Fracht an den Kai. Es riecht nach Meer und nach Fisch und es ist eine Szenerie, wie sie der Betrachter wohl schon vor Hunderten von Jahren vorgefunden haben mag. Am Abend schauen wir dann zu, wie die urtümlichen Schiffe als Silhouette vor der untergehenden Sonne ihrem neuen Ziel entgegensegeln.

eines kolonialen Schmuckkästchens wird beim Näherkommen aber bald relativiert, denn die einstige Pracht liegt mehrheitlich in Ruinen. Dazwischen nimmt der afrikanische Alltag der etwa siebentausend Inselbewohner seinen Lauf. Im nördlichen, von der UNESCO zum Weltkulturerbe erklärten Teil der Insel, veranschaulichen hingegen einige liebevoll renovierte Gebäude den Prunk der portugiesischen Kolonialzeit. Es sind jedoch noch gewaltige Leistungen zu vollbringen, bis Ilha Mosambik vollständig renoviert ist. Aber es hat natürlich auch seinen ganz

Erst seit wenigen Jahren existiert im hohen Norden Mosambiks eine Fähre über den Grenzfluss und ermöglicht dadurch die Einreise von Mosambik nach Tansania. Die Zufahrt ist allerdings noch ziemlich rudimentär. Interessant ist aber die Geschichte, wie diese Fähre und damit der Grenzübergang zustande kam, denn es waren nicht, wie man meinen könnte, die beiden Nachbarstaaten, denen man diese neue Möglichkeit zu verdanken hat, sondern ein deutscher Missionar, der schon lange im nahen tansanischen Mtwara tätig ist. Er importierte

Wir verlassen die feuchtheisse Küstenregion und stehen schon bald staunend vor dem höchsten Berg Afrikas, dem schneebedeckten Kilimandscharo. Nochmals besuchen wir einige Nationalparks, auch wenn sie horrend teuer sind. Doch afrikanisches Grosswild vor der Kulisse des Ngorongoro-Kraters oder des Kilimandscharo gibt es eben nur hier.



In Nairobi warten Margaret und Marcel auf uns. Wiederum gemeinsam wollen wir die kommenden, nicht mehr so einfach zu bereisenden Länder durchqueren. Auf dem Camp treffen wir auch noch das deutsch-namibische Paar Hermann und Maria sowie zwei südafrikanische Motorradfahrer. Letztere wurden einige Tage zuvor auf dem Weg nach Äthiopien überfallen und um einige Tausend Dollar erleichtert. Nun wollen sie es nochmals versuchen, und so schliessen sie sich unserem kleinen Privatkonvoi an. Wir

umfahren die berühmte Strecke Isiolo-Marsabit weiträumig über den Turkana-See. Für die ungeübten Motorradfahrer sind die Strassenverhältnisse aber zu schwierig und nach unzähligen Stürzen geben sie schliesslich niedergeschlagen auf und verladen ihre Motorräder auf einen LKW, der sie ein weiteres Mal zurück Richtung Nairobi bringt.

Unsere verbliebenen drei Teams quälen sich hingegen erfolgreich durch das unwirtliche Nordkenia und erreichen schliesslich Äthiopien, bestimmt eines der interessantesten und abwechslungsreichsten Länder Afrikas.



Wir sind fasziniert von den verschiedenen Volksstämmen, die noch so leben, wie sie es schon seit Hunderten von Jahren immer getan haben, von den bunten, quirligen Wochenmärkten, von der rauen Bergwelt, die bis in höchste Höhen noch wie zu biblischen Zeiten bewirtschaftet wird und natürlich von den unvergleichlichen Monolithkirchen Lalibelas, den uralten Inselklöstern auf dem Tana-See oder der prächtigen Kaiserstadt Gondar.

Die Durchquerung des Sudan bereitet uns schon seit langem Bauchschmerzen. Das flächenmässig grösste Land Afrikas wird derzeit gleich von zwei Kriegen heimgesucht. Der Osten des Landes ist aber unerwartet einfach zu bereisen, und wir sind von der herzlichen Gastfreundschaft der Sudanesen überrascht. Immer wieder werden wir zum Tee eingeladen, und als wir einmal in einem Dorf um die Erlaubnis bitten, die Nacht auf einem staubigen Platz neben der Tankstelle verbringen zu dürfen, tragen die Männer gleich ein Bett heran, damit wir uns darauf ausruhen können.

In Khartum trennen wir uns wieder von unseren Freunden. Gemütlich gehen wir die zweite Saharadurchquerung an und folgen dem Nil Richtung Norden. Der längste Fluss der Erde bildet hier wohl auch die längste Oase und das längste Dorf überhaupt. So wechseln sich

eindrückliche Wüstenlandschaften mit netten Dörfern unter wogenden Palmen ab. In Wadi Halfa treffen wir wieder auf andere Reisende, und schliesslich sind es vier Fahrzeuge mit ihren Besatzungen, die sich auf dem schmalen Frachtschiff über den 550 Kilometer langen Nasser-Stausee nach Assuan bringen lassen. Was anfänglich wie ein Himmelfahrtskommando aussieht, wird sogar eine beschauliche Fahrt, die zwei Tage und zwei Nächte dauert. Weniger beschaulich ist dann die Einreise nach Ägypten – 2 ½ Tage verbringen wir im Zollhof von Assuan. Die Grossartigkeit der Hinterlassenschaften der alten Ägypter lässt den Ärger der letzten Tage aber bald wieder vergessen. Auch die mühsame Konvoipflicht können wir mehrheitlich umgehen.



In Kairo versuchen wir das Visum für Libyen zu erhalten doch ist von der erhofften Handbietung Ghaddafis noch nichts zu spüren. So ist Ägypten nach 70'000 Kilometern unser 29. und letztes Land in Afrika und unser Wunsch, den Kontinent fast völlig zu umrunden, erfüllt sich daher nicht ganz. Allerdings sind wir es auch müde, nochmals Tage oder gar Wochen auf ein Visum zu warten, zumal die Route über Jordanien, Syrien und Türkei wohl eh noch die abwechslungsreichere ist.

Zusammengefasst war für uns diese Reise wie eine Gipfelbesteigung. Die Fahrt in den Süden über die Westroute war die mühsame Besteigung. Das ganze südliche Afrika entsprach dann dem Genuss des Ankommens, der Aussicht und der Rast auf dem Gipfel und die Heimreise über die Ostroute schliesslich dem weniger beschwerlichen Abstieg.

Text René Kägi

Fotos Sonja Kostezer

Buch: Afrika rundum, Infos: www.rsverlag.ch

