

TRANS SAHARA 77
München – Nairobi in 4 Wochen
Reise durch terra incognita



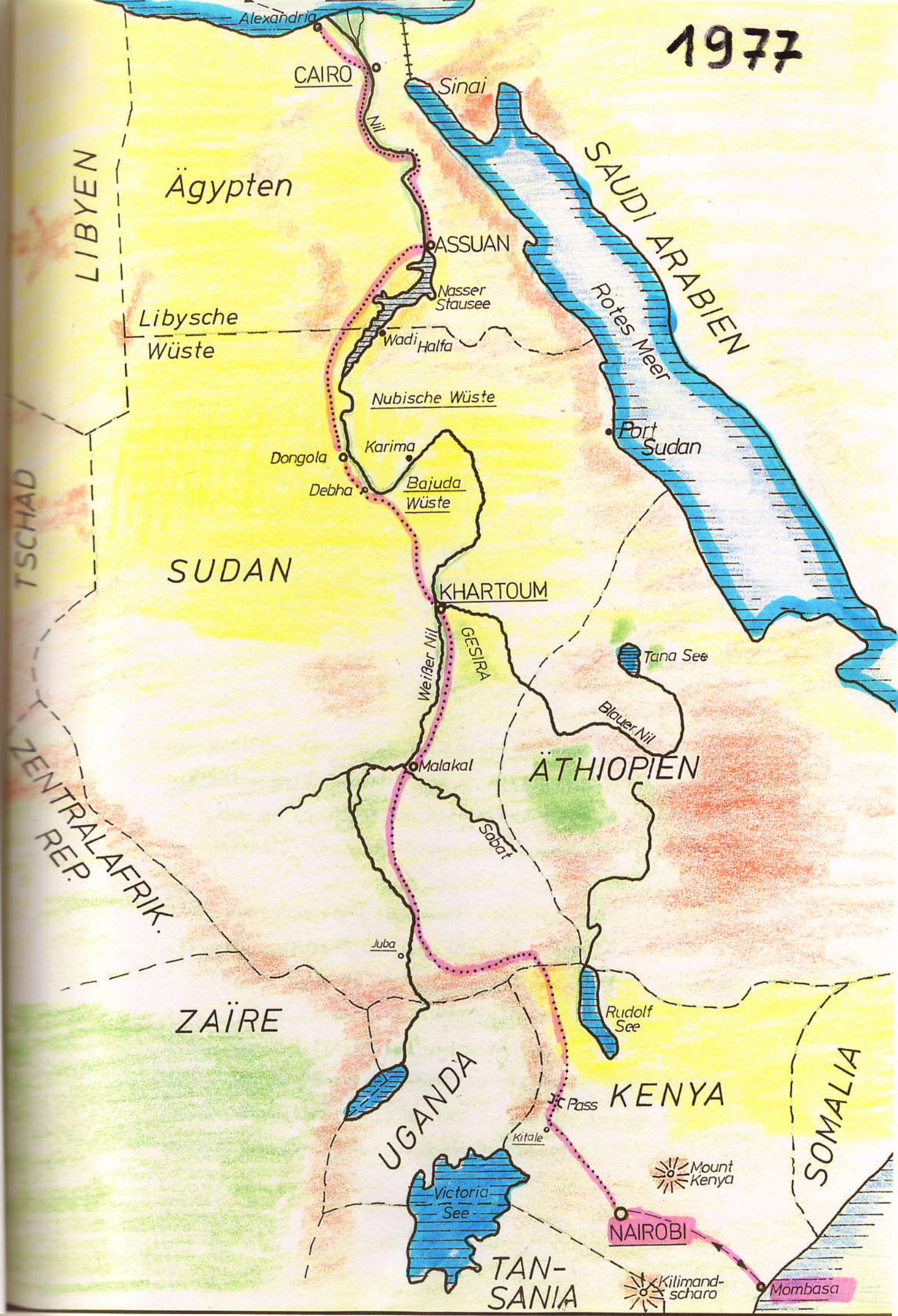
Am Ufer des Nils im Sudan:

Ellen Gutsche Ernst Gartner Uwe Bannach
Hellmut Gutsche Rüdiger Gutsche Carola Gutsche



Carola Gutsche

1977



TRANS SAHARA 77

=====

Von München nach Nairobi in 4 Wochen

Voriges Jahr, bei unserer Zentralsahara-Durchquerung, hatten wir leider feststellen müssen, dass man infolge der knapp 5 Wochen Urlaub, die einem Normalverbraucher zur Verfügung stehen, dort umkehren muss, wo Afrika anfängt, richtig schwarz zu werden. Bei Verkauf der Fahrzeuge in Afrika und Rückreise mit dem Flugzeug - so folgerten wir messerscharf - könne man in der gleichen Zeit viel tiefer in den schwarzen Erdteil eindringen und eventuell sogar einen kleinen Profit machen.

Dein guter Stern auf allen Strassen

Die Wahl der Fahrzeuge fiel nicht schwer - billig sollten sie sein, geländegängig und in Afrika verkäuflich. Der Griff nach dem guten Stern lag also nahe, zumal er, das hatten wir festgestellt, auch in entlegenen Negerdörfern bekannt ist.

Anfang Oktober 76 - eine Woche nach der Dolomiten-Rallye - erstanden wir zwei betagte (Bj. 57 und 62), aber leidlich erhaltene UNIMOG 404 S von der Bundeswehr. Der 404 wiegt leer 2,6 t, hat 6 Gänge, jederzeit zuschaltbaren Allradantrieb, Sperrdifferential und wird von dem alten 220er-Benzinmotor mit 80 PS angetrieben. Insgesamt 600 Arbeitsstunden wurden investiert, bis am 21. Januar die beiden Brummis frisch lackiert und topfit an den Start gingen.

Gelobt sei, was hart macht

Die Crew, bestehend aus den letztjährigen Wüstenfüchsen und meinem Ehefrau, das ich überredet hatte, musste sich bei der Fahrt nach Venedig gleich den Gefrierfleischorden I. Klasse verdienen. Der UNIMOG hat zwar so etwas wie eine Heizung, aber oberhalb 60 km/h wird der Heizeffekt durch die Kaltluft, die durch alle Ritzen des Planenverdecks zieht, zunichte gemacht.

Am Kai in Mestre froren wir dann bei +2°C weiter, denn das Schiff war nicht da und der Wind pfiff durch Mark und Pfennig. Nix bella Italia! Mit 9-stündiger Verspätung lief dann die Espresso Cagliari doch noch ein und wir bezogen unsere Kabinen, die offenbar ein Architekt, der in einer Sardinienfabrik gelernt hat, entworfen hatte. Bis dato hätte ich nicht geglaubt, dass man so viele Leute auf so wenig Raum unterbringen kann. Meine persönliche Aversion gegen griechische und italienische Fährschiffe wurde wieder einmal bestätigt. Das Gebotene entsprach nicht dem stolzen Preis von DM 4.000 für Autos und Kabinen. Hinzu kam, dass ein satter Sturm uns begleitete, der die meisten, zumindest zeitweilig, in die horizontale Lage zwang.

Wer gut schmiert ... oder der Fluch des Pharao

Hinter Kreta flaute endlich der Sturm ab und bei mildem Lüfterl und Sonnenschein liefen wir nach 3 Tagen in Alexandria ein.

Alles war happy, aber nicht lange, denn vor die Einreise hatte die Vorsehung den ägyptischen Zoll gesetzt. Dieser begann mit einem unorientalischen Eifer zu filzen, dass es uns ganz zweierlei in Gedanken an unsere 300 Büchsen Bier und 50 Liter Kalterer See wurde. Schliesslich merkten wir, dass der Dienstleister nur eine subtilere Methode war, um den Bakschischfluss in Gang zu setzen.

Um 300 Mark erleichtert passierten wir dann das Hafentor als erste. Diese Genugtuung hatten wir. Das Schmiergeldsystem hat nur einen Haken: man weiss nie, ob man schon in der höchsten Instanz angelangt ist - und die "Tarife" steigen von Stufe zu Stufe.

Wir nahmen die Wüstenroute nach Cairo und erreichten nach unserem ersten Wüstencamp anderntags - es war neblig und kühl - bei Gizeh die ägyptische Hauptstadt. Der Touristenrummel an den Pyramiden mit rüddigen Kamelen und aufdringlichen, auf Beduinenkrieger getrimmten Händlern und Schleppern ist abstossend.

Wettklettern an der Pyramide

Ein kräftiger Bursche offerierte sich als Kletterführer und Rekordhalter und da er nicht locker liess, versprach ich schliesslich ein extra Bakschisch, wenn er eher oben sei als ich. Wir gingen die 140 m hohe Cheopspyramide über den Nord-

ostgrat an, eine nette Kletterei, aber aus dem Extra-Bakschisch wurde nichts - nach zwei Drittel der Distanz warf der Sportfreund das Handtuch bzw. seinen Athletenleib auf einen Felsblock. Ich stellte 160 Puls fest und empfahl tägliches Training. Kein Wunder, dass die Ägypter gegen die Juden keinen Stich machen, wenn sich schon die jungen Pyramidenkletterer von alten bayrischen Bergsteigern anstreichen lassen.

Strassenverkehr - mörderisch

Ich kenne zwar weder Singapur noch Istanbul, aber schlimmer als in Cairo kann es dort auch nicht zugehen. Es gibt keine Vorfahrt, sondern nur das Recht des Stärkeren. Das Rotlicht wird prinzipiell missachtet - um die wild an den Kreuzungen trillernden Polizisten schert sich niemand. Fussgänger trotten stur wie Rindvieh über die Schnellstrassen - völlig immun gegen Hupzeichen. Dazwischen Eselskarren, Kamele, radfahrende Bäckerbuben, meterlange Brotbretter auf dem Kopf balancierend und (natürlich) Motorradfahrer. Nichts für zartbesaitete Naturen. Das Fahren bei Nacht überland ist etwas für potentielle Selbstmörder. Esel haben bekanntlich keine Katzenaugen. Auch scheint das nächtliche Fahren ohne Licht ein Sport ägyptischer LKW-Fahrer zu sein. Kurz vor dem Fastzusammenstoss wird dann voll aufgeblendet! Erhöht die Spannung und schützt vor Einschlafen.

Der Fahrzeugbestand spiegelt die jüngste politische Geschichte des Landes. Amikreuzer und englische Big Singles aus den fünfziger Jahren, russische Jeeps, Jawa-Motorräder und europäische Mittelklassewagen der neueren Zeit.

Landwirtschaft - wie bei den alten Pharaonen

Der Assuan-Staudamm garantiert jetzt ganzjährig gleichbleibenden Wasserstand - ohne Überschwemmung. Das Niltal - 1000 km - von Cairo bis Assuan gleicht einem immergrünen Plantagenstreifen, ist aber auch sehr dicht besiedelt. Bei manchen Dörfern, armselig und schmutzig, fragt man sich, was sich in den letzten 5000 Jahren eigentlich geändert hat. Konfrontiert mit der wenig selbstbewussten, oft backschischheischenden Bevölkerung fällt einem die Antwort nicht schwer.

Ab in die Wüste

In Assuan angekommen, erlebten wir die grosse Enttäuschung. Entgegen allen Zeitungsmeldungen wurde uns die Fahrt ans Rote Meer nicht gestattet. Es hiess, wir könnten nur mit dem Schiff über den Nasser-Stausee nach Wadi Halfa im Sudan ausreisen. Dies wollten wir aber partout nicht tun. Mit Schiffsreisen waren wir vorläufig bedient. Ausserdem hatten wir an etwas besonderes gedacht - nicht ^{an} die Ochsentour nach Wadi Halfa. Überdies sollte das nächste Boot auch erst in 3 Tagen gehen. Die Reise hätte dann nochmals 3 Tage gedauert. Am städtischen Campingplatz trafen wir als einzigen Gast einen globetrottenden Amerikaner mit seinem Wohnmobil; dem klagten wir unser Leid. "Well, boys", sagte dieser, "Ihr habt doch gute Autos und alles, was man braucht. Haut doch einfach ab hier über die West Bank, da gibts eine Möglich-

keit." Uns war das neu. Die Michelinkarte zeigt im fraglichen Gebiet nur weisse Flächen. Als der Mann dann noch eine überzeugende Routenbeschreibung samt Skizze lieferte, stand unser Entschluss fest.

Am anderen Morgen rollten wir, mit je 650 l Sprit an Bord und möglichst unbeteiligtem Gesicht über den schwerbewachten kleinen Assuandamm auf die westliche Nilseite und weiter auf der (verbotenen) Zufahrt zum Flugplatz. Am beschriebenen Punkt bogen wir ab in die grosse Libysche Wüste. Nach 30 km waren wir sicher, es geschafft zu haben. Wir waren allein.

Der erste Dämpfer

Hunderte von Kamelgerippen wiesen uns den Weg nach Südwest. Unerfahrenen mag dies ein makabres Zeichen sein, wir wussten, dass wir auf dem richtigen Weg waren, nämlich auf dem uralten Karawanenweg vom Südwestsudan nach Norden. Auch heute noch werden auf dieser Route im Winter riesige Kamelherden über 1000 km Distanz vom Sudan auf die ägyptischen Kamelmärkte getrieben.

Froh, endlich wieder Wüstensand unter den Rädern zu haben, gaben wir unseren Unimogs, deren Fahreigenschaften uns begeisterten, ordentlich die Sporen.

Das hätten wir nicht tun sollen. - Beim ersten Check nach 100 km sahen wir die Bescherung! Der Unimog hat nämlich

relativ lange Federwege, das ist durchaus willkommen. Unerwünscht dabei ist, dass das Pritschenheck bei Bodenwellen intensiv hochschnalzt (die Stossdämpfer waren wohl auch nicht mehr die besten). Dabei war bei uns ein Teil der in offenen Behältern gestauten Lebensmittel herausgeschleudert und zwischen in Bewegung geratenen Metallkisten zermalmt worden. In einen Brei aus ca. 10 kg Zwiebeln und zerquetschten Konservendosen hatten sich der Inhalt einer Flasche Cointreau, eines grossen Pril (unseres einzigen), einer Maggiflasche, eines Kosmetikkoffers (von meiner Frau) und die Einzelteile unseres Werkzeugkastens ergossen. Es stank bestialisch. Mühsam wurde noch Brauchbares herausgeklaubt, der Rest in den Sand gekippt.

Kompassfahrt

Mit gutem Vorsatz und Kurs 220° Südwest gings weiter durch eine grossartige und urweltliche Landschaft. Wie Meereswogen dehnten sich endlos dunkle Felsberge, teils bizarr, teils abgerundet im scharfen Kontrast zum gelbbraunen Wüstensand. Längst hatten wir die letzte Markierung verloren, durchfuhren riesige Sandseen, überkletterten Felsriegel, holperten über Windgangeln und überquerten Geröllfelder mit rasiermesserscharfem Gesteinsschutt. Als wir endlich wieder auf verwehte Spuren und Steinmänner trafen, folgten wir ihnen, obwohl sie nach Osten führten.

Blick ins Paradies

Nach einer Stunde wussten wir, dass wir falsch gefahren waren. - Dennoch entschädigte der Anblick, der sich unseren Augen bot. Unter uns lag, von gezackten Gebirgsketten eingeraht, eine tiefblaue, in der Nachmittagssonne glitzernde Wasserfläche - der Nasser-Stausee. Der steife, permanent wehende Nordwind trieb kurze, Schaumkronen tragende Wellen gegen das sandige Ufer und Scharen von Wasservögeln erhoben sich bei unserem Nahen. Ausser spärlichem Graswuchs in Ufernähe war kein Grün zu sehen. Die Elemente Wasser, Erde und Luft zeigten sich in absoluter Reinheit. (Der Nasser-Stausee, der aufgestaute Nil, ist ca. 500 km lang. Beidseitig von gebirgiger Wüste eingefasst und in hunderte von Fjorden aufgefächert, liegt die südliche Hälfte auf sudanesischem Gebiet. Ausser der Stadt Assuan am Nordende und den Orten Abu Simbel am West- und Wadi Halfa am Ostufer sind die Ufer unbesiedelt und ohne Vegetation).

Wir folgten eine Weile dem Wasser nach Süden und genossen das mühelose Fahren am Ufer entlang. Die weit ins Land reichenden Fjorde zwangen uns jedoch zu so weiten Umwegen, dass wir mit Rücksicht auf unseren begrenzten Spritvorrat beschlossen, durch das Randgebirge auf die Hochebene zurückzukehren. Durch steile Schutt- und Sandkare ackerten wir aufwärts und bezogen, als uns die Dunkelheit erreichte, unser Nachtlager im Windschatten einer riesigen Düne. 240 km hatten wir "off road" geschafft.

Anderntags nahmen die Geländeschwierigkeiten zu und bedenklich häufig näherte sich die Kühlwassertemperatur der 100^o-Grenze, was nicht zuletzt auf den ständig von Norden, also von rückwärts wehenden Wind zurückzuführen war.

Wir stiessen jetzt wieder auf Spuren und Steinmänner und standen plötzlich mit unseren Autos auf einer betonierten Rollbahn - das musste das ägyptische Abu Simbel sein. Und wir hatten uns schon weiter südlich gewöhnt! Schleunigst räumten wir das Flugfeld und steuerten ausserhalb des Ortes einen Seitenarm des Stausees an, um unser frostschtzhaltiges Kühlwasser abzulassen. Dann drehten wir wieder ab, um in der Wüste zu verschwinden, denn mit ägyptischen Polizei- oder Zollbeamten wollten wir nicht unbedingt zusammentreffen.

Der Kühlwassertausch hatte glatte 15^o Temperatursenkung zur Folge. Wir hatten das auch nötig, denn bis wir wieder halbwegs fahrbare Wüste erreichten, mussten wir uns mühsam durch ein Gebiet überdimensionaler Maulwurfshügel aus Geröll mit sehr viel losem Sand hindurchwühlen. Dann riss beim Doppelkabiner ein Keilriemen und anschliessend machten sich beim zweiten Wagen Motoraussetzer bemerkbar. Es waren die Kerzen ! 1500 km mit ägyptischem Sprit hatten genügt, um die Elektroden vollkommen mit Ablagerungen zu bedecken. No sparks at all. Schliesslich bewältigten wir auch noch Sandfelder, in denen scharfe Steinspitzen senkrecht wie aufgereichte Haifischzähne steckten. Kein Wunder, dass wir an diesem Tag nur 190 km schafften. Es sollte aber noch dicker kommen.

Wir sind im Sudan

Der neue Morgen schickte welliges Terrain, dann grosse, flüssig zu fahrende Talbecken, garniert mit riesigen Gesteinshaufen. Anschliessend wurde es wieder gebirgig und wir fanden Kamelspuren und Steinmänner. Die Spuren leiteten hangabwärts und plötzlich lag ein von Büschen und Palmen eingesäumter Fluss vor uns. Das musste der Nil sein. Der Stausee war zu Ende. Jetzt waren wir im Sudan.

Das Geisterdorf

Nach Kurzem stiessen wir auf die ersten Häuser, graue, niedrige, aber langgestreckte Gevierte - jedes eine Festung - exakt dem Ufer entlang ausgerichtet. Die Häuser waren alle leer!

Schliesslich fanden wir auch einen Menschen - einen nubischen Nomaden, dessen gefesseltes Kamel einen Dornbusch benagte. Die Verständigung beschränkte sich auf Zeichensprache - der Mann verstand kein Englisch. Die Frage nach dem Weiterweg war eine vage Handbewegung, weg vom Fluss. Zu dem Schluss waren wir auch gelangt! Dem Fluss entlang sah's nämlich ziemlich unpassierbar aus. Die Landseite bildeten steile, felsdurchsetzte Berghänge, die bis dicht ans Ufer reichten. Nach einigem Hin und Her fanden wir eine Möglichkeit. Oberhalb des Geisterdorfes standen hoch am Hang zwei grosse Steinmänner, dazwischen eine ca. 3 m breite Sandrinne, gefüllt mit Fels-

brocken. Hier war garantiert noch nie ein Auto gefahren. Nur Kamelspuren führten hinauf. Erst wälzten wir vier Männer die grössten Felsen im Akkord zur Seite, dann stiegen die cross-country-experts aufs Gas. Und wir schafften es. Nach 20 km waren wir wieder am Nil. Ohne die Kamelspuren hätten wir nie durch diesen Irrgarten aus Felsbrocken und Sand gefunden.

Das nächste Dorf ist diesmal bewohnt. Es heisst Dodal und unser Erscheinen löst einen Riesenauflauf in der Dorfmitte aus. Offenbar ist gerade die Schule aus, denn ein Schwarm weissgewandeter Schüler umringt uns. Die buntgekleideten Mädchen, das Haar in lange Zöpfe geflochten, halten sich etwas im Hintergrund. Mädchen und Frauen sind, wie bei fast allen Saharavölkern übrigens, unverschleiert.

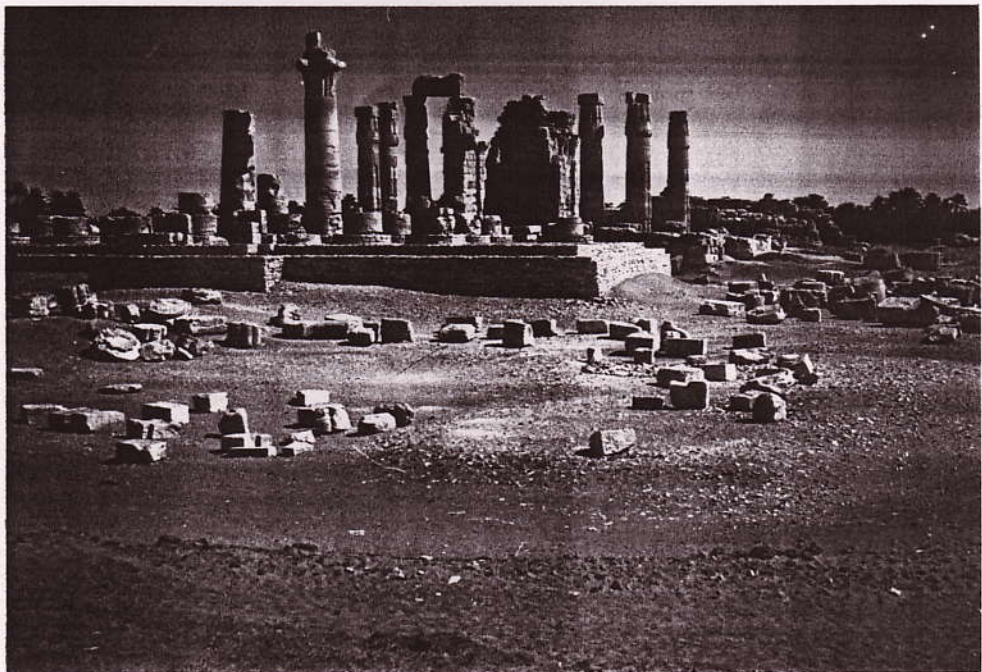
Welch ein Gegensatz zu Ägypten! Dort eine häufig bakschischfordernde, aufdringliche Bevölkerung - hier die selbstbewussten, freundlichen Nubier mit ihrer echt orientalischen Gastfreundlichkeit. Selbst der ärmste Nomade lädt einen nach kurzem Gespräch zum "Tschai" (Tee) ein. Dem europäischen Reisenden beginnt langsam zu dämmern, welche hohe moralische Werte der Islam einst repräsentiert haben muss. Oder sind dies Verhaltensweisen, die allen Menschen in dünnbesiedelten Gebieten zu eigen sind? Wir verlassen Dodal, um kurz darauf nach 145 Tageskilometern unser Lager am Nilufer aufzuschlagen. Die grosse Hitze verlockt alle, die Bilharziosegefahr nicht achtend, zu einem Bad im schnellfliessenden und kalten Nilwasser.

Die Nächte sind immer noch angenehm kühl, mittags wird es schon recht warm. Wie warm wissen wir nicht, denn unser einziges Thermometer hat sich bereits bei der ersten Wüstenetappe in eine Handvoll Glasbrösel verwandelt.

Anderntags wiederholt sich die Konstellation vom Vortag. Nilufer ziemlich unbefahrbar, Steinmänner und Spuren den steilen Hang hinaufweisend. Aber diesmal werden wir abgeschlagen. Eine Muldevoll losen Sandes direkt unterhalb der Schlüsselstelle bremst jedesmal den notwendigen Anlauf. Notgedrungen fahren wir weiter den Nil entlang und bleiben prompt wechselseitig in Weichsandfeldern stecken. Nur unsere Sandleiter helfen uns heraus. Das Geschäft beherrschen wir noch vom letzten Jahr. Im nächsten Dorf treffen wir auf das erste Fahrzeug, einen Bedford-LKW mit riesigen Rädern, der von Süden heraufgekommen ist. Kurz darauf passieren wir die Überreste der Tempel von Sedenga und Sulb, die 1480 v.Chr. die alten Ägypter im eroberten Sudan erbauen liessen. Zu dieser Zeit pirschten unsere Vorfahren noch mit Bronzespeer und Holzkeule auf Wisent und Auerochs in Germaniens Urwäldern.

Dann schneiden wir ein Nilknie auf holpriger Steinpiste ab, um schliesslich auf topfebener Kieswüste zügig Kilometer gutzumachen.





Nib-Nib, die Geißel des Sudan

Es ist spät am Abend, als wir die Provinzhauptstadt Dangola erreichen. Wie Hauptstadt sieht es zwar nicht aus, eher wie Grossdingharting, aber es ist wohl kein Irrtum möglich. Da wir, mit orientalischen Gepflogenheiten vertraut, nicht mehr mit Polizei-Abfertigung am Abend rechnen, drehen wir ab in die Wüste, um unser Camp aufzuschlagen. Wer beschreibt unser Entsetzen, als wir dort von Milliarden winziger Fliegen überfallen werden. Die Mistviecher schwärmen herum und schrecken auch vor Nasenlöchern und Ohren nicht zurück. Kurz vor Sonnenuntergang werden sie sogar noch aggressiv und stechen, sind aber mit Einbruch der Dunkelheit plötzlich verschwunden.

Gestörte Nachtruhe

Mitten in der Nacht werden wir durch Motorengeräusch geweckt. Drei Landrover, voll mit bewaffneten Soldaten, stehen im Camp. Barsch werden wir zum Mitkommen aufgefordert. Es sei für unsere Sicherheit, heisst es. Mürrisch beladen wir unsere Autos und werden zum Vorplatz des Polizeigebäudes eskortiert. Dort dürfen wir weiterschlafen. Uns wird recht zweierlei, waren wir doch ohne das erforderliche MotoringPermit eingereist.

Am andern Morgen stellen wir fest, dass die Nib-Nib auch in Dongola schwärmen. Manche Einheimische, die im Freien arbeiten, haben sich als Schutz Tücher um Hals und Kopf gewickelt.

Die Pass- und Zollformalitäten werden ohne grosse Umständlichkeit abgewickelt. Niemand fragt nach dem Motoring-Permit. Dann lädt man uns auch noch zum Essen ein. Die ausserordentliche Höflichkeit und Hilfsbereitschaft der Leute, auch der Beamten, ist auffallend.

Benzinkrise im Sudan

Nur Benzin können wir keines bekommen. In Karima, heisst es, bestünde eine Möglichkeit. Karima liegt jedoch abseits unserer Route.

Wir fahren erst mal weiter nach Süden und geraten in ausgedehnte Weichsandfelder. Mit Allradantrieb und Vollgas pflügen wir durch. Das kostet viel Sprit, aber wir haben keine Wahl. Anhalten oder Langsamfahren würde sofortiges Festsitzen zur Folge haben. Infolge des späten Aufbruchs in Dongola schaffen wir an diesem Tag nur 113 km. Aber einen Trost haben wir: die Nib-Nib sind weg!

Mit letztem Sprit durch die Bajudawüste

Anderntags fragten wir in Debah nach Benzin - vergeblich! Da zählten wir nochmals unsere zusammenschmolzenen Spritvorräte durch und entschlossen uns dann für den direkten Weg, ca. 400 km quer durch die Bajuda nach Khartoum. Als der Nil nach links abknickte, fuhren wir weiter nach SSO hinaus in die Wüste.

Anfangs fanden wir einige Steinmänner und wähten uns auf dem richtigen Weg. Später jedoch, als wir über Bergkämme und Felsbrockenfelder ackern mussten, da merkten wir, dass hier noch niemand gefahren war. Die Fauna, Wüstenfüchse, Springböcke und Gazellen, die, immer paarweise, längs unserer Fahrtrichtung flüchteten, lenkten uns anfangs von der bitteren Erkenntnis ab. Mittags jedoch, als mit höher steigender Sonne die Landschaft sich in flimmernde Luft auflöste, vermeintliche Stangenmarkierungen sich beim Näherkommen als verdorrte Sträucher, Steinmänner als ganz ordinäre Felsen erwiesen, da wurden wir leicht nervös. Unser anfangs grosser Spritvorrat, das wussten wir, hatte sich auf ein paar läppische Kanister reduziert. Grosse Verfranzereien waren nicht mehr drin. Stundenlang fuhren wir stur nach Kompass Richtung Südost. Als wir nach 100 km noch immer nicht auf die in die Karte eingezeichnete Piste gestossen waren, bogen wir ab auf Kurs Süd und nach weiteren 50 km hatten wir sie - die Piste nämlich!

Auch in Khartoum kein Sprit

Ohne weitere Komplikationen, sieht man von einer Lichtmaschine ab, die ihren Geist aufgab, erreichten wir am nächsten Tag Khartoum. 1350 km ohne Tankmöglichkeit lagen hinter uns. 40 Liter hatte jeder Wagen noch im Bauch und die brauchten wir auch, um die Stadt nach Benzin abzufahren. Es gab nämlich keines. An Tankstellen Warteschlangen von 40 Autos und mehr, die sich nur auf das vage Gerücht hin, dass ein Tankwagen

kommen werde, angestellt hatten. Der allgemeine Fahrstil war der Treibstoffknappheit angepasst. Die Autos werden im hohen Gang um die Ecken gequält, dass Motorklingeln der Normalfall ist. Motorräder werden genauso gefahren. Der Witz daran ist, dass irgend ein smarter Importeur den Sudanesen massenweise Kawasaki 3-Zylinder 350er angedreht hat. Den Zweitaktheulern bekommt die Behandlung ganz und gar nicht. Kaum eine läuft auf mehr als einem Topf.

Auch auf Behörden - Gastfreundschaft

Ich will nicht aufzählen, auf wieviel Amtsstuben ich jeweils gewartet habe, um Aufenthaltserlaubnis, Fahrgenehmigung, Fotografiererlaubnis, etc. für den Süd-Sudan zu bekommen. Eins war bemerkenswert: Dauerte es einmal länger, wurde stets heisser, süsser Tee serviert! Deutschen Behörden sei's zur Nachahmung empfohlen! Nach 2 Tagen hatten wir alles. Auch 1300 Liter Benzin auf Bezugsschein und einen satten Sandsturm, der die Sonne verfinsterte und die Luft mit Staub erfüllte.

Im Nilschlamm steckengeblieben

Wir stachen wieder in See bzw. in den Sand, denn nach 30 km war die Teerstrasse zu Ende. Nun waren wir in der Gesira, dem Schwemmland zwischen weissem und blauem Nil. Einst Wüste, heute teilweise durch Kanäle fruchtbar gemacht. In diesem Irrgarten aus Sand, Wiesen und Baumwollfeldern hatten wir uns nach kurzer Zeit restlos verfranzt. Um das Mass voll zu machen,

geriet einer unserer Unimogs auch noch in ein Schlammloch, aus dem wir erst nach 4-stündiger Schwerstarbeit entfleuchen konnten. Bei dieser Gelegenheit lernten wir den Nilschlamm als den zähesten aller Schlammarten kennen und fürchten.

Die Wüste mit dem auf weite Strecken glatten Sand lag nun endgültig hinter uns - leider. Denn auf der jetzigen Route gab's kein Entrinnen vor Wellblech und Schlaglöchern riesiger Dimensionen. Endlos dehnte sich die Steppe mit verdorrtem Elefantengras, jetzt holprig und trocken - in der Regenzeit das grösste Sumpfgebiet der Welt und für Fahrzeuge unpassierbar.

Steppenbrände in der Nacht

Nahezu unmerklich vollzog sich der Übergang von den arabisch sprechenden, mohammedanischen Nubiern zu den nilotischen Dinkas. Die kubischen Nubierhäuser wurden durch die runden Strohütten der Nilneger abgelöst. Deren Kleidung war nicht mehr ein weites Gewand und weisser Turban, sondern (wenn überhaupt) kurzer Umhang und ein oder mehrere Speere über der Schulter. In der Lebensweise war kaum ein Unterschied festzustellen. Kleine Hirsefelder neben den Hütten; Hühner und Ziegen-, Schaf- und Rinderherden als Dorfeigentum. Beiläufig stellten wir fest, dass sich afrikanische Watussirinder im Strassenverkehr auch nicht intelligenter verhalten als alpenländisches Fleckvieh.

Zum Ende der Trockenzeit wird von den Einheimischen das trockene Gras angezündet, um Platz für das frische Grün der Regenzeit zu gewinnen. Unsere Nachtruhen waren deshalb zeitweise leicht gestört. Wer schläft schon gut und gern auf 750 Litern Benzin, wenn rings herum Steppenbrände lodern!

Ansonsten bliebe nur noch zu berichten, dass unsere Unimogs die brutalen 900 km bis Malakal mit nur zwei Stossdämpferdefekten und einem Federbruch relativ unbeschadet überstanden.

Malakal: Sprit - ja oder nein?

In Malakal, das wussten wir, war die letzte Möglichkeit, Sprit zu bekommen. In Juba, der Provinzhauptstadt im Süden, sollte es nichts geben. Der erste Vorstoss beim örtlichen Shell-Depot verlief trotz Empfehlungsschreiben negativ. Als wir anderntags mit dem Bezugsschein des District Commissioners anrückten, sagte der Shell-Häuptling okay und spendierte oben drein ein Extrafass aus seinen Beständen. Das war für uns wie Weihnachten, obwohl wir den 11. Februar schrieben. Mit 700 l Treibstoff pro Auto setzten wir gleich darauf über den Sobat, einen Seitenfluss des Nil. Rund 1000 km waren es von hier noch zur Nordgrenze von Kenia.

Südsudan - die grüne Hölle

Die Gegend wurde jetzt zunehmend afrikanischer - leider auch die Insekten und die Temperaturen.

Von der Tierwelt à la Daktari war immer noch nicht viel zu sehen. Entweder hatte man alles weggeschossen oder die Viecher hatten sich in der Trockenzeit in andere Gebiete zurückgezogen. Erdhörnchen und Raubvögel gabs plenty. Antilopen und Gazellen waren häufig. Von Giraffen und Zebras war nichts zu sehen. Von Elefanten keine Spur. Nur deren eingetrocknete Fussabdrücke, oft halbmertief, gaben Zeugnis von ihrer (zeitweisen) Gegenwart. Als eines Abends der erste Löwe heiser ums Camp brüllte, war die Welt wieder in Ordnung.

Die Insektenwelt gab sich weniger zurückhaltend. Hatten doch Erdflöhe meinen stossdämpferwechselnden Bruder übel zugerichtet. Auch Bremsen und Moskitos zeigten wenig Anstand. Nur unter den Moskitonetzen (von meinem Ehefrau genäht) waren wir des nachts sicher.

Die unterschiedliche Aggressivität der Tierwelt liess keine Langeweile aufkommen. Hatten in einem Camp am Nilufer prustende Nilpferde und kreischende Affen für die Geräuschkulisse gesorgt, so überraschte uns an anderer Stelle eine besondere Sorte Bremsen, die, ganz ungewöhnlich, in der Nacht aktiv wurden, d.h. zu stechen anfangen. Den nachhaltigsten Eindruck hinterliess ein Lager im trockenen Busch, das als "Bienencamp" in unsere Erinnerung einging. Tausende wilder Bienen und Wespen stürzten sich auf alles, was feucht war und versammelten sich in Knäueln um jeden Tropfen Wasser. Waschen Sie sich mal in

einer Schüssel voll Bienen! Gottseidank verschwanden die Biester schlagartig bei Sonnenuntergang, um jedoch am nächsten Morgen erneut anzugreifen. Fluchtartig und ohne Frühstück verliessen wir das Camp, denn jetzt hatten sie begonnen, auch auf unserer schwitzenden Haut nach Feuchtigkeit zu suchen.

Es wurde jetzt wirklich brutal heiss. Der Wind wehte immer von Norden und fehlte unseren Autos als Kühlung. Am Abend schlief er aber ein, was uns besonders ärgerte, denn jetzt funktionierte unsere bisher praktizierte Bierkühlmethode - Bierdose, mit feuchtem Papier umwickelt, in den Wind gestellt - auch nicht mehr. Wir mussten warmes Bier trinken und anschliessend schweissgebadet den Schlaf erwarten. Wie sehnten wir uns da nach den kalten Saharanächten zurück.

Motorradfahrer im Busch

Die grosse Hitze wurde durch die pausenlos eingeschaltete Heizung (zur Motorkühlung) und die Strahlungswärme des zwischen die Sitze ragenden Motors nicht gemildert. Wir tranken Unmengen von Wasser mit üblem Geschmack, nicht abgekocht, es war uns wurscht. Schliesslich begannen, jeden Tag ab 11 Uhr, unsere Unimogs zu bocken. Der Sprit "kochte" in den Leitungen und die Benzinpumpe förderte Dampfblasen.

Hier, mitten im tiefsten Busch, trafen wir die einzigen Touristen unterwegs, Ein graubärtiger Amerikaner und ein Elsässer aus Strassburg. Beide auf Honda 250 XL. Die Triebwerke gesund und öldicht, aber die Rahmen an vielen Stellen gebrochen und rundherum mit Rohr und Draht geflickt. Dabei

hat die Honda das, was man als Eisenbahnrahmen bezeichnet. Aber afrikanischen Beanspruchungen ist auch der nicht gewachsen. Es stellte sich heraus, dass die Motorradler genau unsere Reiseroute gefahren waren. Nur die libysche Wüste hatten sie mit Schiff und Eisenbahn umgangen. Neidvoll sahen wir sie hemdsärmelig auf der Schlaglochpiste entschwinden. Wir trafen sie in Nairobi wieder.

Endlich wieder Berge

Als in der dunstigen Ferne bizarre Felsberge erkennbar wurden, fassten wir neuen Mut. Wussten wir doch jetzt die Grenze nach Kenia nicht mehr fern. Der Wind drehte jetzt auf West und entloh uns der grössten Kühlungssorgen. Nachts gab es die ersten Gewitter - Vorboten der Regenzeit. Das sintflutartig herabströmende Wasser war am Morgen stets verschwunden. Aufgesogen von dem ausgedörrten Boden.

Auch die Einheimischen, Latuka u.a., unterschieden sich von den Dinka des Nillandes. Jeder Krieger trug einen schmalen, fellbezogenen Schild und überlange Speere. In manchen Dörfern gehören strohgeflechtene, kremenlose Hüte zur Kleidung. Sonst gehen die Herren unten, die Damen oben ohne. Nur in grösseren Dörfern mit Polizeistationen und offiziellen Einrichtungen hält man es europäischer. Wobei man sich fragen muss, was ästhetischer wirkt, ein nackter Körper oder ein zerlumpter Umhang.

Auch hier die Leute freundlich und stolz. Keine bettelnden Kinder. Des öfteren ^{werden} wir aufgefordert, im Dorf zu übernachten. Aus Zeitgründen müssen wir ablehnen. Rückblickend sehen wir diese "Hetze" als einzigen negativen Aspekt der Reise. Bei gleichen Kosten und doppelter Zeit hätten wir mehr gesehen und erlebt, Afrika noch intensiver kennengelernt.

Schliesslich erreichen wir Kapoeta, Grenzstation ^{vor} Kenia. Wir haben kein Permit der Provinzregierung in Juba (eben weil wir nicht dorthin gefahren waren) und die Beamten mosern etwas von Zurückfahren und so. Als wir mit Medikamenten gegen das Kopfweg des einen und die Magenbeschwerden des anderen aufwarten können, ist die Sache gelaufen und wir werden gnädigst entlassen. In Kapoeta endet auf jeder Karte die Strasse oder das, was man dort als solche bezeichnet. Seit Idi Amin in Uganda verrückt spielt, haben findige Landroverfahrer eine Art Pfadspur durch das Bergland gelegt, damit man direkt von Nordkenia in den Sudangelangen kann. Früher gings nur über Uganda. Diese Piste ist, da keine schweren Fahrzeuge fahren, in recht gutem Zustand. Höllisch aufpassen muss man wegen der vielen trockenen Wasserläufe, die ständig kreuzen. Meterhohe Uferböschungen, Felsbrocken und Mahlsand müssen von den Fahrzeugen gemeistert werden.

Die Afrikaner sehen jetzt wieder anders aus, welchem Stamm sie angehören, lässt sich nicht feststellen. Viele tragen einen Ring durch die Unterlippe. Erstmals sehen wir Schlafstützen - ein in Afrika weit verbreiteter Gegenstand. Hier werden sie auch tagsüber mit herumgetragen.

You are in Kenya - feel free

Als wir eines Morgens einer Militärpatrouille im Landrover begegnen, werden wir mit diesen Worten begrüsst. Es sind keine leeren Phrasen. Lässig werden wir am nächsten Polizeiposten abgefertigt. Die "Strassen" sind auch besser. Breite Kies- oder Sandpisten, auf denen man zügig vorwärts kommt. Kreuzende Wasserläufe, jetzt meist trocken, sind in der Sohle ausbetoniert. Einzige Schwierigkeit: rechtzeitig zu bremsen, wenn so ein "Schnapper" auftaucht, sonst geht man erst in die Tiefe, dann in die Luft. Die Landschaft, wie in ganz Nordkenia, ist Halbwüste; Sand und Kies, teilweise bedeckt von Dornenbüschen. Dem Wüstenklima angepasst die nomadisierenden Einwohner, die Turkana. Sie wohnen in niederen windschirmförmigen Hütten und halten Kamel und Esel als Haustier. Verschiedentlich wird versucht, die Leute in Wellblechbaracken sesshaft zu machen. Der zivilisationskritische Großstädter siehts mit gemischten Gefühlen.

Kardanwellenbruch - was nun?

Bei Erreichen der Tscheranganiberge ist die wasserarme Turkana vergessen. Tosende Wildbäche, von grossen Bäumen überschattet, brechen aus den bis in die Gipfelregion bewachsenen Bergen hervor. Wie eine Achterbahn windet sich eine offenbar erst kürzlich fertiggestellte Sandstrasse durch das felsige Gelände. Plötzlich, beim Anfahren eines Steilstückes, gibt es einen Krach und mein Unimog rollt rückwärts bergab. Nur mit Mühe

bringe ich die 4 t. vor dem Abgrund zum Halten. Wir sichern das Auto mit Felsbrocken und springen erst einmal in den Wildbach, um uns zu erfrischen. Dann stellen wir eine gebrochene Kardanwelle (die zur Hinterachse) fest. Alles haben wir dabei, Ersatzmotor, Ersatzgetriebe, Kühler, vordere Kardanwelle - nur keine hintere. Die geht beim Unimog nie kaputt, hat man uns versichert. Künstlerpech! Oder doch nicht? Bei eingeschaltetem Allradantrieb funktioniert (noch) der Frontantrieb und mit dem fahren wir weiter. Die anschließende Strecke wird zur aufregendsten Autofahrt meines Lebens. Ich mache die Erfahrung, dass der Frontantrieb doch nicht das Geeignete bei Überwindung steigungsreicher Bergstrecken ist. An steilen Stücken bleibt der Wagen häufig mit durchdrehenden Vorderrädern kurz vor Erreichen der Kuppe hängen. Mehrmals klappt es erst nach dem dritten Anlauf. Dauernd müssen wir anhalten, um die kochenden Maschinen abkühlen zu lassen, denn wir nähern uns der 3000 m Höhenmarke und von den 80 Normal-PS, ohnehin nicht viel für 4 t Gesamtgewicht, ist ein Gutteil nicht mehr verfügbar.

Oberbayern - in Kenia

Wir sind heilfroh, als wir nach endloser Kurbelei am nächsten Vormittag den über 3000 m hohen Pass erreichen. Jetzt haben wir wieder Blicke für die Landschaft. Harzduftende Tannenwälder säumen die Strasse, es ist kühl und schwarzbuntes Fleckvieh weidet unter Glockengeläut auf Almwiesen. An den Strassenrändern stehen Milchkanen und

Kletterrosen-verzierte Chalets erfreuen das Auge. Die Idylle ist komplett. An Afrika erinnern eigentlich nur die speertragenden Hirtenjungen. Jetzt beginnt auch die Teerstrasse und kurz darauf fahren wir in Kitale ein. Wir fühlen uns wie in einem anderen Land, denn es gibt saubere Strassen, schattige Bäume und Geschäfte, in denen man alles kaufen kann - das hatten wir in Afrika aus unserer Erwartung gestrichen. Jetzt verstehen wir, warum sich einst die Engländer in diesem Land am Äquator, dessen Hochlage von 1500 - 3000 m erträgliches Klima garantiert, festgesetzt hatten. Paradox, dass ausgerechnet in einem Land, das zivilisatorische Annehmlichkeiten bietet, die afrikanische Tierwelt in einer für Europäer faszinierenden Reichhaltigkeit (noch) erhalten werden konnte. Freilich wird auch hier die Natur durch Gewinnsucht und Übervölkerung bedroht und für Insider heisst es schon lange "the game is over". Dennoch erklärt das Nebeneinander von Komfort und (möglichem) Abenteuer die Beliebtheit Kenias als Reiseland. Auch wir erlagen der Faszination und hatten obendrein das Glück, statt im engen VW-Bus im offenen Unimog auf Nashorn, Büffel und Löwe zu Schuss (mit der Kamera natürlich) zu kommen.

Endstation Nairobi

Kenias Hauptstadt präsentiert sich als Gartenstadt mit Miniwolkenkratzer-Zentrum, Hilton-Hotel und preiswerten Hotel-Restaurants. Deutsche Touristen sind an Khakiuniform und Sonnenbrand erkennbar. Die Geschäftswelt ist fest in indischer Hand. Entsprechend gemischt ist die Bevölkerung. Black Beauty,

indisches Samtauge im Sari und blondes Girl in Jeans - alles made in Kenya - das ist die Damenwelt. Der Verkauf unserer Autos samt Ausrüstung kostet Zeit. Interesse ist vorhanden, aber nicht das nötige Bargeld. Das Geschäft ist aufreibend und geht an die Nerven - die Wüstendurchquerung war dagegen eine Erholungsfahrt.

Abschluss Indischer Ozean

Schliesslich klappt es doch noch und wir bekommen Bargeld in die Hand. Zwar nicht ganz so viel, wie wir gehofft, jedoch etwas mehr, als wir für die Fahrzeuge aufgewendet hatten.

Wir haben noch 3 Tage Zeit und verbringen diese am Indischen Ozean. Der Flug Nairobi - Mombasa und zurück kostet nur DM 80.-! An der Küste herrscht Treibhaus-Klima. 90% Luftfeuchtigkeit und 40° im Schatten. Dazu mittags und abends 6 Gänge und Kaltes Buffet im Beach Hotel. Das haut den stärksten Mann um.

Unbeschreiblich vielfältig ist die Unterwasserwelt zwischen felsigem Ufer und dem der ganzen Küste vorgelagerten Korallenriff. In dem bei Ebbe 1 bis 5 m tiefen Wasser wird jedem sein Hans-Hass-Erfolgserlebnis garantiert. Sogar Haifische, wenn man warten will, bis sie bei Flut über das Riff kommen.

Experten schnorcheln in Kleidern. Wir lachten erst darüber, später jedoch, als wir unsere kapitalen Sonnenbrände pflegten, begegneten wir der Äquatorsonne mit Respekt.

Bevor wir in Nairobi unseren 8-stündigen Rückflug nach München antreten, haben wir in Mombasa unsere Tauch- und Badeausrüstung verscherbelt.

2.200.- DM hat jeder Teilnehmer (für Schiff, Verpflegung, Benzin und Rückflug) bezahlt. Dafür wurden 6 Wochen Afrika geboten, die nicht im Reisekatalog stehen. Das soll uns erst einmal jemand nachmachen.

R. Gutsche