

Eduard Kastner

Afrikanisches Tagebuch



Mit zwei Unimog in 138 Tagen
durch den afrikanischen Kontinent

Eduard Kastner

Afrikanisches Tagebuch

Mit zwei Unimog in 138 Tagen von Norden
nach Süden durch den afrikanischen Kontinent

VERLAG WOLNZACHER ANZEIGER

INHALT	Seite
Fahrtroute	3
Ein Jugendtraum geht in Erfüllung	4
Die Bewohner, Sanddünen und Oasen der Sahara	10
Die Wüste ist überwunden	17
Zu Gast bei Entwicklungshelfern in Zentralafrika	23
Im Kongo: Wo es noch Wilde gibt	28
Bei Grzimeks Löwen und Giraffen	40
Zum Gipfel des Kilimanjaro	45
Vom Indischen Ozean zu den Viktoria-Fällen	52
Deutsche zwischen Kalahari und Namib	58
Am Ziel: Kap der Guten Hoffnung	63

Copyright 1974 by Wolnzacher Anzeiger
 — Druckhaus E. Kastner KG,
 D 8069 Wolnzach.

Redaktion: Eduard Kastner jun.

Bildnachweis: Eduard Kastner jun. (70),
 Max Keller (6).

Satz und Druck:
 Druckhaus E. Kastner KG, 8069 Wolnzach
 Printed in Germany

*Bild Seite 3: DER AFRIKANISCHE
 KONTINENT – die eingezeichnete
 Linie gibt die Fahrtroute von Norden
 nach Süden an.*

Ein Jugendtraum geht in Erfüllung

„Wünsch'n du i's eich scho, daß 'zes schaff'ts'', seufzte die Frau des Werkstattinhabers in Großgundertshausen bei Mainburg, als wir dort die beiden Ex-Bundeswehr Unimog S 404 – Durchschnittsalter 16 ½ Jahre – abholten. Daß wir heil in Kapstadt ankämen, hatten uns alle gewünscht. Die Anteilnahme der Wolnzacher an dieser Reise war sehr groß, aber daran geglaubt hatten nur wenige. Afrika, besonders Zentralafrika, ist auch heute noch ein weißer Fleck auf der Karte des Massentourismus. Und obendrein von vielen Grusellegenden umgeben. Hinterher müssen wir feststellen: Die meisten Informationen, die wir von ehemaligen Afrikafahrern erhalten hatten, waren übertrieben oder gar falsch. Bei guter Vorbereitung braucht heute in Afrika kein Tourist mehr Angst zu haben.

Doch die Vorarbeit hat es in sich: Über ein Zeitungsinserat unter der Rubrik „Mitfahrgelegenheiten“ fanden die Murnauer Freunde Peter und Max zu Reinhard und mir, die wir schon zusammen in Neuburg/Donau die Schulbank gedrückt hatten. Die Paßbehörden stellten jedem von uns einen Zweitpaß aus, da wir mit Visa von Südafrika und den portugiesischen Kolonien nicht durch die schwarzafrikanischen Grenzen gekommen wären. Danach füllten wir stundenlang Visaanträge aus und bei der Abfahrt blieben nach den 14 Visa, die wir uns in

Bonn besorgen mußten, nur w freie Seiten in den Pässen übrig. Die anderen wurden um Unterstützung geschrieben. Als Antwort erhielten wir nur stereotype Absagen. Zu viel waren bereits auf den gleichen Gedanken gekommen. Die meiste Zeit und Geld raubte das Zusammentragen der Ausrüstung: Werkzeug, Ersatzreifen, Kanister, Öl, Sandgitter, Proviant, Kochgeschirr, Campingausrüstung, Matratzen, Tropenkleidung, Schlangenserum und Medikamentenabstap, Abschleppstange usw. Am Zöllner an der spanischen Grenze warfen wir einen Blick in die bis oben vollgeladene Unimog warf, sagte er nur: „mial'“. Das Tropeninstitut in München verabreichte uns noch die wichtigen Impfungen, ich ließ mir alle vier Weisheitszähne herausoperieren, konnte es endlich losgehen.

Der Abschied von der Heimat am 1. September 1973 fällt uns leicht. Es regnet in Strömen. Na, wenn es regnet . . . Doch kurz vor Bern hören wir die Sonne ein und läßt uns bis zum Kongo all die Tage nicht mehr aufhören. In den Augen, Über Genf und das Föhnwind und Tarntal rollen die Unimog und sind behutsam gegen Süden. Noch passieren wir nicht so recht in die Landschaft.

Spanien zeigt sich von der anziehendsten Seite. Leere Strände bei Tortosa, Temperaturen über 30° C – ein Geheimtipp für Späturlauber. Bei Peniscola stell

die Fahrzeuge am Strand ab und verkriechen uns in unsere Betten in den Unimog-Kastenaufbauten. Um Mitternacht werden wir aus der Nachtruhe geklopft. Ein Polizist schiebt zuerst eine Maschinenpistole, dann seinen Kopf durch den Türspalt. „Campieren ist hier verboten!“ Wir vertrösten ihn mit unserer Abreise auf Sonnenaufgang.

In Valencia ist das ganze Unternehmen noch einmal in Frage gestellt. Die Lüfterhalteschrauben waren abgebrochen und um ein Haar hätte der Lüfter den Kühler zerschlagen. Doch der tüchtige Mechaniker in der Mercedes-Werkstätte, dessen größte Freude darin besteht, seinem etwas unbeholfenen Lehrbuben ab und zu eine Watsch'n zu verpassen, bohrt die Schrauben aus, und nach halbtägigem Reparieren und Warten kann Max seine Spielkarten wieder wegpacken.

Am Morgen des 1. Oktober 1973 setzen wir mit der Fähre von Algeciras nach Ceuta über. Wir sind nicht die einzigen Afrikadurchquerer an Bord. Fliegende Fische und Delphine begleiten das Schiff. Jeder von uns ist nachdenklich geworden. Afrika ist erreicht. Es gibt kein Zurück mehr. . .

In Ceuta, der spanischen Stadt auf afrikanischem Boden, tanken wir unsere durstigen Fahrzeuge noch einmal voll auf – für 18 Pfennig den Liter Benzin. Ein Mopedfahrer hält an und zieht einen Packen marokkanischer Dirham aus der Westentasche; der Schwarzmarkt, der typisch für den afrikanischen Kontinent ist, hat begonnen. Doch wir können uns auf einen für beide Seiten interessanten Kurs nicht einigen. Wütend steigt der Mann auf sein Moped. Es ist ihm nicht gelungen, uns Anfänger „übers Ohr zu hauen“.

Ceuta wartet noch mit allen so selbstverständlich empfundenen Vorzügen unserer Zivilisation auf: Es gibt Hotels und Supermärkte, Tankstellen und ausgebildete Polizisten. Zwei Kilometer weiter, an der marokkanischen Grenze,

beginnt tiefstes Afrika. Peter meint, ab nun hätten wir „Feindberührung“. Männer in braunen Kutten zerren Paketen alter Zeitungen und zerbrochene Stühle über die Grenze. Zum Bersten gefüllte klapprige Omnibusse befördern Mensch und Tier. Verschleierte Frauen starren ängstlich in meine Kamera. Die beiden Grenzstationen trennen Jahrhunderte. . .

Ein Zöllner winkte uns in die Schlange wartender Autos ein – dann hatte er uns vergessen. Wir irren mit unseren Grenzpapieren von Schalter zu Schalter. Sind wir denn die ersten deutschen Fahrzeuge, die diese Grenze je passierten? Mit der internationalen Zulassung für das Fahrzeug kann der Beamte, der nur ein paar Brocken Französisch mächtig ist, nichts anfangen. Da fällt Peter aus der Brieftasche eine Quittung, daß er beim Hauptzollamt Gießen die Schutzgebühr von 24,- DM für die Zollkennzeichen eingezahlt hat – geziert von einem großen bundesdeutschen Stempeladler. Dieses Papier überzeugt den Beamten. Erleichtert klettern wir nach eineinhalb Stunden



Die Unimog, 16 Jahre alte Bundeswehrfahrzeuge mit Benzinmotor, bewährten sich in der Wüste und im Dschungel Afrikas.

Schalterstehen in unsere Fahrzeuge und brechen aus der Wartereihe aus. Sogleich müssen wir wieder zurück. Die Polizei hat ihren Segen zur Einreise noch nicht gegeben. Das Ganze noch einmal! Doch nun geht es schneller, denn ein Einheimischer hilft uns. Dieser clevere Bursche verdient sich seinen Lebensunterhalt dadurch, daß er gegen Trinkgeld ratlosen Touristen durch das Bürokratie-Labyrinth hilft. Die zweite Anfahrt zum Schlagbaum wird wiederum jäh gestoppt. Doch nun bin ich nicht mehr bereit, zurückzufahren. Ich werfe dem Grenzer einen Schwall Paragraphen z. T. von mir frei erfundener internationaler Abkommen an den Kopf. Verdutzt zieht der Mann den Schlagbaum hoch.

Mitten im Rifgebirge schlagen wir unser Nachtlager auf. Obwohl weit und breit kein Haus zu sehen ist, steht kurz darauf ein etwa achtzehnjähriger Bursche bei den Unimog. Wir bitten ihn, sich zu uns zu setzen. Er ist der Jungbauer, dem der Acker, auf dem wir kampieren, gehört. Das Gespräch in französisch ist mühselig und verläuft zurückhaltend in festen Höflichkeitsformen: „Seine Frau entbinde gerade... im Winter hätten sie etwas Schnee... und jährlich stürben einige Leute an den Bissen größerer Schlangen, von denen der kleinen würde man nur krank...“. Der Bauer fühlt sich bei uns wohl und bleibt, bis wir zu Bett gehen. Ein großer Frieden unter klarem Sternenhimmel liegt über dem Land.

Turbulent und orientalisch ist das Treiben in der Medina, dem Araberviertel von Meknes, die wir am nächsten Nachmittag erreichen. Seit Jahrhunderten hat sich hier nichts verändert: Ein Metzger zerhackt durch die Hitze braun verfärbtes Fleisch; von weitem sieht man davon nur den schwarzen Pulk Fliegen, der durch die Bewegungen aufgescheucht worden ist – der Lauchverkäufer mit blutigen Zähnen sitzt in der Abwasserrinne – Bettler an jedem Hauseck – wir waten durch Unrat und stinkende Pfützen,

vorbei an einem Mann, der befriedigt einen halbtoten Hasen mit Kopf nach unten nach Hause trägt – die Stoffverkäufer drängen sich auf, möchten verkaufen, möchten feilschen. Und das alles in einem Gewirr monotoner arabischer Musik und stehender, unbekannter Gerüche, in dunklen Gäßchen, die mit Palmblättern vor der sengenden Sonne geschützt sind. Aus dem Photographiert-Werden möchte jeder sofort ein Geschäft herausschlagen. So schieße ich meine Bilder unauffällig aus der Bauebene. Ein junger Mann in weißer Kutte überredet uns, das Mausoleum des Sultans Mulay Ismail anzusehen und gewährt uns einen Sonderpreis. Als wir herauskommen, bekommt er deswegen heftigen Streit mit seinem Kollegen: Wie zwei Kampfhähne starren sie sich in die hervorgetretenen Augen, die Köpfe nur um Handbreite getrennt und brüllen sich aus Leibeskräften an. Wir sind erleichtert, als wir am gepflegten, schattigen Zeltplatz der Stadt ankommen, von dem ein Polizist ständig das Gesindel fernhält.

Teeverkäufer in der Medina von Meknes.





Am nächsten Morgen müssen wir uns an afrikanische Zeit- und Arbeitsvorstellungen gewöhnen. Der Platzwart hat erst um 10 Uhr westeuropäischer Zeit ausgeschlafen. Vorher gibt es auf dem Platz kein Wasser. Und wir wollten unsere Trinkwasserkanister hier auffüllen.

Der Weg nach Ksar-es-Souk führt bei Ito durch eine Vulkanlandschaft, in den Reiseführern „Mondlandschaft“ genannt. Im anschließenden Mittleren Atlas fühlt man sich in die Voralpen zurückversetzt. Nadelwälder und Schneebarrieren entlang der hochgelegenen Paßstraßen, Hinweise auf Skillifte und Kurorte. Kinder am Weg verkaufen Mineralien aus südmarokkanischen Bergwerken. Doch 100 Kilometer weiter haben die heißen Saharawinde das Grün in der Landschaft ausgelöscht: Die Steinwüste beginnt, das Leben wird selten. Pferde und Kühe drängen sich um eine kleine Quelle, die aus dem Fels plätschert. Auf den Hügeln bemühen sich Schafe und Ziegen um den letzten Grashalm. Viele Burgdörfer, Kasbas, sind dem Verfall preisgegeben.

Doch immer noch malerisch, lockern sie das schier unendliche Hügelmeer auf, dem erst die Abendsonne Tiefe verleiht. Bis auf den letzten Platz mit Menschen, Gepäck und Kleingetier belegte Omnibusse und Lastwagen klappern hin und wieder durch das Land – rollenden Dörfern gleich. Auch der Fahrer ist eingemummt in seinen Turban, nur die funkelnden Augen sind sichtbar. Wartende betrachten den Unimog ebenfalls als öffentliches Personenbeförderungsmittel. Als wir nicht anhalten, hören wir hinter unseren Rücken wilde Flüche. Doch wir können sie nicht im Kastenaufbau des Unimogs, unserem „Appartement“, mitnehmen; was nicht niet- und nagelfest gewesen wäre, hätte danach gewiß gefehlt. Aus den bewohnten Dörfern rennen uns betelnd und grölhend die Kinder nach – wir werfen einige Bonbons aus dem Fenster, die die Meute zum Halten bringen.

Nur noch zwei grüne Inseln wechseln das Grau und Braun der Wüste ab: Der 2 178 m hohe Col du Zad im Hohen Atlas, der Föhren und Zedern feuchte