

# **Vergiss Europa, in AFRIKA ist alles anders**

**Mit dem Fahrrad von Ägypten nach Südafrika**

Tagebuchaufzeichnungen und Fotos meiner Radtouren in Afrika in 2008 und 2009

1. Vorwort
2. Reiserouten
3. Der Nil ist das Ziel
4. Ägypten: Dem Nil entlang
5. Sudan: Sand und Stein, Wüsten und Savannen
6. Äthiopien: You, you, you - give me money
7. Das Ziel ist Kapstadt
8. Ägypten: Auf kurzem Weg
9. Sudan: Weihnachten in der Wüste
10. Äthiopien: In der Hölle der Radfahrer
11. Kenia: Staub ist der Regen von Lockichar
12. Tansania: Wilde Tiere, langsam fahren
13. Malawi: Heute kein Chimbuku
14. Mosambik: Schwein und Ziege auf dem Fahrrad
15. Swasiland: Big Bend ist mehr als eine große Kurve
16. Südafrika: Abruptes Ende einer Radreise
17. Malaria

# 1. Vorwort

Ein Vorwort zu einem Tourenbuch? Zweifellos eine Fleißaufgabe. Dennoch will ich auf einige Vorbemerkungen genauso wenig verzichten wie auf Fotos und Abschriften aus meinen Tagebüchern, welche die Erinnerung an ereignisreiche, wenngleich ziemlich mühselige Monate wachhalten.

Fremde Länder sind mir nicht wirklich fremd. Bereits vor Jahrzehnten habe ich Straßen im australischen Busch gebaut, Potenzmittel an Chinesen auf thailändischen Märkten verkauft, die Sahara per Anhalter von Nord nach Süd durchquert.

Radfahren ist mir seit Jahren ein liebes Hobby. Eine Therapie gegen Gelenkschmerzen, eine alternative Freizeitgestaltung.

Nach Radtouren in Europa, zur Nord- und Ostsee, zum Schwarzen Meer und zur Biskaya, entlang der Flüsse Elbe, Inn, Rhein und Donau, auf Jakobswegen und kroatischer Inseln und entlang der türkischen Südküste bis Syrien kommt der nächste Schritt: Radeln auf anderen Kontinenten.

In den Jahren 2008 und 2009 fahre ich zwei Radtouren in Afrika.

Die erste Radtour im Jänner und Februar 2008 ist eine Art „Probegalopp“. Hier geht es mir in erster Linie darum, festzustellen, ob ich mit meinen 60 Jahren eine Tour in Afrika körperlich überhaupt schaffe.

Die zweite Radtour führt mich im Zeitraum Dezember 2008 bis Mai 2009 quer durch den afrikanischen Kontinent von Ägypten nach Südafrika.

Ich halte den Reiseverlauf in Bildern und Tagebüchern fest. Nicht jeden Tag gibt es einen Eintrag im Tagebuch. Manchmal bin ich zum Schreiben einfach zu müde oder es fehlt das notwendige Licht, manchen Abend verplaudere ich mit Einheimischen.

Eine Bildpräsentation ist rasch erstellt. Aber erst Jahre später bringe ich meine Tagebuchaufzeichnungen, teilweise mit Aktualisierungen aus dem Internet, in eine lesbare Form.

## 2. Reiserouten

### Die erste Radtour: Der Nil ist das Ziel

Von Kairo nach Addis Abeba

05.01.2008 – 24.02.2008

3 Länder, 52 Tage, 3.230 mit dem Rad gefahrene Kilometer.

Ägypten: 05.01. – 25.01.2008, 21 Tage, 1.516 km

Sudan: – 14.02.2008, 20 Tage, 1.642 km

Äthiopien: – 24.02.2008, 11 Tage, 72 km

### Die zweite Radtour: Das Ziel ist Kapstadt

Von Ägypten nach Südafrika

14.12.2008 – 02.05.2009

9 Länder, 144 Tage, 9.007 mit dem Rad gefahrene Kilometer.

Ägypten: 14.12.2008 – 22.12.2008, 9 Tage, 565 km

Sudan: – 07.01.2009, 16 Tage, 1.223 km

Äthiopien: – 03.02.2009, 28 Tage, 1.594 km

Kenia: – 25.02.2009, 23 Tage, 1.085 km

Tansania: – 19.03.2009, 21 Tage, 1.382 km

Malawi: – 01.04.2009, 14 Tage, 1.103 km

Mozambik: – 15.04.2009, 15 Tage, 1.148 km

Swasiland: – 17.04.2009, 2 Tage, 150 km

Südafrika: – 02.05.2009, 16 Tage, 757 km

Am Anfang der folgenden Kapitel steht für jedes Land eine grobe Übersicht zu Fläche, Einwohnerzahl (Stand 2007, Quelle: Wikipedia) und Pro-Kopf-Einkommen (Schätzung für 2011, Angaben des IWF). Die Vergleichswerte mit Österreich bzw. Deutschland geben ein Bild von der Fläche der einzelnen bereisten Länder, die Pro-Kopf-Einkommen einen Überblick über die Einkommensverhältnisse, die auch in den einzelnen afrikanischen Ländern stark divergieren.

Die Angaben zu (Amts-)Sprachen, Ethnien und Religionen zeigen die Vielfältigkeit der Völker Afrikas. In der Regel verstehe ich mich problemlos in englischer Sprache, nur in der ehemals portugiesischen Kolonie Mosambik ist Englisch nicht verbreitet. Die Vielzahl der Ethnien ist erstaunlich; so leben im Sudan, in Äthiopien oder Kenia hunderte verschiedene Volksgruppen, was regelmäßig zu internen Konflikten führt.

Die allgemeinen Angaben zu Preisen stützen sich auf Erfahrungswerte. In den Jahren 2008 bzw. 2009 war, je nach Land, bei bescheidener Lebensweise ein Aufwand von täglich etwa € 15 bis € 40 realistisch. Manchmal war es, wie in den Wüsten des Sudan, sogar schwierig, Geld auszugeben. Ein andermal sind Kosten, zum Beispiel für den Besuch von Nationalparks in Kenia, sprunghaft angestiegen.

### 3. Der Nil ist das Ziel

Ägypten kennt man, ein klassisches Urlaubsland. Auch ich habe vor Jahren die Pyramiden in Gizeh besichtigt, die Nilkreuzfahrt gemacht, im Roten Meer gebadet. Doch was erwartet mich in Ägypten und in den anderen afrikanischen Ländern als Radfahrer?

Ich habe keine klare Vorstellung von der Reiseroute, aber auch kein Zeitlimit. Grundsätzlich will ich dem Nil folgen, von Kairo nordwärts durch das Nildelta nach Alexandria, dann vom Mittelmeer südwärts. Zurück nach Kairo, über Luxor, Assuan nach Khartum, durch die Savannen Ostsudans in das Hochland von Äthiopien, vielleicht erreiche ich Adis Abeba.

In Wien besorge ich mir neben den Visa für Ägypten und Sudan auch eines für Äthiopien. Ein Visum kostet ja kein Vermögen. Beim Flugticket bin ich sparsamer: Kairo hin und retour genügt.

Die Sachen sind gepackt, an guten Vorsätze mangelt es nicht: Ruhetage einlegen, täglich fotografieren, Ansichtskarten schreiben. Das Tourenrad ist neu, gerade vom Händler geliefert, probegefahren, aber nicht vollständig montiert. Hätte ich doch zu Hause den vorderen Gepäckträger fixiert, da wäre mir einiger Ärger erspart geblieben.

## 4. Dem Nil entlang

### Ägypten:

Fläche: 1 Mio. km<sup>2</sup> (Österreich: 83.871 km<sup>2</sup>, Deutschland 357.021 km<sup>2</sup>)  
Einwohner: 83 Mio. (Ö: 8 Mio., D: 83 Mio.)  
PKE (in US\$): 2.922 (Ö: 50.504; D: 44.556)  
Amtssprache: Arabisch  
Bevölkerung: 94 % Muslime, 6 % Kopten  
Währung: ägypt. Pfund; Wechselkurs: €/EGP 1:7,25; US\$/EGP 1:5,60  
Preise in €: Hotel (mäßig/mittel) 8 bis 40  
1 lt Mineralwasser 0,40; Tee 0,35  
Visum: US\$ 15, erteilt bei der Einreise am Flughafen

5.1.2008, Hotel Pharaon Doki, Kairo/Gizeh, 25 (gefahren) km

Aus der Kälte Klagenfurts (-7°C) fliege ich über Wien in das mit 16°C etwas wärmere Kairo.

Das hätte ich nicht erwartet: In der Ankunftshalle des Kairoer Flughafens warten neun weitere Tourenfahrer auf ihre Räder. Drei Iren und drei Südafrikaner auf dem Weg nach Südafrika, drei Schweden auf dem Weg nach Peking. Wenn hier, so kalkuliere ich, zehn Fernradler innerhalb einer einzigen Stunde eintreffen, werden gewiss viele weitere Tourenfahrer auf Ägyptens Straßen unterwegs sein. Dem war dann doch nicht so. Wochen später habe ich die Neun im Sudan wieder gesehen; nur einen einzigen weiteren Fernradler habe ich auf Ägyptens Straßen getroffen.

Nachmittag am Flughafen Kairo. Mit dem gut verpackten Fahrrad und den vier Radtaschen auf einem Gepäckwagen begeben sich auf die Suche nach einem Taxi, das mich zum vorgebuchten Hotel in Gizeh bringen soll. Doch die üblichen Taxis befördern keine Fahrräder. Ein Großtaxi ist zu teuer, also werde ich radeln.

Am Parkplatz vor dem Flughafen wird das Fahrrad mit tatkräftiger Hilfe der Taxifahrer ausgepackt und zusammengesraubt. Aber der vordere Gepäckträger (Lowrider) lässt sich mangels geeigneter Schraubenschlüssel trotz guter Ratschläge der zahlreichen Taxilenker nicht montieren. Also packe ich den ganzen Krempel, Gepäckstaschen, Lowrider, Zelt und Schlafsack, auf den rückwärtigen Gepäckträger. Wegen der ungleichen Lastenverteilung steigt der Vorderteil des Fahrrads in den folgenden Tagen oft wie ein scheuendes Pferd und wird in den nächsten Wochen auch einen Polizisten abwerfen.

Hinauf aufs Rad und ab Richtung Kairo. Aber wo bin ich überhaupt und wo ist das Stadtzentrum, wo das Hotel in Gizeh? Ein Polizist auf einem Motorrad zeigt nach Westen, auf die Stadtautobahn. Ich bin skeptisch. Radeln auf der Autobahn ist doch verboten? Kein Problem, meint der Polizist, in Afrika ist alles anders.

Am Pannestreifen komme ich gut voran, auf der Autobahn herrscht reger Verkehr. Ein Autobahnkreuz, dann ein weiteres, dann teilt sich die Autobahn. Kein Hinweis auf „El Gisa“, völlig verunsichert radle ich in der Abenddämmerung Richtung Westen. Kairo ist riesig, mit etwa 12 Mio. Einwohnern die bevölkerungsreichste Stadt Afrikas; da sind mein Polyglott-Reiseführer und das ÖAMTC-Sevicepaket nur eine geringe Hilfe.

Endlich überquere ich den Nil, nehme die erste Abfahrt von der Autobahn und finde mit Einbruch der Dunkelheit nach kurzer Suche das Hotel Pharaon in Gizeh.

6.1.2008, Hotel Pharaon Doki

Vergeblich suche ich in Hotelnähe eine Werkstätte zum Montieren des vorderen Gepäckträgers. Den wenigen fliegenden Fahrradhändlern, mit Putzlappen, Altöl, Flickzeug und Fahrradpumpen auf Service spezialisiert, fehlt das entsprechende Werkzeug. Die Suche nach einer Touristeninformation erweist sich als überflüssig, weil das Hotel mit Werbebroschüren ohnehin gut ausgestattet ist.

So bummle ich nachmittags durch das angenehm warme, jedoch laute und schmutzige Kairo, über die Nilbrücken, und kaufe Lebensmittel und Getränke für die morgige Fahrt nach Norden.

7.1.2008, Damanhur, Hotel ?, 145 km

So sollte eine lange Reise nicht beginnen! Verschlafen, gemächlich ein reichhaltiges Frühstück genossen, spät in Gizeh gestartet.

Ohne genauen Stadtplan und ohne detaillierte Straßenkarte fahre ich flussabwärts nach Norden, den Nil zu meiner Rechten, doch bald teilt sich der Strom in zwei, später in sieben Arme. Welchem Arm soll ich nur folgen?

Kairos nördliche Bezirke sind extrem verschmutzt und die Straßen in einem beklagenswert schlechten Zustand. Je weiter ich mich von der Stadt entferne, desto klarer wird die Luft; der Smog verschwindet, es ist ein angenehmer Tag zum Radeln mit etwas Seiten- und dann Gegenwind. In den nächsten Tagen und Wochen wird sich der im Niltal in den Wintermonaten vorherrschende Nordwind noch als Segen erweisen; häufig werde ich mit Rückenwind unterwegs sein.

Mein Tagesziel ist vorerst Tanta, eine der großen Städte im Nildelta. Aber Tanta liegt abseits der direkten Route nach Alexandria, daher bleibe ich auf der Road Nr. 20 und lasse Tanta rechts liegen.

Neben Klein-Lkw sind unverändert Esel die wichtigsten Transportmittel im Nildelta. Plötzlich ein Riesenstau, lange Zeit steht der gesamte Verkehr still, Ursache ist wieder einer der zahlreichen Verkehrsunfälle.

Ich warte in der Kolonne, als ich einen leichten Schubs von hinten spüre. Ein Auto schiebt mein Fahrrad an, der Fahrer feixt begeistert. Ägyptische Autofahrer vertreiben sich Stehzeiten in Kolonnen gern mit für mich ungewohnten Späßen.

Kurze Zeit später ist in einer einspurigen Baustelle der Spaß vorbei: Im letzten Augenblick kann ich einem mit hoher Geschwindigkeit entgegenkommenden Pkw ausweichen. Hier regiert auf der Straße der Stärkere, auf Fußgänger und Radfahrer wird keine Rücksicht genommen.

Es ist bereits dunkel, als ich Damanhur erreiche. Und der Herr am Empfang des Hotels ohne Namen ist so wenig vertrauenserweckend, dass ich mein Fahrrad nicht in der Hotelhalle abstelle, sondern mit ins Zimmer nehme.

8.1.2008, Alexandria (El Iskenderija), Pension Acropolis, 60 km

Bei sonnigem Wetter komme ich auf dem Pannestreifen der Schnellstraße Tanta - Alexandria rasch voran, überhole Esel- und Pferdefuhrwerke. Immer wieder trotten Schafe und Ziegen auf der Straße; Wasserbüffel sind offensichtlich klüger, bleiben am Straßendamm und in den angrenzenden Minifeldern.

Dann drei Verkehrsunfälle innerhalb weniger Kilometer. Der Fahrer eines über die Böschung gestürzten Lkw-Zuges dürfte den Unfall nicht überlebt haben, das Führerhaus ist total demoliert. Gemessen an der in Afrika geringen Verkehrsdichte ist die Anzahl der Verkehrstoten erschreckend hoch, ein effizientes Rettungswesen nicht erkennbar, ein Menschenleben wenig wert.

Alexandria, mit 4 Mio. Einwohnern zweitgrößte ägyptische Stadt, zeigt sich von seiner sonnigsten Seite, mit strahlend blauem Himmel und leichter Meeresbrise. Auf der Suche nach einer Unterkunft radle ich die Corniche, die (Pracht-)Straße des 26. Juli, entlang, rechterhand der Osthafen mit einer Vielzahl von Schiffen, links die mehrstöckigen Prachtbauten aus glorreicheren Zeiten.

Wie oft in Großstädten ist auch hier die Suche nach einer preiswerten Unterkunft problematisch. Das Fahrrad mit meinem gesamten Gepäck unbeaufsichtigt, wengleich versperrt, auf der Straße in einer mehr oder weniger dubiosen Gegend stehen lassend, mache ich mich auf die Suche nach der „Pension Acropolis“. Ja, ein Zimmer mit einem wunderbaren Blick auf die Corniche ist vorhanden, das Fahrrad wurde auch nicht gestohlen und wird von einem Bediensteten in die Pension im 5. Stock getragen. Der Lift hat zwar keine Türen, aber für Radtransporte ist er doch zu klein.

Nachmittags wandere ich gemächlich entlang dem Osthafen bis Fort Kait Bey (oder Qaitbey, die Übersetzung arabischer Bezeichnungen ins Deutsche oder Englische ist nicht immer stimmig). Der Standort ist geschichtsträchtig. Hier stand eines der sieben antiken Weltwunder, der Pharos-Leuchtturm von Alexandria. Im Mittelalter wurde eine imposante Festung errichtet, heute ist es ein beliebter Treffpunkt für Einheimische und Fremde.

Den Abend verbringe ich in einem gutbesuchten arabischen Teehaus in Gesellschaft Wasserpfeifen rauchender und Backgammon spielender Ägypter. Die Raucher sind ruhig; die Spieler lassen ihren Emotionen freien Lauf.

9.1.2008, Raststation Dinafarm an der Dessert-Road Alexandria - Kairo, 145 km

Heute beginnt die eigentliche Reise in den Süden, nilaufwärts vom Delta am Mittelmeer zum Ursprung des Blauen Nils in Äthiopien. Die Route entlang des deutlich längeren Weißen Nils mit seinen Quellen weit südlich des Äquators ist wegen der bürgerkriegsähnlichen Zustände im Südsudan nicht befahrbar.

Ich folge dem Wegweiser „Kairo“, fahre endlos durch die Vororte Alexandrias auf der Stadtautobahn, nach Westen. Habe ich mich in der Richtung geirrt? Kairo liegt doch im Süden! Erst nach 20 km macht die Stadtautobahn einen Schwenk nach Südosten und mündet in die nach Kairo führende Dessert Road. Welch unnötiger Umweg!

Etwa 96 % der Landfläche Ägyptens sind Wüste, nur 4 % ist kultiviertes Land am Nil. Durch Wüsten führende Straßen (Dessert-Roads) sind nicht ungewöhnlich. Von diesen ist die im Übergangsbereich von Libyscher Wüste zur Nilebene liegende drei- bis vierspurige Autobahn Alexandria - Kairo eher problemlos zu befahren. Ein breiter Pannestreifen bietet genügend Raum für Fußgänger, Ziegenherden, Esel- und Pferdekarren sowie vereinzelt Radfahrer.

Hier vorherrschend ist eine Art „Wüste-light“: Vereinzelt sind neben der Autobahn Grundflächen eingezäunt, bewässert und kultiviert, um zusätzliches Agrarland zu gewinnen.

Unglaublich, das habe ich in der Wüste nicht erwartet: Dunkle Wolken ziehen auf, es fängt zu regnen an. Weiter nicht schlimm, denke ich, da ist ja schon eine Raststation mit dem unverwechselbaren Hinweisschild „Hotel“. Aber das Hotel ist geschlossen; „Bankrott“, berichten die Kellner im nahe gelegenen Restaurant. Regen verwandelt den Wüstensand in einen feuchten Brei, nirgendwo ein geeigneter Platz zum Aufbau des Zeltens, keine Zimmer: Das ist wirklich eine Pleite.

Kampieren auf den Rasenflächen ist verboten, aber der diensthabende Wachmann zeigt mir einen Schlafplatz hinter einem warmen Pizza-Ofen. Er schultert seine mannshohe Uralt-Flinte, mit der garantiert seit Menschengedenken kein Schuss abgefeuert wurde und beginnt seine Überwachungsrunde. Noch bevor er von seinem Rundgang zurückkehrt, ziehe ich bereits in einen von fünf Kellnern genutzten Gemeinschaftsraum um. Diese haben meine vergebliche Zimmersuche bemerkt, die Heimfahrt ihres unfreundlichen Geschäftsführers abgewartet und mir ein freistehendes Mitarbeiterbett angeboten.

Immer mehr Leute aus dem Personalhaus drängen ins Zimmer, es wird viel gegessen und erzählt. Die Raststation ist Teil einer riesigen Farm, die hier tätigen Mitarbeiter alle männlich, zwischen 20 und 33 Jahre alt, stammen aus verschiedenen Teilen Ägyptens, verdienen wenig, und haben aus Kostengründen nur selten Gelegenheit, ihre Familien und Freunde zu besuchen. Sie verlassen ihre Heimatorte, um ihren Lebensunterhalt in den an den Autobahnen laufend entstehenden „Versorgungsstellen“ oder in den (mit erkennbarem Druck der Regierung) neu entstehenden Wüstenstädten zu verdienen. Erschwerend für viele der hier Anwesenden ist natürlich die ausschließliche Männergesellschaft, weil,



wie in den meisten arabischen Ländern, Frauen in das Haus verbannt und nur Männer in der Öffentlichkeit tätig sind.

10.1.2008, Gizeh, Hotel Kaoun Delta Pyramides, 110 km

Starkregen in der Nacht sorgt für Pfützen auf der Autobahn und noch mehr Dreck in Kairo.

Ab der Raststation Dinafarm sind fast alle an der Autobahn liegenden Grundflächen parzelliert und bewässert. Das Süßwasser wird dem Nil entnommen, der ohnehin nur wenig Wasser führt. Angebaut werden Kartoffeln für den Export nach Europa. Was für ein Schwachsinn! Die Europäer produzieren ausreichend eigene Kartoffel und Ägypten kann ohne Nahrungsmittelimporte die eigene Bevölkerung nicht ernähren. Überdies versalzen die bewässerten Böden wegen der hohen Verdunstung sehr rasch.

Größenwahn hat Einzug gehalten im Planungsunwesen der Regierenden, wie das Toschka-Projekt im Süden des Landes zeigt. Nach Fertigstellung dieses Bauvorhabens wird Wasser aus dem Nasser Stausee durch einen überdimensionierten Kanal in die Toschka-Senke und später in die Oasen der Libyschen Wüste geleitet, den geplanten riesigen Farmen sollen Millionenstädte folgen. Die Befürworter des Projektes sprechen von einem Jahrhundertprojekt, die Gegner von ökologischem Wahnsinn.

Vorbei an den Retortenstädten Sadat-City und 26.Oktober-Stadt, die mit Staatsgeldern in der Wüste errichtet wurden und mit gezielten Umsiedlungsprogrammen die Bevölkerungsexplosion der Hauptstadt Kairo eindämmen sollen. Aber was nützen Umsiedlungsprogramme, wenn das Hauptproblem, nämlich die hohe Geburtenrate, nicht gelöst wird?

Vor Gizeh nehmen die Fahrbahnen ab und der Verkehr zu; am Wüsten-Highway wird es eng.

Das Hotel Kaoun Delta Pyramides liegt in Gehweite zu den Pyramiden von Gizeh. Mehrmaliges Nachfragen lässt den Preis für ein schönes Zimmer von US\$ 90,00 auf 50,00 schrumpfen. Von der Dachterrasse im 11.Stock ist der Blick auf die Pyramiden bei Sonnenuntergang atemberaubend.

Beim Besuch der Pyramiden am Nachmittag sind die Kamel- und Pferdetreiber wie immer lästig wie die Arschfliegen. Konsequenterhandelt die berittene „Kamel-Polizei“, die pünktlich zur Sperrstunde um 17 Uhr in- und ausländische Besucher teils sehr unfreundlich aus dem Pyramidenbezirk vertreibt.

11.1.2008, Medinet El-Faijum, Hotel Honeyday, 90 km

Vorbei an den Pyramiden Cheops und Chefren führt die Straße hinauf in die weiten Ebenen der Libyschen Wüste. Die pulsierende Metropole Kairo liegt hinter mir, plötzlich umgibt mich nur noch öde, sandige, steinige, vegetationslose Weite.

Ein kräftiger Nordwind schiebt mich über eine Hochebene zur Oase Faijum mit dem Karoun See, der vom Nilarm Bahr Yusuf gespeist wird. Nach nur vier Stunden bin ich nach flotter Fahrt in der Stadt Faijum. Nach dem kurzen Stück menschenleerer Sand- und Steinwüste dominieren in der Oase Dattelpalmen und sattes Grün.

In Faijum finde ich - entgegen aller zuvor in Kairo eingeholter Informationen - nicht eine Unmenge, sondern lediglich ein einziges Hotel. Das Honeyday ist sauber und mit € 10,00 preiswert; aber warum sollte ich das Hotel nur in Begleitung eines (Tourismus-)Polizisten verlassen? Der Geschäftsführer des

Hotels versucht es mir zu erklären, ohne es direkt auszusprechen: Die wenigen hier eintreffenden Touristen werden wegen kurz zurückliegender Übergriffe durch Fundamentalisten von der Tourist-Police individuell beschützt.

Eine der wichtigsten Einnahmequellen Ägyptens ist neben Erdöl, Gastarbeiterlöhnen und Suez-Kanalgebühren der Tourismus, weshalb Touristen um jeden Preis zu schützen sind. Unter diesem Aspekt machen auch die in Konvois durchgeführten Transporte zwischen den Ferienghettos am Roten Meer und dem Nilkreuzfahrterminal in Luxor wie auch die Polizeieskorten im Niltal zwischen Beni Suef und Qena einigermassen Sinn.

In Faijum erkenne ich keine unmittelbare Bedrohung durch Regierungsgegner, unterzeichne eine Erklärung, mit der ich die Begleitung durch Polizisten ablehne und bestelle ein Taxi. Die Fahrt ins Stadtzentrum ist mit € 0,25 spottbillig, doch bis zur Abfahrt vergeht eine weitere halbe Stunde, weil der Taxifahrer über Funk eine Freigabe der Fahrt durch die Polizei abwarten muss.

Sehenswert in Faijum sind die aus Holz erbauten Wasserräder, Jahrhunderte lang wie vielerorts im Orient in Verwendung, nunmehr jedoch ohne Funktion.

12.1.2008, Beni Suef, Bakry Hotel, 50 km

Starker Seiten- bzw. Gegenwind erschwert bei sonnigem Wetter das Vorwärtskommen. Auf der schmalen Straße entlang dem Bahr Yusuf herrscht reger Verkehr, die Wüste ist zum Greifen nahe. Die Felder sind winzig klein, jedes an ein Bewässerungssystem angeschlossen. In den Dörfern und auf den Feldern viele Menschen, die freundlich grüßen und winken.

Beni Suef ist nicht die kleine Bezirksstadt, die ich erwarte, sondern eine pulsierende Großstadt, mit einer Brücke zum östlichen Nilufer. Doch wo ist der Nil und wo sind die Hotels, deren Adressen ich auf Zetteln in arabischer Schrift seit dem Honeyday mit mir führe. Mehrere der intelligent aussehenden Personen, denen ich die Adresszettel zeige, schütteln verständnislos den Kopf. Sie können nicht lesen, die Analphabetenrate ist hierzulande doch erheblich.

Ein Stadtbummel am Nachmittag zeigt das übliche Bild: Viele Moscheen, ausgedehnte Souks (Märkte), viele Menschen, viel Verkehr, viel Schmutz.

Zwischen 19 und 22 Uhr herrscht völlige Dunkelheit. Dies ist der erste von zahlreichen (abendlichen) Stromausfällen, die ich in Afrika erleben werde. Afrika, der schwarze, am Abend meist finstere Kontinent. Ob im Restaurant oder Hotel, nach einer Weile kommt ein Kellner oder Hotelbediensteter, zündet ein Kerzlein an und schon ist es bisschen weniger dunkel.

13.1.2008, El Minia, Hotel Echnaton, 120 km

Kalt sind die Nächte in den örtlichen Mittelklassehotels. Heizung gibt es keine. Überall Fugen und Ritzen mit freiem Blick nach draußen; der kalte Nordwind sorgt für ausreichend Frischluft.

Nach einem frugalen Frühstück erreiche ich El Minia nach flotter Fahrt bei Sonnenschein und Rückenwind bereits um 14 Uhr.

Unterwegs viele Menschen, neben zahlreichen „Hallo“ und „How are you“ oft ein „Can I help you?"; eine „Winkmaschine“ zum Erwidern der vielen Grüße wäre hilfreich. Die meisten Ägypter, auf dem ersten Blick ein wenig reserviert, sind freundlich und hilfsbereit.

Heute erstmals eine Kontrolle an einer Fernstraße, hier durch das Militär und nicht, wie üblich, durch die Polizei. Woher, wohin, Nationalität, kurzes Telefonat, weiterfahren.

Das Niltal wird enger. Am Westufer des Nils die Libysche Wüste, am östlichen Ufer die Felsen der Arabischen Wüste.

El Minia, laut Eigendefinition „schönste Stadt am Nil“, wird trotz ihrer 400.000 Einwohner im Lonely-planet- und Polyglot-Reiseführer nicht erwähnt. Ähnlich ergeht es dem gesamten Niltal zwischen Beni Suef und Qena, einst von Nilkreuzfahrern von Assuan bis Kairo gut besucht, seit Jahrzehnten nach Anschlägen von Extremisten auf Tourismuseinrichtungen insbesondere von Ausländern gemieden.

Zwecks Hotelsuche stelle ich mich diesmal „hilfesuchend“ an eine Straßenkreuzung, mehrere Passanten bieten Hilfe an und kurze Zeit danach werde ich im Hotel Echnaton abgeliefert.

Das darauf folgende Prozedere kenne ich bereits: Ein Touristen-Polizist will mich begleiten, ich verzichte darauf, unterschreibe eine Erklärung, und ab geht's ohne Begleitung zur Stadtbesichtigung.

14.1.2008, El Minia, Hotel Echnaton

Vormittags ein Ausflug mit George zu den Königsgräbern nach Beni Hassan. Mehrere Gräber sind nicht zugänglich, einige völlig verwüstet. Die wenigen vollständig erhaltenen Wandmalereien von altägyptischen Alltags- und Sportszenen, Tieren und Opfergaben entsprechen nicht meinen hoch gesteckten Erwartungen. Vom den Versprechungen des Reiseführer enttäuscht, sage ich die für den Nachmittag geplanten Besuche von Heliopolis und angrenzender Katakomben ab.

George lernte ich gestern beim Stadtrundgang kennen: Akademiker, verheiratet, ein Kind. Mit einem monatlichen Gehalt von € 90,00 als Lehrer für Informatik (Computer und Telekommunikation) benötigt er, wie viele andere Ägypter, Nebenjobs, um die Familie zu ernähren. Also arbeitet er nachmittags in einem Handyshop. Tagestouren mit vereinzelt ankommenden Touristen bringen bis zu € 30,00; dafür lohnt es sich schon, den Unterricht zu schwänzen.

Die immense Arbeitslosigkeit und die hohe Geburtenrate bergen gewaltigen sozialen Zündstoff. Millionen von Ägyptern finden in der Heimat keine Arbeit und ziehen als Fremdarbeiter in angrenzende arabische Staaten oder in die Golfregion. Ihre kärglichen Löhne sind wesentlicher Bestandteil der ägyptischen Haushaltseinnahmen. Zu Hause bleiben die in den Gastländern unerwünschten Frauen und Kinder, Familienzusammenführungen werden strikt abgelehnt. Welch ein Unterschied zu Europa, dem Traumziel aller afrikanischen Arbeitswilligen, dessen Sozialsysteme von Afrikanern immer als vorbildhaft gelobt werden.

Nachmittags beim Rundgang durch die Stadt nerven mehrere Kinder mit dem üblichen „give me sweets, give me money“. Die Läden sind mit Lebensmitteln gut sortiert, zahllos sind die „Handyshops“, auf den Straßen zahlreiche Obstverkäufer, viele „mobil“ mit Karren oder Tragkörben. Bei einem mobilen Händler erwerbe ich aus dem Wust fremdsprachiger antiquarischer Bücher um € 0,60 Norman Mailers „Feinde“. Bei Sonnenuntergang sitze ich bei Tee und Kaffee in einem nun als Restaurant genutzten Kreuzfahrtschiff am Nil und widerstehe standhaft der Versuchung, „Feinde“ weitgehend ungelesen dem anderen im Nil vorbei treibenden Unrat nachzuwerfen.

15.1.2008, Assiut, Assiut Hotel, 130 km

Meine üblichen Begleiter, Sonnenschein und leichten Nordwind, werde ich bis zur nächsten Wetteränderung nicht wieder erwähnen.

Ab Minia folgt ein Dorf dem nächsten, die ohnehin nicht breite Straße ist vom Kot der zahlreichen Büffel-, Kuh-, Schaf-, Ziegen- und Eselherden völlig verschmutzt.

Nilfischer fischen in trüben Gewässern, mit Netzen in Kanälen, die vor Unrat starren. Sind die gefangenen Fische überhaupt zum Verzehr geeignet? Hier wird jeglicher Müll inklusive Tierkadaver im nächsten Kanal versenkt, die Strömung wird die Abfälle entsorgen. Mülltrennung ist hier so unbekannt wie „soziale Sicherheit“ und „Urlaub“.

Das Land wird zunehmend trockener, die bislang vorherrschenden Getreidefelder weichen zunehmend Zuckerrohr- und kleinen Obstplantagen.

Stark zugenommen hat die Polizeipräsenz. Dieses Gebiet war der Schauplatz heftiger Auseinandersetzungen zwischen regierungstreuer Polizei und regimefeindlichen islamischen Fundamentalisten in den Jahren 1985 bis 2000. Ausgangssperren wurden aufgehoben, Polizeikontrollen sind geblieben.

Die erste Kontrollstation passiere ich problemlos. An der zweiten Kontrollstelle bei Deirut werde ich „aus Sicherheitsgründen“ angehalten. Nach einer Weile erhalte ich eine Polizeieskorte, vier Mann, die mich in einem Pick-up begleiten. Nach zweimaligem Wechsel der Eskorte erreiche ich Assiut, Hochburg der islamischen Fundamentalisten, einer überraschend sauberen und modernen Stadt.

Heute ist die Hotelsuche kein Problem - die Polizei begleitet mich bis zur Rezeption. Unter den Hotelgästen befindet sich auch eine kleine amerikanische Reisegruppe, ebenfalls in Begleitung einer Polizeieskorte.

16.1.2008, Sohag, Hotel Safar, 100 km

Morgens bei leicht bewölktem Himmel von einer Polizeieskorte im Hotel abgeholt, aus der Stadt begleitet, an der Bezirksgrenze an die nächste Eskorte übergeben. Heute werde ich von fünf wechselnden Polizeiteams begleitet; bis Qena wird sich diesbezüglich wenig ändern.

Radfahren mit Polizeibegleitung ist gewöhnungsbedürftig. Anfangs habe ich kein Verständnis für die Polizeibegleitung, von den „Sicherheitsgründen“ bin ich nicht überzeugt. Der wenige Meter vor oder hinter mir fahrende, meist klapprige Polizei-Pick-up erzeugt Stress. Ich erhöhe das Tempo, um möglichst wenig Zeit in Begleitung der Polizisten zu verbringen. Nur noch selten halte ich zum Teetrinken oder Fotografieren.

Einige begleitende Polizisten nehmen ihre Aufgabe sehr, einige überhaupt nicht ernst. Einige überwachen aufmerksam die Umgebung, andere schlafen mit der Maschinenpistole im Arm auf der Ladefläche des Pick-ups.

Langsam erkenne ich die Vorteile der kostenlosen Polizeibegleitung. Entgegenkommende Fahrzeuglenker verzichten auf gefährliche Überholmanöver; nachkommende Fahrzeuge vermindern ihre Geschwindigkeit und halten Sicherheitsabstände ein; ich habe freie Fahrt in Dörfern und Städten. Sukzessive entspannt sich mein Verhältnis zu den Polizisten.

Ein Polizeioffizier macht eine Probefahrt mit meinem Fahrrad. Obwohl wegen der ungleichen Gepäckverteilung vorgewarnt, landet er beim Absteigen auf seinem Hintern; er nimmt es mit Humor. Andere Polizisten laden mich zum Mitfahren auf

dem Pick-up ein; nicht ganz uneigennützig, denn sie wollen mich rasch der nächsten Patrouille übergeben. Ein weiterer Polizist serviert Tee; wenig appetitlich spült er dann die Teegläser im schmutzigen Wasser des Nilkanals.

Wiederum ändert sich die Landschaft; den Zuckerrohrfeldern folgen ausgedehnte Bananenhaine und Baumwollplantagen. Erstmals führt die Straße nicht mehr den Kanälen, sondern dem Fluss Nil entlang, der hier braun und träge nach Norden strömt.

Mittags in einer Kleinstadt verbreiten die im Freien am Grill eines etwas schmutzigen Restaurants bratenden Hähnchen einen verlockenden Duft. Die drei begleitenden Polizisten sind mit einer Pause einverstanden. Das Huhn ist lecker, die Rechnung mit € 9,00 ein wenig überhöht. Ich protestiere, der Geschäftsführer senkt den Preis um ein Drittel, ich bin einigermaßen zufrieden. Erst später realisiere ich, dass ich auch die von meiner Eskorte konsumierten Hähnchen bezahlt habe. Dies bleibt übrigens meine einzige negative Erfahrung mit afrikanischen Polizisten, deren extreme Hilfsbereitschaft ihrem schlechten Ruf Lüge straft.

Von allen mich heute begleitenden Eskorten hat es die letzte am Eiligsten, mit Blaulicht und Folgetonhorn brausen wir ins Stadtzentrum von Sohag.

Im Hotel Safar lädt mich Rafik Samir zur Besichtigung eines Marienklosters ein. Rafik ist koptischer Christ und stolz auf die Spuren, welche die „Heilige Familie“ – für Outsider: Josef, Maria und das Jesuskind – auf ihrer Flucht durch Ägypten hinterlassen hat. Wir fahren zum Wallfahrtsort und Kloster „Virgin Mary Convent“, einem riesigen Gebäudekomplex 7 km südwestlich von Sohag. Einst hielt sich der Legende nach hier in einer Höhle die heilige Familie vor ihrer Rückkehr nach Israel verborgen. Rafiks Bericht über mehrere Marienerscheinungen nehme ich ungeprüft zur Kenntnis, wie ich auch die in Postkartenformat gehaltenen Fotos von ungewöhnlichen Lichterscheinungen über koptischen Kirchen dankend annehme.

17.1.2008, Sohag, Hotel Safar

Bism Allah al Rasman al Rahim (Allah ist groß ...), das hört Rafik als strenggläubiger koptischer Christ gar nicht gerne. In einem mit 94 % von Muslimen dominierten Land haben die Kopten trotz meist guter Ausbildung mit 6 % Bevölkerungsanteil einen schweren Stand. Hier, im Kerngebiet der islamistischen Fundamentalisten, finden Glaubenseiferer beider Religionen regen Zulauf. Die von koptischen Christen von ihren christlichen europäischen Brüdern ersehnte Hilfe wird sich wohl auf einige leere Worthülsen aus dem Vatikan beschränken.

Pünktlich um 8 Uhr morgens starten wir ein ausgedehntes Besuchsprogramm. Koptische Kirche und zwei Klöster in Sohag, ein weiteres Kloster mit integrierter Werkstätte in der Arabischen Wüste. Der Besuch des Wüstenklosters ist informativ und gruselig zugleich.

Informativ, weil in einer vom Koster betriebenen Werkstätte mit angeschlossener Webschule eine bereits verloren geglaubte Art der Baumwollweberei wieder eingeführt wurde. Mit Hilfe einiger christlicher europäischer Geldgeber wurden Geräte zur Herstellung von Handtüchern und Decken angeschafft und einige Arbeitsplätze geschaffen, um die Tradition der bereits vor der Industrialisierung bekannten „Sohager Webekunst“ wieder zu beleben.

Gruselig wegen der vielen in den Klosterräumlichkeiten herumstehenden Mumienschränke. Hier werden die Klosterbrüder nicht bestattet, hier werden seit Jahrhunderten koptische Bischöfe mumifiziert und in frei zugänglichen Kästen zur Schau gestellt. Gläubige Kopten finden Trost durch Berühren der verglasten

Mumienschränke, in denen mehr oder weniger gut erhaltene Skelette ihrem endgültigen Zerfall entgegen sehen.

Im Hotel steht plötzlich ein riesiger Kerl vor mir: Bernhard, Deutscher mit Wohnsitz in der Provence, Radtourenführer. Vor Jahren hat er auf dem Weg nach Bangkok Russland und China durchquert; morgen radeln wir gemeinsam nach Süden.

Zum Abendessen bin ich bei Rafiks Familie eingeladen: Köstliche Speisen, viele Kinder, viele Freunde. Die Wände sind gepflastert mit religiösem Schnick-Schnack; Heiligenbilder, Portraits des Bischofs, Kalender mit Heiligen, Kalender mit dem Bischof, ... Mit Rafiks Schwester Sherein wollen wir den Bischof in der koptischen Kathedrale besuchen, aber der zelebriert just bei unserem Eintreffen eine Messe. Nächstes Ziel ist das am Stadtrand gelegene „Weiße Kloster“ (White Monastery): Leider geschlossen, was angesichts der fortgeschrittenen Zeit - 21,30 Uhr - nicht verwundert. Frei zugänglich sind jedoch die im Eingangsbereich gelegenen Toiletten und die sind unbestritten die schönsten WC-Anlagen Ägyptens, in Marmor gehalten und blitzblank. Dann zurück in die Kathedrale: Trotz der späten Stunde empfängt uns der Bischof, Rafik und Sherein sind überglücklich, der Bischof ist ein geselliger Mann und lässt sich gern mit uns allen fotografieren, alle sind zufrieden. Mitternacht ist längst vorbei, als ich mich von Rafik und Sherein verabschiede.

18.1.2008, Abydos, Haus Amir, 71 km

Der im Hotel diensthabende Polizist protestiert heftig, als wir, ohne auf die Polizeieskorte zu warten, die Fahrräder besteigen. Prompt verfahren wir uns und landen im falschen Stadtteil. Die Polizisten sind allerdings nach wenigen Minuten zur Stelle und geleiten uns freundlich lächelnd auf den rechten Weg.

Von der Hauptstraße bis zum wenige Kilometer westlich gelegenen Dorf Abydos wird die Polizeieskorte verstärkt. Wir zwei Radfahrer werden nun von einem Polizisten auf einem BMW-Motorrad und drei Polizisten in einem Toyota Pick-up begleitet. Welch enormer Aufwand!

Die vorwiegend Osiris geweihte Tempelanlage in Abydos zählt zu den prächtigsten Ägyptens. Zahlreiche Könige der Pharaonendynastien wurden hier beigesetzt. Weil die Osiris-Legende auch dem einfachen Volk ein ewiges Leben in Aussicht stellte, wurde der Tempelbezirk zur begehrtesten Grabstätte Altägyptens.

Abseits der Haupttouristenströme gelegen, werden die Tempelanlagen nur von wenigen Veranstaltern angefahren: Ein Buskonvoi vormittags, ein Konvoi nachmittags, jeweils mit Polizeieskortern. Die Besucher hetzen durch die Anlagen, fotografieren um die Wette, mit Blitzlicht - was ausdrücklich verboten ist, es sei denn, man hält ein Bakschisch für die allgegenwärtigen Wächter bereit - und kehren zwei Stunden später zu ihren komfortablen Hotels in Luxor zurück.

In Abydos, einem Dorf ohne Hektik, Trubel und Hupkonzerten, hat Herr Amir das Sagen. Bei der Quartiersuche werden wir an das Gästehaus Amir verwiesen; Restaurant Amir und Teehaus Amir seien nur wenige Schritte entfernt. Das örtliche Hotel ist menschenleer; der Hinweis „alle Zimmer besetzt“ ist bei drei im gesamten Ort nächtigenden Ausländern kaum glaubhaft.

Amirs Gästehaus ist nüchtern und sauber, dafür sorgt Amirs esoterisch angehauchte holländische Freundin Caroline. Das Abendessen mit Amir, Mahmoud und Caroline ist gut, der Halbpensionspreis mit € 12,00 für ägyptische Verhältnisse überhöht.

Es ist allerdings mein zweites Abendessen, nachdem ich zuvor eine Einladung des örtlichen Geschenkartikelhändlers, dessen Frau einige köstliche Gerichte auftrachte, angenommen habe.

19.1.2008, Qena, Hotel New Palace, 94 km

Bei Nag Hammadi wechseln wir zum östlichen Nilufer. Die Straße an der Eastbank führt mal direkt dem Nil entlang, dann durch die grünen Felder der Nilebene, dann wieder durch die den Nil überragenden Felsen der Arabischen Wüste.

Der Straßenverkehr nimmt ab, die am Straßenrand liegenden Kadaver häufen sich. Insbesondere Esel zählen zu den Opfern. Niemand entfernt die toten Tiere, die an Ort und Stelle verwesen und einen bestialischen Geruch verbreiten.

10 km vor der Stadt Qena verläßt uns die letzte Polizeieskorte. Vier Tage lang und 550 km weit radelte ich durch Mittelägypten unter kostenloser Aufsicht der ägyptischen Polizei. Wir sind in Sicherheit, teilen uns die Polizisten mit. Ich kann das nicht beurteilen, denn ich habe weder mit und noch ohne Polizeibegleitung eine Bedrohung wahrgenommen. Ich fühle ich mich auch auf den verbleibenden Kilometern bis Qena nicht unsicher.

Qena ist weitläufig, sehr gepflegt und im Vergleich zu unterägyptischen Städten äußerst sauber.

20.1.2008, Luxor, Sun Set Hotel, 85 km

Wir wechseln zum Westufer des Nils und erreichen nach kurzer Zeit Dendera. Die zu Ehren der Liebes- und Himmelsgöttin Hathor errichtete Tempelanlage beeindruckt mit 10 Meter breiten Außenmauern, mächtigen Tempelsäulen und gut erhaltenen Reliefs. Die farbenprächtigen Gebäudedecken werden gerade renoviert. Nach den Altägyptern ließen hier auch römische Herrscher bauen: Das Relief Kleopatras und Julius Cäsars mit ihrem gemeinsamen Sohn ist weithin sichtbar.

Das Cafe der Tempelanlage führt überraschenderweise eine Getränkekarte, ein Kaffee wird um € 2,00 angeboten, das Sechsfache des ortsüblichen Preises. Darauf angesprochen, senkt der Kellner den Preis sofort um ein Drittel. Der Geschäftsführer begründet seine Kalkulation mit den hohen Kosten für die Einrichtung. Wir trinken den Kaffee in einem benachbarten Lokal, zu ortsüblichen Preisen.

Nach Dendera wird die Bewölkung dichter und es beginnt leicht zu regnen. Ungewöhnlich für die Region, doch nach einer Stunde ist der Spuk vorbei.

Und plötzlich ist er weg. Bisweilen auf Sicht gefahren, an mehreren Orten gemeinsam gehalten, dürfte Bernhard auf der einzigen Nilbrücke zum östlichen Ufer gewechselt sein.

Auf einer wenig befahrenen Straße radle ich durch Theben, das Tal der Könige, das ich bereits von einem früheren Besuch kenne, rechts liegen lassend. Hier führt keine Brücke über den Nil in das am Ostufer gelegene Luxor, der Fluss muss in Booten überquert werden. Ich kann mich der vielen Helfer kaum erwehren, die zu günstigsten Bedingungen Bootsüberfahrten, Hotels, Tempelbesichtigungen, Wüstentouren, etc. anbieten und gelange ohne fremde Hilfe mit einem Linienboot sicher ans andere Ufer.

In Luxor liegen die meisten Hotels aufgereiht an der Corniche am Nil, somit bereitet die Quartiersuche kein Problem.

21.1.2008, Luxor, Sun Set Hotel

Auf dem Nil herrscht reges Treiben, Feluken kreuzen, Fährboote befördern Mensch und Tier. Am Ufer schlucken die etwa 50 Nildampfer ankommende Touristen zur Viertageskreuzfahrt nach Assuan. Busse warten auf die Rückkehr der Urlauber, um

sie zum Flughafen oder zur All-Inclusive-Verlängerungswoche ans Rote Meer zu karren. Unzählige Pferdekutschen rattern auf der Suche nach Fahrgästen die Corniche entlang; nicht besetzte Taxis machen durch fortwährendes Hupen auf sich aufmerksam, der Lärmpegel ist erheblich. Im Minutentakt bieten aufdringliche Schlepper günstige Ausflüge, preiswerte Geschäfte, hervorragende Restaurants und ähnliches an.

Ich durchwandere zuerst die im Stadtzentrum nahe der Uferpromenade gelegene Tempelanlage. Die von den Altägyptern errichtete, später von Römern und Christen genutzte Anlage beherbergt heute unter anderem eine Moschee.

Von der Tempelanlage in Luxor führte einst eine 3 km lange Allee von Sphinxen zum riesigen Tempelkomplex in Karnak. Dort zeugen Obelisk und mächtige Säulen, Großer Hof, Große Säulenhalle und Große Festhalle, der Heilige See und das Allerheiligste von Baukunst und Reichtum, Pracht und Macht längst verstorbener Herrscher. Mit unzähligen Autobussen herangekarrte Heerscharen von Touristen strömen in die Tempelanlagen, schauen, staunen, fotografieren. Und trotz ihrer Vielzahl wirken im Angesicht der monumentalen Bauwerke die vielen Menschlein klein und unscheinbar.

Ein Haarschnitt ist überfällig, ich betrete einen Frisiersalon. Der Frisör spricht nur arabisch, doch er scheint zu wissen, was ich brauche. Flink bearbeitet er mit einer Schere meine Kopfhare. Sieht nicht übel aus. Von der Schere wechselt der Figaro zu Zwirn, den er, straff zwischen den Fingern gespannt, wie ein Instrument über meine Augenbrauen und Ohren gleiten lässt und damit sein grandioses Werk vollendet.

Wenige Stunden später regnet es in Luxor, das erste Mal seit 5 Jahren. Einige Luxorianer, vor Freude außer sich, tanzen auf der Straße.

22.1.2008, Edfu, Horuz Hotel, 110 km

Das Kanalsystem Luxors ist nicht auf Niederschläge ausgelegt. Der nächtliche Regen hat Riesenpfützen und Schlammtümpel hinterlassen. Autobusse und Taxis pflügen unbekümmert durch den roten Dreck, verteilen diesen großflächig auf die nächste Umgebung. Bevor ich den Stadtrand erreiche, bin ich schlammverkrustet; mein Aussehen ähnelt dem eines Kanalarbeiters nach einem harten Arbeitstag.

Die Straße führt nun meist am Ufer des Nils entlang, links die Arabische, auf der anderen Seite die Libysche Wüste, kahl, trocken, unwirtlich. Die Dörfer werden weniger, vereinzelt stehen Häuser leer, die Landflucht hat Oberägypten erreicht. Dattelpflanzen säumen den Fluss, auf dem heute nur wenige schwimmende Hotels - Kreuzfahrtschiffe - verkehren.

Mit dem Rückgang der Bevölkerung schwinden auch die Polizeikontrollen, ein letztes Mal will ein freundlicher Polizist meine Nationalität wissen. Die Touristenbusse fahren allerdings auch hier im Konvoi.

Edfu, mit einem riesigen Horustempel im Stadtbereich, ist schmutzig, unangenehm, aufdringlich. Bettelnde Kinder und Erwachsene sowie lästige Pferdekutschenfahrer sind penetrant beharrlich und lassen sich nicht abschütteln. Hinsichtlich überhöhter Preise ist Edfu extrem, jedoch kein Einzelfall. Ägypter empfinden es als völlig normal, von Ausländern weit überhöhte Preise zu verlangen.

23.1.2008, Assuan (Aswan), Nile Hotel, 110 km

Sonnenschein und frühlingshafte Temperaturen erleichtern das Vorwärtskommen. Mal führt die Straße durch Zuckerrohrfelder und Dattelhaine, dann wieder kurz durch



steinige kahle Wüste, später durch Dörfer mit weißgetünchten Häusern, ein anderes Mal entlang dem Nil, auf dem Feluken und Kreuzfahrtschiffe dahingleiten.

Kinder winken und grüßen. Das „hallo“ und „how are you“ der Lernfähigen wechselt mit dem „houo“ und „eh“ jener, die Englisch noch lernen werden. Die ständig wiederkehrende Forderung „money, money“ lässt jedenfalls eine gewisse Lernfähigkeit erkennen.

Schwarzafrika lässt grüßen. Hier ist Nubierland, die häufig bereits dunkelhäutigen Landbewohner erscheinen offen und aufgeschlossen.

In Assuan sind wegen der am 25. Jänner beginnenden Winterferien viele Hotels ausgebucht. Da ich viele Tage den Nil entlang geradelt bin, will ich hier nicht in einer Seitenstraße, sondern am Nilufer wohnen. Das 3-Stern Nile Hotel an der Corniche entspricht bereits dem Namen nach diesen Anforderungen; der Zimmerpreis hat aber mit € 18,00 schon Hochsaisonniveau.

Ägyptische Händler stehen besonders in Orten mit Fremdenverkehr zu Recht in einem äußerst schlechten Ruf. Wegen weit überhöhter Preise, geringer Qualität, Schlepperunwesen und aggressivem Verkauf. Touristenschwund und Umsatzrückgänge haben die Händler Assuans zu einer Änderung ihrer Strategie veranlasst: „No hussle“ (kein Drängen) ist nun ihr Slogan; einige halten sich sogar daran.

Die Inhaber kleiner Restaurants und Imbissstände üben sich unverändert im Schröpfen von Touristen. So lasse ich mir beim Bestellen den Preis für die zu konsumierende Speise immer bestätigen. Aber heute will mich ein Kellner übertölpeln: Für eine Makkaroni-Pasta fordert er siebzehn Pfund (€ 2,00) statt der vereinbarten sieben Pfund. Gewaltig ist sein Gezeter, als ich dem Geschäftsführer ortsübliche 4 Pfund bezahle.

Auf dem Rückweg zum Hotel ersucht mich an einem Fiakerstand ein Kutscher um Hilfe. Er habe Euro-Münzen von Touristen erhalten, doch würden örtliche Banken und Wechselstuben nur Noten wechseln. Ich möge bitte die Münzen in lokale Pfund umtauschen, was ich ablehne, weil ich keine Münzen benötige. Der Kutscher ist hartnäckig, will mir die Münzen um die Hälfte ihres Wertes verkaufen, womit ich einverstanden bin. Bei der Geldübergabe ändert er plötzlich seine Meinung, er will den üblichen Kurswert. Das gefällt wiederum mir nicht, also lasse ich den Deal platzen und schnappe mir mein Geld. Der Kutscher wird handgreiflich, seine Münzen landen im Dreck und ich mache mich aus dem Staub.

24.1.2008, Assuan, Nile Hotel, 50 km

Ich warte auf die Fähre nach Wadi Halfa und nütze den heutigen Tag für eine Rundfahrt im Süden Assuans. Vorbei am Old Cataract Hotel, einst beliebtes Domizil Agatha Christies, nach Basma und zum Old Dam (Alten Damm) mit einem traumhaften Blick auf den Ersten Nilkatarakt.

Wenig später hat es sich ausgeträumt, ein Polizist waltet seines Amtes. Die Straße über den „Alten Damm“ ist für Radfahrer gesperrt, ich werde angehalten und belehrt. Aber es wäre nicht Afrika, gäbe es für dieses Problem keine praktische Lösung. Der Polizist stoppt den nächsten Pick-up, wir hieven das Fahrrad auf die Ladefläche, ich hinterher, und wenige Minuten später habe ich den alten Staudamm überquert.

Hinein in die Wüste, hinauf durch die Hügel trete ich zum High-Dam. Ein gigantischer Damm, 111 m hoch, 3,5 km lang, an der Sohle 1 km breit, staut den Fluss. Der Nasser Stausee, bei seiner Eröffnung weltgrößter künstlicher See, mit einer Länge von 550 km weit in den Sudan hinein reichend, ist Segen und Fluch zugleich. Zusätzliche Anbaugelände, Schutz vor Hochwasser und Energie aus Wasserkraft wurden gewonnen, gleichzeitig verloren hunderttausende Nubier ihre Heimat (das gleiche Spiel wiederholt sich jetzt mit dem Bau des Merowe Staudamms

im Sudan), versalzen die Böden und verschwanden unzählige (antike) Bauten in den Fluten; die Tempel von Abu Simbel wurden gerade noch im letzten Moment gerettet. Und niemand wagt seriös vorauszusagen, ob das Megaprojekt „Kanal zur Bewässerung der Wüstenoasen mit Wasser aus dem Nasser Stausee“ die Wüste zum Blühen oder die Hitze das Wasser im Kanal zum Verdunsten bringen wird.

Schier endlos erstreckt sich der Nasser Stausee nach Süden, zwischen unzähligen kahlen hellbraunen Hügeln ohne Baum und Strauch. Auf der Ostseite des High Dam liegt – heute menschenleer – die Fähranlegestelle.

Auf der Eastbank führt die Straße durch die Wüste, meist bergab, zurück nach Assuan. Unzählige Schlaglöcher und bröselnder Asphalt lassen vermuten, dass seit Ende der Bauarbeiten am Staudamm kaum Ausbesserungsarbeiten vorgenommen wurden. Mit angehaltenem Atem passiere ich eine bestialisch stinkende Mülldeponie mit grimmig blickenden Sortierern an einigen alten Maschinen. Über der Deponie kreisen riesige schwarze Raben. Ich bin doch ziemlich erleichtert, als ich die Außenbezirke von Assuan erreiche.

Selbst hier ist nicht alles eitel Wonne. Ein Papyrushändler spricht mich auf das gestern geplatzte Geldwechselgeschäft an. Dass ein – von vielen ungeliebter – Kutscher seine Münzen zwischen Pferdeäpfeln suchen musste, bringt diesem Hohn und Spott ein und sorgt für einiges Gelächter. Den Rat des Händlers, mich von den Kutschern fernzuhalten, befolge ich gerne.

25.1.2008, Assuan High Dam, Fähre Sina, 21 km

Ich nehme Abschied von Ägypten, meine ersten Etappenziele Luxor und Assuan liegen hinter mir, mit der zurückgelegten Strecke bin ich zufrieden.

Die Straßenübergänge in den Sudan sind seit Jahren für den Personenverkehr gesperrt. Die Blockade wird von Ägypten mit der Gefahr einsickernder fundamentalistischer Terroristen aus dem südlichen Nachbarland begründet. Natürlich gibt es für die Sperre der zwei Straßenübergänge an der 1000 km langen und ohnehin kaum überwachbaren Grenze plausible Erklärungen wie Grenzkonflikte und weltpolitische Ausrichtungen. Ägypten am Tropf amerikanischer Wirtschaftshilfe verfolgt auf Wunsch der USA natürlich andere Interessen als der von der Bush-Administration als „Land des Bösen“ gebrandmarkte Sudan.

Großmachtinteressen zwingen mich also auf das Fährschiff Sina, das einmal wöchentlich den Nasser Stausee zwischen Assuan High Dam und Wadi Halfa befährt. Wegen der vielen wartenden Passagiere wird für heute eine außertourliche Fahrt eingeschoben, die Fahrkarte ergatterte ich gestern bei der Nile Valley Transportation Company in Assuan.

Frühmorgens radle ich bergauf, vorbei an der stinkenden Mülldeponie und den hunderten schwarzen Krähen, hinauf zum High Dam. Hier hat sich zur angegebenen Boarding Time (9 Uhr) eine lange Menschenschlange gebildet, die sich nur zentimeterweise durch Zoll-, Polizei- und sonstigen Kontrollen auf das Schiffchen zubewegt. Ich komme derart langsam voran, dass ich befürchte, die Fähre könnte ohne mich ablegen.

Nach einer umständlichen Zollabfertigung betrete ich um 11 Uhr die Fähre. Drei weitere Europäer sind an Board, die Polen Maryjus und Gozsa sowie Evelyn aus Estland. Die blonde Estin, die zwei Jahre in Griechenland jobbte, verfügt über eine wichtige Informationsquelle, den Lonely-Planet Reiseführer Sudan.

Während ich den Reiseführer durcharbeite, füllt sich das Schiff allmählich mit ägyptischen und sudanesischen Passagieren. Träger bringen deren Gepäck an Board, Überseekoffer, TV-Geräte, Satellitenschüsseln, Kühlschränke, Baustoffe, etc.

Um 18 Uhr warten wir noch immer, eine Abfahrtszeit ist offiziell nicht eruierbar. In der Zwischenzeit ist das Schiff bis zum Bersten gefüllt, noch immer steigen Fahrgäste zu, es beginnt ein regelrechter Kampf um ohnehin nicht mehr vorhandene Sitzplätze.

Rafaat Rayab gesellt sich zu unserer europäischen Gruppe. Sehr gut Englisch sprechend, ein Auge auf Evelynna werfend und sich ein wenig wichtig machend, schafft er Kontakt zu mehreren anderen Fahrgästen. Wesentlicher ist allerdings, dass wir endlich Abfahrtszeit (19,30 Uhr) und Reisedauer (Ankunft voraussichtlich 14 Uhr) erfahren und die Boardküche Abendessen serviert.

Rafaat ist, wie viele andere ägyptische Mitreisende, auf dem Weg zu seinem Arbeitsplatz in Khartum. Ägyptische Fremdarbeiter im vergleichsweise armen Sudan, wie geht denn das? In Khartum herrscht ein regelrechter Bauboom, bauausführend sind häufig ägyptische Unternehmen, und die beschäftigen vorzugsweise (billige) ägyptische Bauarbeiter. Ihren kärglichen Lohn bessern die Fremdarbeiter mit Handelsgeschäften, etwa durch Verkauf einzelner im Sudan kaum erhältlicher Luxusgüter (z.B. Kühlschränke) auf.

Mit Einbruch der Dunkelheit legt die Sina ab, die Straßen Ägyptens liegen hinter mir. Nach 1.500 km sind mein Fahrrad und ich in erstaunlich guter Verfassung. Ich habe mit Kairo die größte Stadt Afrikas besucht, Wüstenluft geschnuppert, bin tagelang im Schutz von Polizeieskorten durch touristisches Niemandsland dem Nil entlang geradelt und habe grandiose Tempelanlagen besichtigt. Außerhalb der Touristenzentren habe ich die Ägypter als hilfsbereite und freundliche, wenngleich in mancher Hinsicht fanatische Menschen kennengelernt. Einzelne Ärgernisse waren vorauszusehen und können den insgesamt positiven Reiseeindruck nicht trüben.

## 5. Sand und Stein, Wüsten und Savannen

### Sudan:

Fläche: 2,5 Mio. km<sup>2</sup>, größter afrikanischer Staat  
Einwohner: 44 Mio. (inkl. Südsudan)  
PKE (US\$): 1.939  
Amtssprache: Arabisch, hunderte lokale Sprachen  
Bevölkerung: etwa 570 ethnische Gruppen, vorwiegend Muslime im Norden  
Christen bzw. Naturreligionen im Süden  
Währung: sudan. Pfund (Dinar); Kurs: €/SDD 1:2,9; US\$/SDD 1:2,2  
Preise in €: Hotel (schlecht/mäßig/mittel) 2/ 8 bis 12/ 30  
1 lt Mineralwasser 0,60; Kaffee 0,35  
Autobus (200 km) 5,00, Radtransport 3,00  
Visum: € 57 bei sudanesischer Botschaft in Wien

26.1.2008, Wadi Halfa, Sudan Nile Hotel, 6 km

Zeit ist kein Thema in Afrika; man hat Zeit oder man nimmt sich Zeit. Die Fähre legt 9 Stunden nach Boarding ab, 17 Stunden dauert die Fahrt über den Nasser See, weitere 4 Stunden vergehen bis zur Abfertigung durch die sudanesischen Behörden.

Auf der völlig überfüllten Fähre reise ich, wie fast alle anderen Passagiere, zweiter Klasse, und zweitklassig ist letztklassig. In zwei Salons versuchen übel riechende, furzende und schnarchende Reisende dicht gedrängt auf, unter oder zwischen hölzernen Bankreihen und überquellendem Gepäck zu schlafen. Gänge, Stiegen und geschützte Plätze an Deck sind dicht besetzt. Um Mitternacht finde ich unter einem Rettungsboot eine geeignete Schlafstelle. Abwechselnd streichen kühler Fahrtwind und dichter Qualm aus dem Schornstein über das Deck. In lichten Momenten ist der Blick auf den glasklaren Sternenhimmel traumhaft, das hügelige Seeufer schemenhaft auszumachen.

Bei Sonnenaufgang passieren wir die Tempelanlage von Abu Simbel; kurz vor der Staatsgrenze übernimmt ein kreuzendes Patrouillenboot einige Passagiere. Wir bewegen uns zwischen Libyscher und Nubischer Wüste, keine Siedlung und kein Lebewesen ist auszumachen, nur endlose kahle Hügel am Ufer des hellblauen Sees.

Am späten Vormittag dreht das Boot nach Osten und nimmt Kurs auf ein einsam am Strand gelegenes Gebäude: Wir haben den sudanesischen Grenzposten Wadi Halfa erreicht. Das Boot legt an, nach einer Weile beginnen Fahrgäste das Schiff zu verlassen, entsprechend den über Lautsprecher gegebenen Anweisungen: Zuerst die (drei) Passagiere erster Klasse, dann die Sudanesen, gefolgt von den Europäern, zuletzt die Ägypter. Wieder werden Fracht und Gepäck umgeräumt, denn die zuerst aussteigenden Fahrgäste benötigen auch als Erste ihr wahllos gestapeltes Gepäck - und das besteht neben Koffern aus Kühlschränken, etc.

Die Einreise in den Sudan ist ähnlich mühsam wie die Ausreise aus Ägypten. Hätte Moses für die Durchquerung des Roten Meeres ebenso lange gebraucht, er wäre mit seinem Gefolge sicher abgesoffen. Warten ist angesagt: Warten beim Verlassen des Schiffes, Warten vor Betreten der Grenzkontrollstelle, Warten in der Wartehalle, Formulare ausfüllen, Warten auf die Gepäckskontrolle. Doch nach 4 Stunden hat das Warten ein Ende und ich schiebe mein Fahrrad hinaus in den sudanesischen Sand.

Über eine weite sandige Fläche radle ich nach New Wadi Halfa. Vorbei am Bahnhof, trostlos inmitten sandiger Wüste gelegen, mit einigen verlassen wirkenden Waggons. Einmal wöchentlich verkehrt ein Personenzug zwischen Wadi Halfa und Khartum, Abfahrt mittwochs. Die Hauptstadt wäre auch mit dem einmal wöchentlich verkehrenden Autobus erreichbar, oder mit dem Flugzeug, das gelegentlich in Wadi Halfa landet. An das Verkehrsnetz der Welt ist Wadi Halfa angeschlossen, an das Stromnetz jedoch nicht.

Welche Ironie! Old Wadi Halfa mit einst fast hunderttausend Einwohnern - von der Regierung in den Ostsudan zwangsumgesiedelt - wurde von den Wassermassen des Nasser Stausee geschluckt, um eines der leistungsfähigsten Flusskraftwerke Afrikas zu errichten. Halb Ägypten wird mit Elektrizität aus dem Wasserkraftwerk Assuan/High Dam versorgt, da bleibt natürlich kein elektrischer Strom für das entlegene Wadi Halfa.

Nur eine in den See führende Piste und einige aus den Fluten ragende Telegrafmasten weisen die Richtung nach dem überfluteten Old Wadi Halfa. Aber einige wenige Bewohner waren widerspenstig, trotzten der Zwangsumsiedlung und gründeten um 1960 im Schatten zweier Felsen New Wadi Halfa, heute ein kleines Städtchen mit Bus- und Poststation, Werkstätten, Läden, Restaurants und Hotels.

Hotels, Quartiere? Nun, mehrere Gebäude führen in Wadi Halfa die Bezeichnung „Hotel“, wenngleich „Herberge“ (lokanda) die zutreffende Beschreibung wäre. Dem Namen nach ist das Sudan Nile ein Hotel, weil es der Unterbringung von Reisenden dient. Das aus Lehm errichtete Gebäude um einen quadratischen Innenhof ist eingeschossig, mit einem nahtlosen Übergang von Sand auf der Straße zu Sand im Hof zum Sandboden im Zimmer. Die Zimmereinrichtung: 4 Bettgestelle. WC und Waschgelegenheit befinden sich im Freien. Ein kühler Nordwind streicht über die niedrige Außenmauer, beim Waschen über den Körper und beim Kacken übers Gesäß. Beim Verrichten des täglichen Geschäftes hat man einen freien Blick über halb Wadi Halfa und umgekehrt ebenso. Ich teile das Zimmer mit dem Japaner Takeshi, der morgen mit Fahrrad und 60 Liter Wasser in die Wüste aufbrechen wird, zu Studienzwecken.

Der Zimmerpreis von € 2,00 beinhaltet ein einfaches Bogenschloss zum Absperrern des Raumes, so dass ich Fahrrad und Gepäck in einem versperren Raum zurücklassen kann, während ich mich auf Nahrungssuche begeben.

Im Gemischtwarenladen kaufe ich Fischkonserven, Wasser und Datteln für die bevorstehende Tour durch die Wüste. Fisch aus dem Nil esse ich am Abend, während rasch die Nacht hereinbricht und allerorts Dieselmotoren zur Stromerzeugung gestartet werden.

27.1.2008, Camp in der Wüste zwischen Wadi Halfa und Abri, 80 km

Wir Europäer warten im Cafe auf Registrierung und verschiedene Permits. Wir benötigen Permits für Reisen in bestimmte Gebiete, für Fotografieren, für was weiß ich, und eine Registrierung durch die Polizei. Gegen eine geringe Gebühr erledigt ein örtlicher Händler die Antragstellung. Jeder Antrag wird vom leitenden Polizeioffizier geprüft, ein fehlerhafter Antrag könnte eine Zurückweisung bedeuten. Man munkelt, der zuständige Offizier verlasse nicht selten morgens um 11 Uhr sein Büro und dann stehe der gesamte Polizeibetrieb still. Kurz vor Mittag werden wir vier Europäer ins Polizeigebäude zitiert, leisten einige Unterschriften, bezahlen die Gebühren und übernehmen Reisepässe und Permits. Wir können uns nun im Norden und Osten des Sudan weitgehend frei bewegen.

Gestern hatte sich der freundliche Polizist an der Fähranlegestelle noch als „Master of Port“ vorgestellt. Heute erscheint der wahre Hafenmeister in Begleitung dieses Polizisten, und der ist heute sehr kleinlaut.

Es heißt Abschied nehmen. Von Gozsza und Maryjus, die sich im Nilknie bei Abu Hamed einer polnischen Gruppe von Archäologen anschließen werden. Von der blonden und blauäugigen Evelyn, die in weite arabische Kleider gehüllt, den Bus nach Dongola besteigen will. Ein letztes Gruppenfoto, und ab geht's in die Wüste.

Mein nächstes Ziel ist gleichfalls die etwa 400 km entfernte Provinzhauptstadt Dongola. Der Kellner im Restaurant hat mir den Weg beschrieben, Straßenkarten gibt es nicht. Am Ortsausgang enden besiedeltes Gebiet und Asphalt, bis Dongola voraussichtlich nur Stein- und Sandwüste. Es beginnt mit einer gut befahrbaren Schotterstraße, die in eine Riesenbaustelle übergeht; einzelne Unterbauten für die „neue Straße“ sind bereits fertiggestellt.

Ab Kilometer 60 nach Wadi Halfa ist Schluss mit lustig, hier beginnt die Piste: Naturstraße, Sand, Schotter, Steine, Waschbrett, Rumpelpiste, schwer zu fahren. Vorne, hinten, auf beiden Seiten der Piste alles kahl ohne jegliche Vegetation. Doch die Landschaft leuchtet in den ungewöhnlichsten Schattierungen.

Kurz vor Sonnenuntergang baue ich mein Zelt im Windschatten zweier riesiger Felsen auf. Ein böiger Wind weht bis spät in die Nacht, ansonsten herrscht absolute Stille; die Sterne sind zum Greifen nah.

28.1.2008, Abri, El Fagr Hotel, 104 km

Kein Wölkchen am Himmel, die Sonne heizt gnadenlos ein, die Piste wird schlecht und schlechter, grober Schotter wechselt mit tiefen Sandlöchern, mehrmals steige ich unfreiwillig ab, doch alle Landungen im Sand verlaufen glimpflich.

Entlang der Hügel ist die Piste hart und rippig - „Wellblech“, wie es die Australier nennen - da werde ich kräftig durchgerüttelt. Die ebenen, meist sandigen Passagen in den Wadis (Trockentälern) sind schwerer zu meistern. Hier sucht jeder seinen eigenen Weg, unzählige Fahrspuren führen durch den Sand. Einige Teilstücke fahre ich querfeldein, denn manchmal ist die oberste Sandschicht kompakt, trägt Rad und Fahrer.

Abgesehen von einem Dutzend verkrüppelter Tamariskenbüsche und drei Bäumen bei einer einsamen Raststation ist das durchquerte Land ohne Vegetation. Tiere? Zwei Gazellen. Und doch ist die Landschaft grandios, die Farbe der Felsen und des Sandes wechselt von schwarz über grau und weiß bis rot, manchmal gedeckt, meist strahlend hell.

Wenig Verkehr auf der Piste. Nach zwei Stunden Fahrzeit nähert sich aus der Gegenrichtung das erste Fahrzeug, ein Lkw, schwer beladen, eine riesige Staubfahne hinter sich herziehend. Im Laufe des Tages vier weitere Fahrzeuge aus der Gegenrichtung und drei Fahrzeuge, die mich überholen. Viel stärker ist der Verkehr im und um den Ort Abri auch nicht.

Einmal mehr ist der Wind mein Freund; bei sonnigem und warmem Wetter erleichtert ein frischer Nordostwind mein Vorwärtskommen.

40 km vor Abri berührt die Piste das Nilufer und dreht abrupt wieder in die Wüste. Bin ich denn überhaupt auf dem richtigen Weg? Die Piste besteht aus undeutlichen, sich verzweigenden, in unterschiedliche Richtungen verlaufenden Lkw-Spuren. Natürlich kein Mensch in Sicht, den ich fragen kann. Den ersten Wegweiser werde ich erst Tage später weit südlich von Dongola erblicken. Welchen Nutzen könnte ich auch aus einem arabisch geschriebenen Hinweisschild ziehen? Aufs Geradewohl folge ich den Lkw-Spuren, zu denen sich kurze Zeit später eine Vielzahl von Fahrradspuren gesellen. Ich bin auf dem richtigen Weg, auf den Spuren der Tour d`Afrique.

Die Daten dieser Radtour sind beeindruckend. Von Kairo nach Kapstadt, 96 Etappen in 120 Tagen, mit 11.900 km das längste Radrennen der Welt, Gepäck von Begleitfahrzeugen transportiert, Nächtigung in Zelten oder Hotels, Verpflegung beigelegt, Teilnahmegebühr USD 9.900,00 zuzüglich Flug und laufende Kosten, im Jahr 2008 etwa 60 Teilnehmer. In einer Fachzeitschrift habe ich über diese Kombination aus Radrennen und Abenteuerurlaub gelesen, allein die Begriffe „Rennen“ und „Startgeld“ hätten mich von einer Teilnahme abgehalten. Doch die Idee der Durchquerung Afrikas mit einem Fahrrad fand ich faszinierend und nun bin ich den Rennfahrern auf den Fersen, ihr Vorsprung beträgt etwa eine Woche.

So schlecht die Verkehrswege, so schlecht die Hotels. Auch das El Fagr in Abri mit der irreführenden Bezeichnung „Hotel“ ist lediglich eine „lokanda“ mit 4 Betten pro Raum und im Reiseführer zu Recht als „not so clean“ beschrieben.

29.1.2008, Camp in einem Palmenhain am Nil, 92 km  
30.1.2008, Kerma, Kerma Hotel, 99 km

Südlich von Abri gerate ich wieder in eine Riesenbaustelle. In einzelnen Abschnitten wurde mit den Bauarbeiten noch nicht begonnen, anderenorts ist der Straßenunterbau fertiggestellt, was das Vorwärtskommen deutlich erleichtert.

Um etwa 11 Uhr befare ich ein im Bau befindliches, für den Verkehr nicht freigegebenes Straßenstück. Ein Fahrzeug der Baufirma hält neben mir. Ich habe ein schlechtes Gewissen wegen unbefugten Befahrens der Baustelle und lege mir eine Ausrede zurecht. Der Beifahrer kommt langsam auf mich zu, begrüßt mich freundlich und lädt mich zum Mittagessen in das Baucaamp ein. Die Einladung nehme ich gerne an. Es ist ein Festmahl im Kreis der 14 leitenden sudanesischen Ingenieure, die in wenigen Jahren eine asphaltierte Straße bis Wadi Halfa fertigstellen wollen. Zur Reistafel mit Hammelfleisch hat der Campkoch ein Dutzend Beilagen zubereitet und toppt das Ganze mit köstlichen Früchtebechern und Süßspeisen. Welch ein Unterschied zum Nationalgericht „Fuul“ - gekochten braunen Bohnen! Die Bauleute, aus verschiedenen Landesteilen stammend und unterschiedlicher Hautfarbe, versuchen vergeblich, mich zum Bleiben zu bewegen.

Kaum vorstellbar, dass die Piste noch schlechter werden kann. Gröbster Schotter, feinsten Sand und knöcheltiefer Staub sind der Untergrund, auf dem ich mich bewege, über unzählige Hügelkuppen und durch menschenleere Wadis. Und doch wird in wenigen Jahren diese Piste mit dem Neubau der Straße Dongola - Wadi Halfa Geschichte sein. Die Einnahmen aus der Förderung von Erdöl verwendet die Regierung in Khartum vorwiegend für Investitionen im arabisch dominierten Norden; Hoch- und Tiefbau blühen, moderne Straßen werden gebaut, ausführend sind - wie in vielen afrikanischen Staaten - chinesische Baufirmen. Der christlich (und von Naturreligionen) dominierte Süden geht weitgehend leer aus; diese Benachteiligung ist ein Hauptgrund für den Jahrzehnte währenden blutigen Bürgerkrieg und die vom Süden angestrebte Separation.

Abends erreiche ich einen Palmenhain am Nil, hier werde ich kempieren. Verstaubt und verschwitzt gelange ich über eine Böschung und durch ein winziges Getreidefeld an einen Seitenarm des Nils. Nach einem ausgiebigen Bad sieht die Welt wieder freundlicher aus.

Zurück im Palmenhain, der Sicht- und Windschutz bietet, säubere ich den Boden neben zwei Dattelnbäumen und stelle mein Zelt auf. Plötzlich ein Knacken im Gebüsch: Im Gefolge eines mit Grünfutter beladenen Esels erscheint ein Ehepaar mit zwei Kindern. Sind es die Eigentümer des Palmenhains? Ich frage sie nicht, denn es verschlägt mir die Sprache: Der sudanesischer Bauer gibt mir in klar verständlichen englischen Worten den Rat, wegen der Skorpione und Schlangen in den Aststumpen von den Dattelnbäumen Abstand zu halten. Diese Warnung genügt und ich ziehe einige Meter weiter auf eine freie Fläche inmitten des Palmenhains. Datteln junger Palmen in leicht erreichbarer Höhe bilden auch den Hauptteil meines heutigen Abendessens.

Kaum steht das Zelt, bricht auch schon die Dunkelheit herein. Das Tagebuchschreiben verschiebe ich auf den nächsten Tag, Dattelessen klappt auch ohne künstliches Licht, der Tag war anstrengend, ich krieche in den Schlafsack. Absolute Stille, manchmal unterbrochen vom Rascheln der Palmblätter im leichten Wind. Fernab größerer Siedlungen und Menschenmassen droht keine Gefahr, hier fühle ich mich sicher.

Zelt, Daunenschlafsack, selbstaufblasbare Matte und Rettungsfolie sind meine unentbehrlichen Reisebegleiter. In bewohnten Gebieten Afrikas nächtige ich schon aus Sicherheitsgründen in Hotels. Wegen der riesigen Entfernungen zwischen einzelnen Orten ist im Tagesabstand nicht immer ein Hotel erreichbar, so dass ich ein Zelt als Notunterkunft mitführe. Noch wichtiger ist der Schlafsack. Er bietet Schutz vor Kälte beim Kempieren und Schutz vor Schmutz in Hotelbetten, denen häufig anzusehen ist, dass eine Reinigung schon längere Zeit zurückliegt.



Das Frühstück besteht aus einem altem Fladenbrot mit Marmelade und ein paar Schluck Wasser, bei Sonnenaufgang ist das Zelt abgebaut, das Fahrrad gepackt und ab geht's auf die Schotterpiste.

Wie um die gestrige Warnung des Bauern zu bestätigen, quert eine Schlange die Piste. Ab sofort nehme ich auch die Warnung vor Skorpionen ernst, drehe jeden Stein, den ich verwenden will, erst einmal mit den Schuhen um.

Ein entgegen kommender Pick-up hält, auf der Ladefläche eine alte Kühltruhe und zerbeultes Holzboot. Die üblichen Fragen nach dem woher und wohin, Straßenzustand, etc. Die Männer kommen aus Khartum, werden im Nasser Stausee fischen, erwarten wie im Vorjahr fette Beute und einen kleinen Profit aus ihrem Urlaubsvergnügen.

Die Besiedlung nimmt etwas zu, ich passiere vereinzelte Dörfer. Ein Topf über einem offenen Feuer auf der Straße vor einem Restaurant bedeutet: Halt, hier gibt's was Warmes zu essen. Wieder einmal ist es Fuul, gekochte braune Bohnen und Zwiebel, diesmal sogar mit einem hartgekochten Ei als Beilage. Welcher Luxus! Der Norden Sudans scheint sich vom Bohnengericht Fuul zu ernähren, Bohnen fördern die Verdauung, Verstopfungen sind garantiert ausgeschlossen. Keine Spur von frischen Fischen aus dem nahen Nil: Die Menschen sind Bauern und nicht Fischer.

Der Betreiber des Restaurants hat erfreuliche Nachrichten: Hier beginnt die „gute“ Straße. „Gut“ im Vergleich zu was? Zweimal stürze ich, weil tiefe Sandlöcher das Rad plötzlich stoppen. Der Himmel wird bleiern, ein leichter Sandsturm zieht auf.

Kerma, die erste Hauptstadt des sagenhaften Königreiches Kusch, hat allen Glanz verloren. Selbst der Verlauf der Hauptstraße ist nicht erkennbar. Ungefragt hält ein Bokasi(Sammeltaxi-)fahrer und gibt mir eine Wegbeschreibung, zuerst arabisch - was ich gar nicht verstehe - und darauf mit einer Skizze im Sand. Wenige Meter weiter beschert mir der nächste Sturz in ein Sandloch eine blutende Schürfwunde am Knie und eine Einladung des örtlichen Schuldirektors. Erstmals betrete ich im Sudan ein Privathaus, schlicht eingerichtet und äußerst sauber. Bei Kuchen und Kaffee verarztet er fachmännisch die Wunde: An seiner Schule seien alle Lehrer mit der Behandlung kleinerer Schürfwunden vertraut.

Ich erwähne es nur der Vollständigkeit halber: Das Kerma Hotel, einziges Hotel der Stadt, rangiert im Reiseführer in der Kategorie „gründig“.

31.1.2008, Dongola, Lord Hotel, 64 km

Der Sandsturm ebbt zu einem Stürmchen ab, langsam klart es auf, doch der Nordwind lässt die Sudanesen frösteln. Tagestemperaturen um 25 Grad und nächtliche Abkühlung bis zum Gefrierpunkt empfinde ich als angenehm. Doch für die hitzeresistenten Sudanesen, mit Normaltemperaturen im Sommer um 45 Grad, ist dies eine Kältewelle, der bereits mehrere Menschen zum Opfer gefallen sind.

Unverändert fehlen Wegweiser, aber das Land ist nicht mehr menschenleer. Gebetsmühlenartig stelle ich die Frage: „Wo ist Dongola?“. Ich folge der angegebenen Richtung, langsam wird der Straßenzustand besser, plötzlich säumen Telegrafmasten die Straße. Telegrafmasten und Stromleitungen, das sind hier für mich die Kennzeichen für Zivilisation. 24 km vor Dongola endet die Sandpiste in einer kürzlich fertiggestellten Asphaltstraße, hier mache ich mit dem kräftigen Rückenwind locker 30 km/h.

Dongola liegt in ausgedehnten Palmenhainen am Westufer des Stroms. Brücken über den Nil sind rar; im gesamten Nordsudan - einem Gebiet größer als Deutschland - wird dem Vernehmen nach derzeit mit dem Merowe Staudamm die erste Brücke über den Nil errichtet. In Dongola erledigen zwei Fähren den Verkehr über den Nil.

Wir werden auf die große Fähre gelotst: Menschen, Esel, Ziegen, Pick-ups, ein mit Armierungseisen beladender Sattelschlepper. Das Gewicht des Sattelschleppers überfordert die Tragkraft der Fähre, die nun am Ufer festsetzt. Also alles retour: Menschen, Esel, Ziegen und Pick-ups werden auf die kleine Fähre umgeladen, die wenig später, wegen der halbmeterhohen Wellen kräftig schaukelnd, den Nil überquert. Als ich die Böschung am Westufer erklimme, wird noch immer an der Flottmachung der großen Fähre gearbeitet.

Die in das Stadtzentrum führende Straße ist von Dattelbäumen gesäumt; an der Hauptstraße dicht gedrängt befinden sich Handelsgeschäfte, Restaurants, Hotels, in kurzer Entfernung ein riesiger Obst- und Gemüsemarkt. Auf der Suche nach einem Quartier radle ich langsam die Hauptstraße entlang, als ich zwei bekannte Gesichter sehe: Tim und Eric aus der schwedischen Radlergruppe, die mir am Kairoer Flughafen über den Weg gelaufen sind. Auch die Gruppe der Südafrikaner und Iren hat zwei Ruhetage in Dongola eingelegt. Morgen ist Abfahrt nach Khartum und ich werde mich den neun Leuten anschließen.

Die Schweden sind auf Weg zur Sommerolympiade nach Peking. Zeitlich ist das gewiss zu schaffen, doch einzelne zu durchfahrende Länder wie Äthiopien, Jemen und Pakistan werden als „Hölle der Radfahrer“ gehandelt. Ich teile ein Zimmer mit den drei jungen Schweden. Ihre Sachen sind malerisch im Raum verstreut, von Ordnung keine Spur.

1.2.2008, Baroos, Teehaus, 144 km

Ich warte auf meine Reisebegleiter, der Start verzögert sich. Um 8 Uhr bin ich reisefertig, um 9 Uhr die Schweden, eine Stunde später die Südafrikaner. Um 10,30 Uhr beginnen die Iren mit der Behebung eines Reifenschadens, um 11 Uhr fahren wir ab.

Die Reiseroute der Schweden nach China über Ostafrika ist ungewöhnlich. Hingegen steuern die drei Südafrikaner und die drei Iren ihr Ziel Südafrika ohne Umwege an. Die sechs haben mehrere Jahre in England gearbeitet, die Iren wollen nun in Südafrika jobben.

Dass wir südlich der Stadt auf einer Piste anstatt auf der asphaltierten Überlandstraße landen, ist ärgerlich. Niemand hat den richtigen Weg eruiert, jeder hat sich auf die Anderen verlassen. Wir sind auf der alten, dem Nil entlang führenden „Dörferstraße“, erklärt ein Ziegenhirte und zeigt auf einen halb verwehten Weg zur Überlandstraße. In der Gruppe wird jetzt heftig diskutiert: Den Weg durch unbekanntes Terrain nehmen oder bei starkem Gegenwind nach Dongola zum Ausgangspunkt der Fernstraße zurück fahren? Die Mehrheit entscheidet sich für die zweite Variante. Ich hasse Gegenwind, trenne mich also von der Gruppe, fahre querfeldein und erreiche nach 2 km die Fernstraße.

Damit endet nach nur wenigen Stunden das Experiment „Fahren in einer Gruppe“. Ein großes Team bietet zweifellos Vorteile wie Schutz, Sicherheit, Ansprechpartner, Unterhaltung, Hilfestellung. Alleine zu fahren hat ebenfalls Vorteile: Einfache Kontaktaufnahme mit der einheimischen Bevölkerung, freie Wahl von Tempo und Fahrstrecke, keine Rücksichtnahme auf Befindlichkeiten von Mitglieder der Gruppe. Ich fahre vorzugsweise allein, weil ich Entscheidungen gerne in Eigenverantwortung treffe. Ist die Entscheidung falsch, erübrigt sich die Suche nach einem Sündenbock.

Asphalt und Rückenwind ermöglichen eine zügige Fahrt durch das staubtrockene Land. Weit im Osten ist fallweise das grüne Dach der Dattelhaine am Nil zu erspähen. Neben der Straße häufen sich die Zeichen einer nicht lange zurückliegenden Katastrophe, hunderte verendete Kamele, die auf dem Weg zu den Wasserstellen am Nil verdurstet sind.

Plötzlich ist die Straße von Kilometersteinen gesäumt - die Zahl 390 ist zu lesen. Den arabischen Text, der wohl ein Hinweis auf die Hauptstadt Khartum oder auf die vorgelagerte Großstadt Omdurman ist, kann ich nicht entziffern. Nach 200 Metern folgt ein Kilometerstein mit der Zahl 390 am linken Straßenrand. Da hat der Erbauer der Straße wohl übergenu gemessen. Verlängert sich also die Strecke, wenn ich auf der linken Straßenseite fahre? Entfernung hin oder her, ich bleibe am rechten Fahrstreifen oder fahre Schlangenlinien am Mittelstreifen, so gering ist das Verkehrsaufkommen.

Neu sind neben den Kilometersteinen auch die zahlreicher werdenden Kamelherden. Einmal 40, ein andermal 90 Tiere, in Obhut fotoscheuer Kameltreiber. Zahlreicher wird auch die „Wüstenpolizei“, Adler und Geier auf der Suche nach verendeten Tieren.

Einem Hinweisschild folgend, verlasse ich die Hauptstraße und radle Richtung Nil: Zwischen zwei Dörfern eine Geisterstadt mit sandverwehten Gassen, verlassenem Häusern, einstürzender Moschee. Drei Ziegen, einige verummte Gestalten. Nicht gerade heimelig.

Spät nachmittags, zurück auf der Hauptstraße, drehen Wind auf Nordost und Straße auf Südost, der böige Seitenwind erschwert das Weiterkommen. Ich halte Ausschau nach einem geeigneten Nachtquartier. Kampieren in der flachen, steinigen, windgepeitschten Wüste will ich nicht. In der Ferne verspricht ein einsames Roadhouse heißen Tee, Fuul und Wasser.

Wasser ist zum Waschen, nicht zum Trinken da! In abgewandelter Form verwenden die großen internationalen Konzerne den Text dieses (Kinder-)Liedes zur Bewerbung ihrer Produkte in Afrika. In anderen Worten lautet ihre Botschaft: Afrikanisches Wasser gefährdet deine Gesundheit! Trinke ausschließlich Wasser aus original verschlossenen Kunststoffflaschen! Selbst fürs Zähneputzen original abgefülltes Wasser benutzen! Abgefüllt und meist im Vertrieb von Coca-Cola, ist dieses Wasser für Normal-Afrikaner unerschwinglich. Einige Reisende trotzen dem Diktat des Weltkonzerns und filtern Wasser. Das so gewonnene Wasser ist gesundheitlich unbedenklich, trifft jedoch wegen der verwendeten Chemikalien nicht jedermanns Geschmack.

Ob original verschlossen oder chemisch behandelt, beide Varianten bereiten den Sudanese kein Kopfzerbrechen. Lange bevor Weltkonzerne und Touristen auftauchten, wurde dem Bedarf nach kühlem Trinkwasser in geradezu genialer Weise Rechnung getragen. In jedem Dorf wurden in kleinen freistehenden und überdachten Hütten „Trinkstellen“ eingerichtet: Kindshöhe, bauchige, sich nach unten verjüngende und poröser werdende Tongefäße, die täglich mit Wasser gefüllt werden. Der stete Wind streicht über das Gefäß samt Inhalt - umweltschonender kann kein Kühlschränk arbeiten. Ich trinke in Ausnahmefällen dieses Wasser, die drei schwedischen Radfahrer regelmäßig; Tim wird daran wenige Tage später erkranken.

So notwendig das Wasser zum Trinken, so wichtig ist es für die Körperpflege. Zehn Stunden und mehr am Rad bedeutet Flüssigkeit ausscheiden, also schwitzen. Schweiß stört den Schlaf, darum wasche ich mich tunlichst, bevor ich in den Schlafsack krieche.

Für reisende (Nord-)Sudanese, häufig strenggläubige Muslime, sind vorrangig nicht gesunder Schlaf, sondern religiöse Gründe für die Waschung ausschlaggebend. Ob Fahrer oder Fahrgast, ob unterwegs mit Eselskarren, Auto, Bus oder Lkw, der gläubige Muslim reinigt vor den fünf täglichen Gebeten bestimmte Körperstellen, in der Regel mit Wasser, nur in extremen Ausnahmefällen mit Staub. Selbst entlegenste Teehäuser füllen unter schwierigsten Bedingungen Wassertonnen, um den Reisenden die Waschung und darauf folgend das Gebet zu ermöglichen. Für mich als Radfahrer im Wüstengebiet sind diese Wassertonnen natürlich ein Segen, weil ich mich bei Bedarf mehrmals täglich waschen kann.

Also weg von der Straße und hin zum Roadhouse, ein mit Palmwedeln überdachter, zur Straße hin offener Raum. Der Besitzer ist nicht anwesend, sein 15-jähriger Sohn ein mehr als würdiger Vertreter: Zuvorkommend, gastfreundlich, kompetent. Der Preis fürs Abendessen entspricht den örtlichen Verhältnissen, die Pritsche als Nachtquartier ist gratis. Um 21 Uhr stoppt das Dieselaggregat, das Licht erlischt, die offene Vorderfront des Hauses ermöglicht einen ungetrübten Blick auf den sternklaren afrikanischen Himmel.

2.2.2008, Camp in der Wüste bei Umal Hassan, 119 km

Bei Sonnenaufgang bin ich reisebereit, doch die Abfahrt verzögert sich ein wenig. Das Gastgeschenk des Jungwirts ist noch in Zubereitung, hartgekochte Eier als Ergänzung meines Reiseproviantes. Der Gaskocher streikt, nun köcheln die Eier über der offenen Feuerstelle.

Mühselig sind die ersten 60 km gegen den Wind nach Osten, bis bei New Hamdab die Straße wieder nach Süden führt. Der Morgenmarkt ist im Ausklingen, die Obsthändler sind noch gut sortiert, das Restaurant serviert Fuul, was sonst. Dann treffen in Abständen meine Weggefährten von gestern ein und plündern die Cola-Bestände der beiden Gemischtwarenhändler.

Die Temperaturen steigen, die Fliegen werden lästiger. Ich bleibe auf der Hauptstraße, die quer durch die Wüste in die Hauptstadt führt, weit entfernt vom Nil, der in einer Riesenschleife und in mehreren Katarakten die Bajuda Steppe umrundet.

Multaga, 300 km vor Khartum, ist im Norden des Sudan der einzige Verkehrsknotenpunkt, der diesen Namen verdient. Eine moderne Versorgungsstation mit Tankstelle, Restaurant, Shop und Kontrollpunkt der Polizei, die ich in dieser Reihenfolge abarbeite. Reifendruck kontrolliere, Huhn mit Reis esse, Vorräte ergänze, Permits der Polizei zeige, dann geht's wieder ab in die Wüste. Wenige Stunden hinter mir die Radler aus den drei Nationen, etwa drei Tage vor mir die Teilnehmer der Tour d'Afrique.

Die Landschaft ist nun endlos, öde und leer. Riesige sandige Flächen, gesprenkelt mit Steinen, einzelne flache Hügel (Dschebbel) und vertrocknete Dornbüsche. Das englische Wort dessert für Wüste trifft den Nagel auf Kopf, verlassen, alles Leben ist desertiert.

3.2.2008, Camp in der Wüste bei Abu Dolooa, 171 km

Welcome to Sudan! Immer wieder überrascht mich dieser ernst gemeinte und nicht bloß daher gesagte Willkommensgruß in arabischen Ländern. Gastfreundschaft wird gelebt, ist weder Redewendung noch Werbestrategie.

Tamam? Alles in Ordnung? Tamam! Ja, alles in Ordnung. Besonders am Land suchen Sudanesen das Gespräch mit Fremden, Touristen sind eine fast unbekannt Rasse. Am Anfang jeden Gesprächs stehen Welcome und Tamam, am Ende oft eine Einladung in ein sudanesisches Haus. Einige Einladungen nehme ich an, andere lehne ich aus Zeitgründen ab, auch ist nicht jeder Einladende absolut vertrauenswürdig.

Tamam sind Straße, Wind und Fahrrad, ich komme gut voran. Nicht tamam ist die Kamera, der Akku ist leer, ohne Lademöglichkeit bis Khartum. Die nächste Kamelherde, mit etwa 200 Tieren die größte, die ich je sah, verpasst damit die einmalige Gelegenheit, auf Fotos verewigt zu werden. Die Kamele werden es mir verzeihen.

Warm, Schleierwolken am Himmel, einzelne Hügel in der Ferne, vereinzelt ein zerzauster Baum, hin und wieder ein Fahrzeug, einige sehr anhängliche und lästige Fliegen. Auf der Straße ist es ruhig, somit kann ich mich beim Radfahren dem Fliegenfangen widmen.

Das Essen im Dorf Tamtam entspricht nicht meinen Vorstellungen von tamam. Die Zwiebelsuppe mit Fleisch ist kräftigend und eine willkommene Abwechslung zum allgegenwärtigen Fuul. Die Zwiebeln schmecken gut, aber was mache ich mit dem großen Rest? Einige Knochen nage ich ab, doch auf Sehnen, Knorpel und undefinierbares habe ich keinen Bock.

Ab Buhat, Straßenkilometer 106, wandelt sich Kamel- in Ziegen- und Fliegenland, die Wüste weicht allmählich einer Baumsavanne, ich verlasse den zentralen Gürtel der Sahara und gelange langsam in die Trockenzone des südlichen Sahel.

Vor einem Rasthaus parkt ein überbreiter und überlanger Sattelschlepper, beladen mit einer riesigen Turbine für das Nilkraftwerk Merowe. Damm und Kraftwerk stehen vor der Fertigstellung, die Umsiedlung zigtausender Menschen ist angelaufen, tausende Hektar Land werden unter Wasser gesetzt, Archäologen arbeiten fieberhaft an der Rettung antiker Stätten. Ehrgeizig sind die Pläne der sudanesischen Regierung, mit der in Merowe erzeugten Elektrizität den Strombedarf des eigenen Landes und den benachbarter Staaten abzudecken. Die Inbetriebnahme des Kraftwerkes stimmt zeitlich mit den nächsten Präsidentenwahlen überein; ein Schelm, wer Böses denkt. Die Investitionskosten sind gigantisch, die Erfolgsaussichten nicht seriös beurteilbar, die Nachhaltigkeit nur gegeben, wenn die Anlagen fachmännisch, also nicht afrikanisch, gewartet werden. Denn in Afrika werden üblicherweise genutzt und nicht gewartet. Wenn Maschinen und Fahrzeuge ausfallen oder liegenbleiben, wird repariert. Ist die Reparatur erfolglos, ertönt der Ruf nach Wartung.

Der Trucker ist zufrieden. Er fährt einen neuen Berliet-Sattelzug, natürlich ohne Begleitfahrzeug - wer braucht das trotz Überbreite in Afrika? - im Auftrag des französischen Anlagenbauers Geodis. Er verdient gutes Geld, natürlich isst er kein Fuul, er hat in Port Sudan eingekauft. Der Wirt bringt Töpfe, Schüsseln, Besteck und heißes Fladenbrot; der Trucker Tomaten, Käse und Eier. Zusammen bereiten die Zwei ein wohlschmeckendes Gericht, der Trucker lädt mich zum Essen ein. Die Reste verzehrt der Wirt - es hat uns Dreien gut geschmeckt.

Ich nähere mich der Hauptstadt - der Großraum Khartum zählt mit den Städten Khartum, Bahri und Omdurman etwa 7 Millionen Einwohner - und verlangsame das Tempo. Je näher die Stadt, je mehr Menschen, desto höher das Sicherheitsrisiko. Bei Kilometerstein 70 kampie ich, eine verwehte Schottergrube bietet Sicht- und Windschutz.

4.2.2008, Khartum, Blue Nile Sailing Club Camping, 107 km

Bei Kilometer 54 kämpfe ich in vegetationsloser und sandiger Umgebung gegen starken Gegenwind. Natürlich bleibe ich Sieger und werde bei Kilometer 30 entsprechend belohnt: Esel, Kamele und Ziegen weiden auf kargem Grasland, aus dem Nichts ist eine Errungenschaft modernster Zivilisation aufgetaucht: Hochspannungsmasten, die mich bis Khartum begleiten.

Verwirrt bin ich bei Kilometer Null. Hier hätte ich das Stadtzentrum von Khartum, zumindest die Stadtgrenze von Omdurman erwartet. Doch alles, was ich sehe, kenne ich bereits zur Genüge: Sandbedeckte Hügel, sandbedeckte Straße, Sand überall.

Eine weitere Stunde radle ich durch unwirtlich öde Hügel, dann wird das Land eben, die gut ausgebaute Überlandstraße mündet im brüchigen Asphalt von Omdurman. Meilenweit erstrecken sich hellbraune eingeschossige Häuser, kein markanter Punkt ist im bleigrauen Dunst zu erkennen. Wegweiser gibt es nicht, also folge ich dem Strom der Menschen und Sammeltaxis, verirre mich prompt im

Straßengewirr. Eine Orientierung am Stand der Sonne, hinter einer mächtigen Dunstglocke versteckt und zur Mittagszeit in Zentralafrika ohnehin immer im Zenit stehend, ist unmöglich. Ein Lehrer zeigt mir den richtigen Weg, mit einem Tuk-tuk (Mopedtaxi) begleitet er mich zur Hauptstraße.

Entlang einem breiten, mit allerlei Unrat gefüllten Kanal folge ich einer stark befahrenen Straße nach Süden, durch die Straßenblocks der Schmiede, Klempner, Plastikhändler, Holzhändler. Ein Händler beschreibt mir den Weg nach Khartum-Zentrum: Zehn Blocks geradeaus, dann links halten und geradeaus über die große Nilbrücke, die Brücke über den Weißen Nil.

Auf der Suche nach einem Quartier lande ich im Acropole-Hotel. Im Stiegenaufgang zur Rezeption treffe ich einen Amerikaner, sehr preiswert seien die Zimmer, sagt er. Als ich den Zimmerpreis erfrage (150 USD für Vollpension), wird mir klar: Der Amerikaner muss Mitglied einer Hilfsorganisation (oder sogar der UNO?) sein, denn diese Leute steigen in Entwicklungsländern immer in den teuersten Hotels ab, weil die Kosten ohnehin Andere tragen. Der Manager ist äußerst freundlich und hilfsbereit, überreicht mir ein Glas Orangensaft und beschreibt detailliert den Weg zum Blue Nile Sailing Club, Treffpunkt der „Overlander“.

Die Geschichte des Acropole ist bemerkenswert. Im Stadtzentrum gelegen, seit Jahrzehnten im Besitz einer griechischen Familie, zu Kolonialzeiten beliebter Treffpunkt britischer Eliten, überdauerte es Militärputsche, blutige Anschläge und diverse Schließungsversuche.

Der Blue Nile Sailing Club ist ein weiteres Relikt aus Kolonialzeiten. Kleine Boote schaukeln im Blauen Nil vor dem Kaffeehaus, in dem nachmittags wohl situierte Khartumer Familien zu Kuchen und Kaffee erscheinen. Auf dem gepflegten Grün des kleinen Parks stehen bereits zwei Zelte, im Eingangsbereich der Anlage parken zwei Allradfahrzeuge: Overlander. Alles gruppiert sich malerisch um das an Land gehievt Kanonenboot „Melik“, das im Jahr 1898 Englands Lord Kitchener im Kampf gegen aufständischen (islamische) Mahdisten einsetzte.

Sein und Schein tragen zu meiner verwirrten Orientierung bei. Ich bin am Westufer des Blauen Nil, habe jedoch das Gefühl, am Ostufer zu sein. Geht hier die Sonne im Osten unter? Ein Stadtplan bringt des Rätsels Lösung: Der Blaue Nil macht, aus Osten kommend, im Stadtgebiet einen leichten Schwenk nach Süden, bevor er in den Weißen Nil mündet.

5.2.2008, Karthum, B.N.S.C, 6 km

Mit Khartum habe ich mein nächstes Etappenziel erreicht, doch nach den Strapazen der letzten Tage bin ich müde, ausgelaugt, leicht fiebrig. Bei Temperaturen um 35 Grad wasche ich Bekleidung und Fahrrad, nach einer kurzen Erkundungstour verschlafe ich den Großteil des Tages im Schatten eines ausladenden Baumes.

Khartum bietet wenig Sehenswertes. Selbst die größte Moschee, al Kabir, ist eher enttäuschend, viel kleiner, kahler und nüchterner als die Prachtbauten in Istanbul, Kairouan oder Damaskus. Überdies sind die Sudanesen in religiösen Dingen sehr empfindsam. Ich muss erst dutzende Fragen beantworten, ehe ich das Gelände und später das Innere der Moschee betreten darf.

Aussichtslos ist die Suche nach Postkarten. In einem Land ohne nennenswerten Tourismus besteht kein Bedarf nach Abbildungen. Ich ergatterte lediglich zwei postkartenähnliche Blumenbilder. Das Nächste, was einer Postkarte ähnelt, ist die Speisekarte einer der zwei örtlichen Pizzaläden. Die Sudanesen sind mächtig stolz auf die erst vor kurzem eröffneten Pizzerien - man ist damit näher an die mondäne Welt heran gerückt.

Zwei schwedische Radler treffen im B.N.S.C. ein. Tim liegt seit zwei Tagen mit Darmproblemen im Krankenhaus, ein Trucker hat ihn bei Multaga aufgelesen und nach Khartum gebracht.

6.2.2008, Khartum, B.N.S.C., 5 km

Ich komme endlich der Registrierungspflicht nach, finde nach einigem Suchen den zuständigen Polizeiposten und gelange in die Endlosschleife von Warten und Weitergereichtwerden. Eine englisch sprechende Sudanesisin kommt mir schließlich zu Hilfe und kurze Zeit später ist die umständliche Prozedur des Registrierens erledigt.

Der Betreiber des B.N.S.C. ist sichtlich erleichtert. Mit dem Nachweis meiner Registrierung durch Formular und Stempelmarken ist er seiner Mitverantwortung enthoben.

Warum schauen einige Leute mich so komisch an? Na gut, meine Lippen sind gesprungen und bluten auch ein wenig. Schuld daran sind Wind, Sonne, Sand, Trockenheit, vielleicht auch vernachlässigter Schutz durch regelmäßiges Eincremen. Der Apotheker empfiehlt Glycerin-Borax und das schmerzt höllisch, schmerzfreies Labello gibt es nicht.

An den Imbissständen im Schatten der al Kabir Moschee esse ich Kuschari, ein Nudelgericht, und trinke unzählige Guave-Säfte, alles zu einem Spottpreis.

In Gruppen verrichten Muslime auf der Straße ihr Gebet. Keine langen Wege zu Gebetshäusern, Kaufleute erfüllen ihre religiösen Pflichten nahe ihrer Läden, Handwerker sind nahe ihrer Arbeitsstätten. Auffallend sind die hohe Anzahl der Betenden und das Beten der Gläubigen auf Straßen und öffentlichen Plätzen.

Noch ungewöhnlicher, was da abends am Marktplatz aus einem Gebäude nahe der al Kabir Moschee schallt: Jesus, Halleluja, Gospelsongs, eine begeistert mitsingende Menge. Den Tönen folgend gelange ich in einen notdürftig mit Planen überdachten Innenhof. Mehrere hundert Menschen, manche schwärzer als schwarz, möglicherweise Dinka oder Nuba aus dem Süden des Sudan, folgen andächtig den Worten eines dunkelhäutigen Predigers und stimmen, von Einpeitschern und Trommlern dirigiert, lautstark Lobeshymnen an.

Als ich um 22 Uhr bei angenehmen 25°C zurück zum Zeltplatz wandere, habe ich nicht den Eindruck, dass die Regierung derzeit massive Anstrengungen zur Islamisierung der christlichen Minderheit (etwa 5 % Bevölkerungsanteil) unternimmt.

7.2.2008, Camp unter einem Dornenbusch an der Straße nach Wad Medani, 126 km

Ich suche und frage und finde die Ausfallsstraße nach Wad Medani erst nach längerer Irrfahrt. Wer benötigt schon Wegweiser in diesem riesigen Land, siebenmal größer als Deutschland? Busfahrer und Trucker finden ihren Weg ohne Wegweiser, Bokasifahrer sind häufig Analphabeten. Besitzer privater Fahrzeuge verlassen selten den Nahbereich von Khartum. Wohin sollen sie auch fahren? Überall Wüste! Vielleicht arme Verwandte in Dörfern besuchen, die wegen des tiefen Sandes selbst mit allradgetriebenen Fahrzeugen schwer erreichbar sind? Da ist es doch klüger, das Auto sicher in einer Garage zu verwahren.

In einem Sandwich-Shop ist die Irrfahrt zu Ende. Ich folge der Einladung des Inhabers zu einem ausgiebigen Frühstück, für die Weiterreise versorgt er mich mit mehreren köstlichen Sandwiches und auch seine Wegbeschreibung ist klar und deutlich: Geradeaus bis zur Bahnübersetzung, danach an der ersten Kreuzung rechts und immer geradeaus, der Bahnlinie folgend, nach Süden fahren.

In den Randbezirken von Khartum weicht die durchgehende Verbauung mit Freiflächen für Ziegenmärkte zunehmend kleinen Feldern für Gemüse- und Getreideanbau.

Die Mittagspause im Restaurant Habiba in Messid zieht sich in die Länge. Der Wirt, „Lawyer“, mit Jus-Studium in Kairo, verzichtet wegen des Überangebots von Juristen im Sudan auf die Ausübung dieses Berufes und wurde Gastronom, wegen der viel besseren Verdienstmöglichkeiten. Seine im Lokal tätige 17 Jahre junge Teeköchin ist sehr anschmiegsam – wo bleiben da die strengen islamischen Sitten? Ein Dorfbewohner erzählt von einem österreichischen Gast namens Sigi Schmitt, den er fünf Jahre zuvor mehrere Wochen beherbergte und schenkt mir eine Musikkassette mit Liedern aus Äthiopien. Hatim, nach Besuch bei Freunden auf dem Weg nach Norden, überlässt mir die Adresse eines „guten Hotels“ in Wad Medani.

Immer wieder verblüfft mich diese spontane Gastfreundschaft. Das durchschnittliche Einkommen eines Österreicherers übersteigt das des Sudanese um das fünfundzwanzigfache, und dennoch teilen diese nach meinen Begriffen „armen Menschen“ das Wenige, das sie besitzen, ungefragt mit unbekanntem „reichen“ Fremden. Materieller Reichtum hat offensichtlich wenig mit Gastfreundschaft zu tun.

Dem Blauen Nil folgend – von blau kann allerdings keine Rede sein –, den Fluss häufig in Sichtweite, führt die Straße nach Südosten; der Fahrtwind macht die trockene Hitze erträglich, immer wieder passiere ich Rinder- und Ziegenherden.

Hassan Lisar kann ich vor Einbruch der Dunkelheit nicht mehr erreichen. Also schlage ich mein Zelt abseits der Straße und geschützt durch einige dornige Büsche an einem kleinen Kanal mit brackigem Wasser auf.

8.2.2008, Wad Medani, Hotel Nil, 86 km

Das Land ist flach und trocken, das Wetter sonnig und heiß (35°C), die Straße in einem bedauernswerten Zustand. Im Jahr 1957 als erste Strecke des Landes asphaltiert, seitdem lediglich geflickt, machen bröckelnder Asphalt und Schlaglöcher die vorwiegend von Sammeltaxis und Lkw benutzte Strecke zu einem Hindernisparcours.

Meine Ankunft wird im Hotel Nil bereits erwartet. Bei Jebanna – gewürzter Kaffee – erkundigt sich Manager Salah Ahmed, wie viel ich für das Quartier zahlen will. Bei einem Normalpreis von USD 25,00 schlage ich USD 15,00 vor, womit alle Beteiligten zufrieden sind.

Ich tätige die Einkäufe für den nächsten Reiseabschnitt. Datteln um € 2,00 für 1/2 kg sind eher preiswert, 7 Mango um € 2,50 nicht billig, 3 Grapefruit um € 2,00 sehr teuer. Im Preis ist das „Aufgeld für Touristen“ enthalten, Einheimische zahlen natürlich weniger.

Abendessen in einem Restaurant am Ufer des Nils: Fischsuppe, Fleisch gegrillt, Salat, Beilagen, frisch gepresster Guavesaft, zusammen € 7,00. Fisch ist billig, der Nil fischreich, traditionell bevorzugen die Sudanese aber Fleisch. Doch Fleisch ist teuer, unverständlich in einem Land, das mit seinen Rinder- und Schafbeständen zu den Top-ten der Welt gehört.

Der Abend ist angenehm, die Nacht ein Horror. Der obligate Stromausfall zwischen 20 und 22 Uhr wird mit Kerzenlicht überbrückt. Das Zimmer in Containergröße mit einer undichten Tür und einem winzigen Fensterchen ist klimatisiert. Doch die Klimaanlage ist ein Uraltmodell, laut, klappert; ich schalte sie ab. Das ist das Zeichen für die Moskitos, in Scharen über mich herzufallen. Ach, wäre ich doch in der Wüste geblieben, die diese Biester höllisch meiden.



9.2.2008, Faou Town, in einem Privathaus, 100 km

An der Ortsausfahrt von Wad Medani überquere ich den Blauen Nil, schmutziggrau, ein Rinnsal. Wie viele im Hochland Äthiopiens entspringende Flüsse führt der Blaue Nil lediglich zur dortigen Regenzeit große Wassermengen. Von den nach Westen führenden Flüssen sind nur der Blaue Nil und der Atbara ganzjährig wasserführend, die übrigen Flüsse trocknen aus oder versickern in der Wüste.

Nach der Nilbrücke folgt eine lang gezogene Kurve und dann führt die Straße immer geradeaus nach Südost, durch brettelebens und staubtrockenes, rotes und braunes Land. Kultiviert, teilbewässert, abgeerntet; früher zur Gänze Baumwollland, erfolgt nun eine teilweise Umstellung auf resistente Getreidesorten.

Unbarmherzig und ungebremst fegt der Ostwind über die kahle Landschaft; ich komme nur quälend langsam vorwärts. Rechter Hand verschwinden immer mehr die Baumkronen, die den Nilverlauf kennzeichnen.

Mittags lädt mich eine Familie zu einem üppigen „Frika“-Mahl ein. Und wieder bin ich überrascht, wie ausgezeichnet das Essen in privaten Haushalten und wie schlecht es in öffentlichen Restaurants schmeckt.

Meine brillante Analyse der Qualität des Essens wird bereits im nächsten Restaurant bestätigt. Schmutzstarrend, unzählige Fliegen, die Fleischsuppe eine heiße Brühe mit drei Stück Fett vom Fettschwanzschaf. Habe ich je über Fuul gelästert?

In der Ferne sind zwei markante Hügel auszumachen, ein sicheres Zeichen für eine Ansiedlung. Kurz vor Einbruch der Dunkelheit wird die Straße plötzlich breiter, neuer Asphalt ist aufgetragen, eine eigene Busspur eingerichtet. Rechterhand erstreckt sich zwischen zwei Felskuppen eine hell erleuchtete Siedlung, auf keiner meiner Karten eingezeichnet. Kein Hinweisschild, keine Ortstafel. Ist es nun V-Town, Faou-Town, Vau-Town oder Fautau? Einerlei, es ist eine kürzlich errichtete Retortensiedlung mit bereits 120.000 Einwohnern, Teil eines riesigen Bewässerungsprojektes; hier soll die karge Savanne in fruchtbares Ackerland umgewandelt werden. Hingegen findet sich das nahe gelegene Sennar mit mickrigen 4.000 Einwohnern wegen seiner bewegten Vergangenheit (Königssitz im 15. und 16. Jahrhundert) auf jeder Landkarte. Faou-Town wartet noch auf seine Erfassung.

Ich komme mit Jemal, Prüfer öffentlicher Institutionen, ins Gespräch und nächtige in seinem Haus. Ich als Ex-Prüfer will es genau wissen: Jemal prüft die korrekte Verwendung der Armensteuer, da bin ich baff. Die Armensteuer ist neben dem Glaubensbekenntnis, dem fünfmal täglich zu verrichtenden Gebet, dem Fasten im Monat Ramadan und der Pilgerfahrt nach Mekka die fünfte Säule des Islam. Doch Registrierungspflicht geht vor Erfahrungsaustausch zwischen Prüfern. Wir fahren zur örtlichen Polizeistelle, lange dauert die Suche nach einem englisch sprechenden Beamten, der die für Jemal heikle Frage stellt, warum ich privat und nicht im Hotel wohne.

Wie viele Häuser im Sudan, ist auch das Haus Jemals karg, aber zweckmäßig eingerichtet und extrem sauber. Die Innenhöfe werden mehrmals täglich gekehrt, der Müll auf die Straße geleert, Essbares wird dort von Ziegen verzehrt, der ständig wehende Wind erledigt den Rest. Unverrottbares, wie die von Sudanesen geliebten bunten Tragtaschen aus Kunststoff, landen am Baum in Nachbars Garten oder in den Sträuchern am Ortsrand. Die Umgebung der Dörfer ist ein bunter Fleckerlteppich aus Plastiktüten und hat nicht selten eine verblüffende Ähnlichkeit mit Mülldeponien.

10.2.2008, in einem Restaurant vor Gadaref, 102 km

Ständiger Gegenwind bei Temperaturen um 35 bis 40°C erschwert das Weiterkommen, die Sonne heizt mächtig ein. Schatten gibt es nur in Restaurants, manchmal gemauerte, häufig aus Palisaden errichtete und mit Stroh oder Schilf gedeckte Hütten. Pritschen im überdachten Bereich dienen als Sitzgelegenheit beim Essen und als Rast- und Liegestätten.

Auf Grund der Hitze steigt mein Flüssigkeitsbedarf und die Gier nach Trinkbarem und Wasserhaltigem. Im Straßendorf El Migre verzehre ich eine riesige Wassermelone. Mit durchschlagendem Erfolg, wie es sich wenige Stunden später zeigt. Immer wieder muss ich in die Büsche, die hier, wie gerufen, zahlreicher werden.

Selten sehen die Bewohner El Migres einen Ausländer, fast nie einen Radfahrer. Im Nu sind zahlreiche Dorfbewohner versammelt, begutachten mein Fahrrad und kommentieren jede meiner Bewegungen. Nachdem ich unter Aufsicht des Dorfes zu Mittag esse und die Melone verzehre, wird dem Wirt das Treiben zu bunt und er verscheucht die Menge. Ein sehr dunkelhäutiger Gast verfolgt mit mehreren Begleitern ungerührt die Szene: Salah el Lamin el Obid Ali, Landwirt und Agraringenieur, Studium in Khartum und Kairo. Seine Farm kann ich aus Zeitmangel nicht besuchen; seinen Vorschlag zur Beschaffung gebrauchter Ersatzteile für Massey Ferguson Traktore greife ich auf. Salah mag von dunkler Hautfarbe sein, seine Begleiter sind allerdings noch dunkler: er nennt sie „black men“; unterschiedliche Schattierungen von Schwarz sind also nicht unwichtig.

Völlig ausgepumpt und rechtschaffen müde nächtige ich in einem einsamen Restaurant, mitten im Nirgendwo. Nach Sonnenuntergang wird es rasch dunkel. Aus der Finsternis tauchen immer mehr dunkelhäutige Gestalten auf. Alle zu Fuß, kein einziger in einem Fahrzeug. Im Hintergrund rumort ein Generator, zwei nackte Glühlampen geben ein spärliches Licht. Unter dem abnehmenden Mond werden im Freien leere Getränkeboxen gestapelt, ein uralter Fernsehapparat darauf gestellt, Holzbänke herbeigeschafft. Das Finale des Afrika-Fußballcups wird übertragen, im Lichte des abnehmenden Mondes feuern hundert lokale Fans ihre Mannschaft an. Vereinzelt wird ein Cola konsumiert; alkoholische Getränke werden ohnehin nicht angeboten.

Doch Sudan verliert das Finalspiel gegen Ägypten trotz guter Leistung mit 1 : 0. Schade, die Mannschaft des Sudan hat brav gekämpft und gut gespielt, aber die Ägypter waren glücklicher. Die Zuseher sind untröstlich, diskutieren bis lange nach Mitternacht und verschwinden einzeln oder in Gruppen in der Finsternis. Jetzt verstehe ich besser die Begeisterung vieler Sudanesen, die auf staubigsten Plätzen und unter sengender Sonne dem Ball – manchmal einem echten Fetzenlaberl – nachjagen.

11.2.2008, Gadaref, Amir Hotel, 48 km

Nichts Neues von der Straße: Brütend heiß, kein Schatten, starker Gegenwind. Ich bin völlig erschöpft, steige vom Rad, gehe einige Meter zu Fuß.

Kann ein Land derart trocken sein? Weit und breit keine Wasserstelle, alles staubtrocken, und der nächste Regen wird erst in fünf Monaten erwartet. Wie kommen die Menschen damit zurecht?

Tagsüber, bei 40°C bis 45°C; ist es brennend heiß und Gadaref fast menschenleer. Doch mit Sonnenuntergang erwacht die Stadt, plötzlich sind die Straßen voller Menschen, gutaussehende junge Frauen brauen wohlschmeckenden Kaffee, Obstverkäufer ziehen durch den Ort, Fleischspieße werden gegrillt, mobile Händler sonder Zahl sind unterwegs. Auch ein Verrückter darf nicht fehlen; laut singend und splitternacht wandelt der Mann über den Hauptplatz.

In der Straße der Fahrradhändler lasse ich meinen Drahtesel servicieren; das Fahrrad ist in einer erheblich besseren Verfassung als ich.

Ab 22 Uhr sinkt die Temperatur auf angenehme 25°C; ich sitze in einem Gastgarten über einem Rindersteak und der Preis von € 2,50 ist der Beweis: Das Fuul-Land liegt hinter mir, hier ist Rinderland.

Auch die Müllentsorgungsszene ist um eine Facette reicher; herumstreunende Rinder konkurrieren mit Ziegen um fressbare Abfälle.

12.2.2008, Gadaref, Hotel Amir

Ich bin völlig schlapp, ohne jeden Antrieb, eine brütende Hitze lastet über der Stadt. Die letzten Tage haben zu viel Substanz gekostet. Den Großteil des Tages verschlafe ich. Die wachen Stunden pendle ich zwischen Gemeinschaftsbad und meinem hier sehr großen Zimmer. Die Plumps-Klos sind verkackt, die Duschen grindig. Kübelweise schlepe ich Wasser ins Zimmer und versuche, in einem zerfledderten Lehnstuhl sitzend, abwechselnd Arme und Beine im lauwarmen Wasser zu kühlen.

Beim abendlichen Einkaufsbummel höre ich es das erste Mal: „Hallo, white man“, grüßt ein Schwarzer aus Süd-Dafur. 570 verschiedene Ethnien soll es im Sudan geben; geläufig sind mir lediglich wenige vom Bürgerkrieg betroffene Völker.

Immer wieder dieselben Fragen: Wie ist der Sudan, wie sind die Leute? Beide Fragen kann ich schnell und ehrlich beantworten: Der Sudan ist heiß, die Menschen extrem freundlich, die Fragesteller sind zufrieden. Zu Regierung und Innenpolitik haben Sudanesen durchaus eigenständige und nicht immer freundliche Meinungen, doch zu politischen Themen brauche ich keine Stellungnahmen abzugeben.

13.2.2008, Camp in der Savanne 30 km vor Galabaad, 153 km

Kultiviertes Land weicht einer undurchdringlichen Dornensavanne; pralle Sonne, extreme Hitze und starker Gegenwind bleiben unverändert. Der Verkehr ist schwach, nur wenige Fahrzeuge - Kleinbusse und Bokasis - sind zur Grenzstadt unterwegs.

Vor Einbruch der Dunkelheit schaffe ich Galabaad nicht. Also halte ich Ausschau nach einem geeigneten Platz zum Kampieren. Von Menschen droht keine Gefahr, meine ich, die Gegend ist eher menschenleer. Aber es soll wilde Tiere geben, der Dinder Nationalpark ist nahe, Dorfbewohner erzählen von vereinzelt gesichteten Löwen. Die größten Tiere, die ich bislang sah, ähnelten Füchsen und sahen nicht gefährlich aus. In einer Sandgrube abseits der Straße errichte ich mein Zelt.

Im Lauf des Abends wird der Wind stürmisch. Einzelne heftige Böen drohen das Zelt zu verblasen. Es bleibt unangenehm heiß, Sandkörnern prasseln an die Zeltwand. Ich bin total erschöpft, dehydriert, ausgelaugt; im Zelt ist es kaum auszuhalten. Um Mitternacht ebbt der Sturm ab, ich eile ins Freie. Die Erholung ist von kurzer Dauer, eine Phalanx von Moskitos treibt mich zurück ins Zelt.

Es ist meine schlimmste Nacht in freier Natur und dennoch kann ich von Glück reden. Nur zwei Jahre zuvor tobten hier heftige Kämpfe zwischen lokalen Rebellengruppen und Militär, noch immer sollen Minen abseits der Hauptstraße vergraben sein und Banditengruppen ihr Unwesen treiben, erzählte man mir am nächsten Tag in Galabaad.

14.2.2008, Metema (Äthiopien), Hotel ?, 30 km

Ich bin völlig kaputt, die Hitze seit Wad Medani hat mich erledigt. Die letzten Kilometer bis zur Grenze bei Galabaad (Sudan) bzw. Metema (Äthiopien) sind brutal. Eines ist gewiss: In diesem Zustand schaffe ich es radelnd nicht in das Hochland von Äthiopien. Selbst den Namen des Hotels merke ich mir nicht.

Am sudanesischen Grenzposten warten bereits Helfer. „Go to this office for customs, go to that office for disembarcation, go to the other office for ..., I give you a good exchange rate, do you need Ethipian birrs?“, natürlich wollen die Jungs Geld wechseln. Sudanesische Pfund sind im Ausland ohnehin nicht gefragt, außerdem brauche ich Bargeld in Äthiopien, also sind wir uns rasch handelseins.

Nur noch wenige Schritte, bis ich den Sudan verlasse. Ein riesiges Land, vom Tourismus unberührt, wenig Sehenswürdigkeiten, viel Wüste, staubtrocken, dünn besiedelt, die Siedlungsgebiete arg verschmutzt, mit blühender Bürokratie und viel Polizei. Einige Versorgungsengpässe, häufige Stromausfälle, viel Fuul im Norden und unerträglich heiß im Südosten. Ein sicheres Land, kaum Kriminalität, das im Westen als bedrohlich eingestufte Rechtssystem der Scharia empfinde ich als Radfahrer segensreich. Ungemein gastfreundlich, extrem hilfsbereite Menschen, ein Land im Umbruch, ohne Hektik: Nicht selten musste ich nach Betreten eines Lokals den Wirt aufwecken. Radfahren ist hier großartiges Erlebnis und Tortur zugleich. Wüstenpisten, heiße Winde und hohe Temperaturen erfordern Zähigkeit und Ausdauer, doch ich teilte meine Kräfte schlecht ein und bin daher körperlich am Ende.

Auf äthiopischer Seite geht's zuerst zur Polizei. Deren Dienststelle ist nicht leicht zu finden, abseits der Straße, auf einer kleinen Anhöhe, in einer Blechhütte hinter einer niedrigen Palisade. Zollbeamte lassen mich zwei Paktaschen entleeren und fragen nach Drogen.

Außerhalb der Zollstation warten bereits die Schlepper, bescheiden nennen sie sich „Guides“. Einer führt mich zum Hotel nahe der Busstation. Durch ein riesiges Holztor gelangen wir in einen großen Innenhof, umgeben von vier eingeschossigen Gebäuden. Ich benötige lediglich ein Zimmer, Essbares, kalte Getränke, eine Fahrkarte für den Bus nach Gonder. Das weitere Angebot des Guide weckt nicht mein Interesse: Alkohol und schöne Frauen. Metema, fernab großer Städte, ist ein Außenposten äthiopischer Prostituiertes und, weil vom Sudan problemlos erreichbar, das Ziel vieler sudanesischer Männer auf der Suche nach käuflicher Liebe, sozusagen das Phuket des Sudanesen.

Die Busfahrkarte ist gekauft, die Abfahrtszeit bekannt: 12 Uhr. Abfahrt morgen Mittag, bei brütender Hitze, das ist doch ziemlich ungewöhnlich, gibt es keinen früheren Bus? Also frage ich nach: Ja, die Abfahrt ist 12 Uhr, äthiopischer Zeit, bei Tagesbeginn. Langsam begreife ich, dass ich Neues erlernen muss: Äthiopische Zeitrechnung. Und immer fragen: Äthiopische Zeit oder ausländische (internationale) Zeit?

Hier laufen die Uhren anders, die Tageszeiten sind gewöhnungsbedürftig. Der Tag beginnt mit dem Sonnenaufgang um 12 Uhr; eine Stunde später ist es 1 Uhr, zwei Stunden später 2 Uhr, usw.; bei Sonnenuntergang ist es 12 Uhr, eine Stunde später 1 Uhr, zwei Stunden später 2 Uhr,.... Logisch?

Rasch wird es nach Sonnenuntergang dunkel, wir befinden uns bereits in Äquatornähe, jahrüber sind Tag und Nacht etwa gleich lang. Dieselgeneratoren liefern stundenweise elektrischen Strom. Die nächstgelegenen Kraftwerke sind hunderte Kilometer entfernt und erzeugen nicht einmal genug Strom für die Städte in nächster Umgebung, wer sollte da eine Stromleitung in das entlegene Kaff Metema legen? Ab 21 Uhr - das kann nur ausländische Zeit sein - erlöschen mit den Generatoren die wenigen flackernden Glühlampen; Metema versinkt in Dunkelheit.

## 6. You you you - give me money

### Äthiopien:

Fläche: 1,1 Mio. km<sup>2</sup>

Einwohner: 85 Mio.

PKE (US\$): 351

Amtssprache: Amharisch, 83 Sprachen, 200 Dialekte

Bevölkerung: 80 verschiedene Ethnien, 45% Christen, 35% Muslime

Währung: Birr; Kurs: €/Birr 1:13, US\$/Birr 1:10

Preise in €: Hotel (sehr schlecht/mäßig/mittel) 2,00/ 6,00/ bis 17,00

Cola 0,23, Bier 0,30, 1 Liter Trinkwasser 0,38

Autobus (200 km) 3,50, Radtransport 3,00

Visum: € 17 bei äthiopischer Botschaft in Wien

15.2.2008, Gonder, Mekurya Hotel

Das Jahr hat in Äthiopien nicht zwölf, sondern 13 Monate, dieser kann, muss aber nicht sechs Tage haben, nix ist fix. Wir befinden uns im Jahr 2002 äthiopischer Zeit, der äthiopische Kalender ist eine Variante des koptischen Kalenders, eine Umstellung auf den gregorianischen Kalender ist nie erfolgt.

Lange vor Morgengrauen wecken mich aufgeregte Stimmen, einzelne Reisende sind auf dem Weg zum Bus. Ich packe bei Kerzenschein, jongliere das Fahrrad aus dem engen Zimmer, taste mich im Finsternen über den Hof. Vor dem verschlossenen Hoftor warten bereits einige Reisende, ungehalten, weil keiner die Abfahrt des Busses versäumen will. Der Hotelmanager muss erst geweckt werden, endlich findet er den Torschlüssel; wir eilen zum Bus.

In stockdunkler Nacht herrscht hier bereits reges Treiben. Im Schein zweier Taschenlampen hieven wir Gepäcktaschen und Fahrrad auf das Dach des Autobusses. Der Lastenträger ist bereits übertoll, weiteres Gepäck wird nachgereicht. Die Passagiere nehmen ihre Plätze ein, der Motor wird gestartet und nach wenigen Minuten abgestellt. Der Fahrer ist zufrieden, der Motor ist angesprungen.

Örtliche Händler bringen ihre Waren, es wird noch immer geladen. Morgenröte kündigt vom anbrechenden Tag, Fahrgäste steigen aus und ein, die Sonne geht blutrot auf, nun wird es ernst: Kurz nach 12 Uhr (local time) setzt sich der Bus mit einem krächzenden Hupen in Bewegung und wir sind auf dem Weg nach Gonder.

Es ist ein erbärmlicher Bus, überladen, steinalt, mit zerbrochenen Scheiben, ausgeleierte Sitzen und quietschenden Federn, auf einer erbärmlichen Straße, die langsam zu den in der Ferne auftauchenden Bergen ansteigt. Steine, Schotter und Sand wechseln mit unpassierbaren Stellen, die weiträumig im Busch umfahren werden. Auf geraden Strecken wird schon mal eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h erreicht, im Nu ist alles mit einer dicken Staubschicht bedeckt, wir werden kräftig durchgerüttelt.

Um 2 Uhr erreichen wir die Berge, auf Holperpisten keucht der Bus bergauf. Über Stock und Stein, erst über eine, dann über die nächste Bergkette. Endlich erste Anzeichen von Besiedlung, Rundhütten am Straßenrand. Auf einem der lang gezogenen Anstiege überholen wir eine Gruppe europäischer Radfahrer. Einige fahren, andere schieben, alle haben ein hartes Stück Arbeit vor sich. Sind es Nachzügler der Tour d'Äfrique? Ich kann es nicht erkennen. In meinem desolaten Zustand hätte ich den Aufstieg mit dem Fahrrad sicher nicht geschafft.

Bergauf und bergab, immer höher, über die nächste Bergkette, eine kurze Mittagspause, langsam nähern wir uns Gonder. Um 10 Uhr, nach zehn Stunden Fahrt für knapp 200 km, erreichen wir die alte Kaiserstadt, wo am Ausgangstor des Busbahnhofs bereits eine Unzahl lästiger Guides wartet.

16.2.2008, Gonder, Merkurya Hotel

Notgedrungen lege ich heute wieder einen Ruhetag ein. Entstellt von gesprungenen und blutenden Lippen, dehydriert vom ständigen Durchfall, wende ich mich an die örtliche Apotheke. Der Apotheker ist freundlich, das Sortiment klein, die Medikamente wenig hilfreich, die Pillen eher Durchfall fördernd als hemmend.

Das Waschen der Wäsche hätte ich besser den lokalen Wäscherinnen überlassen; jedes Hotel bietet ein spottbilliges Waschservice. Radtrikots, Socken und Shirts sind verstaubt und verdreckt, das Waschwasser bald eine braune Brühe über einer dicken Sandschicht.

In der örtlichen Bank eingelöste Reiseschecks spülen Birr in die Geldbörse. Die Äthiopier bevorzugen allerdings US-Dollar; Euro werden am liebsten als Spendengelder genommen.

Mit einem Bündel Birr in der Tasche und einer Flasche Bier in der Hand verweile ich in einer der zahllosen Gaststätten. Äthiopien hat zwar einen hohen muslimischen Bevölkerungsanteil, doch kaum Restriktionen hinsichtlich Alkohol. Brauereien zählen zu den wenigen florierenden Unternehmen im Land. Wenig überraschend ist der hohe Bierkonsum, wenn man die Preise vergleicht: Tasse Tee 1 Birr, Cola 3 Birr, Bier 4 Birr, ein Liter Trinkwasser 5 Birr. Bier ist also kaum teurer als in Flaschen abgefülltes Trinkwasser, da greift Otto Normalverbraucher gleich zur Bierflasche.

Gonder, 2000 m hoch gelegen, 160.000 Einwohner, kann seit kurzem auch mit einem Cafehaus punkten. Im Abyssinia Cafe kommen die Cappuccini aus italienischen Espressomaschinen, lassen wohlhabende Einheimische ihren Familien Eiscreme servieren und flirten junge Paare bei Fruchtshakes oder einem Gläschen Bier.

Wenige Schritte vom Hauptplatz entfernt liegt der Gemp, die Ruinen der ehemaligen kaiserliche Residenz, mit zahlreichen Palästen, Wohn- und Prunkstätten, aus 1650 bis 1750, in einem parkähnlichen Areal inmitten der Stadt. Aus Stein - und nicht aus verrottendem Holz, wie zuvor in Äthiopien üblich - erbaut, sind die Gebäude stumme Zeugen einer ruhmreichen Vergangenheit und Weltkulturerbe. Ich bin beeindruckt und trinke äthiopischen Kaffee im ehemals kaiserlichen Schlosspark.

Außerhalb des Gemp sind „Guides“ und Kinder extrem lästig. Natürlich ist das durchschnittliche Einkommen eines Äthiopiens extrem niedrig und liegt bei weniger als 1 % des Einkommens eines Mitteleuropäers. Armut ist allgegenwärtig und das „give me money“ der Kinder verständlich, aber es nervt. Besonders deshalb, weil ich selbst mental nicht auf der Höhe bin. Da reagiere ich schon mal ärgerlich, wenn sich ein Guide partout nicht abwimmeln lässt.

Nachmittags wandere ich entlang der Schlossmauer Richtung Busbahnhof. Die vielen Kirchen, unter anderem das „Schatzhaus Maria“, sind nicht zu übersehen. Die Frömmigkeit der Äthiopier ist offensichtlich. Im Vorbeigehen verneigen sich die Gläubigen vor dem Kirchengebäude, viele küssen die Eingangspforten, in Scharen versammeln sich die Menschen vor den geschlossenen Kirchentoren.

17 Jahrhunderte Christentum in Äthiopien haben die Menschen geprägt. Die Gegenwart ist von Armut bestimmt, die Gläubigen klammern sich an die Kirche, die zumindest eine heile Welt nach dem Ableben verspricht.

Die Frauen sind freundlich, die Männer geben sich stolz und herrisch. Letzteres mag aus der Entwicklung des Landes erklärbar sein: Schwer zugänglich, fast nie unter Fremdherrschaft, selbstbestimmend. Und doch stehen Stolz und herrisches Gehabe im krassen Widerspruch zu den realen Gegebenheiten, zu denen zählt, dass Äthiopien ohne massive Auslandshilfe nicht lebensfähig ist. Die Männer fordern, die Kinder tun es ihnen gleich: Give me money! Niemand sagt „bitte“.

17.2.2008, Gorgora, Gorgora Port Hotel, 67 km

Mein Ziel heute ist der Tana See, den ich auf dem wöchentlich verkehrenden Fährschiff überqueren will. Bis Azezo und dem Flughafen Gonder ist die Straße asphaltiert, dann führt eine staubige und wenig befahrene Piste durch hügeliges Gelände Richtung Süden. In 2.000 m Seehöhe ist es mit 25°C angenehm warm.

Die Landschaft ist hügelig mit einigen Getreidefeldern, doch Viehzucht mit Schafen, Ziegen und Rindern dominieren. Kinder hüten das Vieh, Kinder arbeiten auf den Feldern, Kinder spielen in den Dörfern, Kinder sind überall und Kinder sind ein Problem. Weil Kinder auf vorbeifahrende Fahrzeuge, ob Pkw oder Motorrad, Stöcke und Steine werfen.

Für Radfahrer kommt es dick. Ein Hirtenkind entdeckt den Radler. Laut „Ferentschi“ („Weißer Ausländer“) und „you you you“ rufend, kommt es angelaufen.

Weitere Kinder folgen, alle steuern sternförmig auf den Radfahrer zu. Fünf, zehn, manchmal zwanzig Kinder, in ihren Händen die Hirtenstäbe. Aus „you you you“ wird „give me“: Gib mir Kugelschreiber, Hefte, Süßigkeiten, Shirts, Trinkflaschen, Geld, Geld, Geld.

Kinder in Dörfern sind das kleinere Problem, da nehme ich die Erwachsenen in die Pflicht. Außerhalb der Dörfer ist es schwieriger, da hilft oft nur ein kräftiges in die Pedale treten und Reißaus nehmen. Manchmal kommen Steine und Stöcke geflogen. Und die Kinder sind gut im Steine werfen. Wenn sie auch keine Schule besuchen, Steine werfen lernen sie in frühester Jugend allemal. Immerhin dirigieren sie ihre Herden nebst Zurufen mit gezielten Steinwürfen.

Selbst in den kleinsten Dörfern regieren die Abzocker. Auf ein einführendes „can I help you?“ folgt prompt ein „give me money“. Reflexartig ist auch meine Reaktion: Äthiopien ist schön, aber diese Menschen ...

Die Läden in den Dörfern sind winzig, ebenso das Angebot. Reis, Sorghum und Lollies sind immer, Trinkwasser oder Cola manchmal vorrätig. Man ist auf den notwendigsten Bedarf des täglichen Dorflebens eingerichtet.

Das Gorgora Port Hotel am Nordufer des Tana See diene bis vor einem halben Jahrhundert dem äthiopischen Kaiser als Sommerresidenz. Seit der Revolution und der Abschaffung der Monarchie ist das Hotel auch dem Fußvolk zugänglich; ich nehme Quartier in einem Bungalow der preiswerten Kategorie III.

18.2.2008, Gorgora, Gorgora Port Hotel

Nach einer miserablen Nacht mit vielen Moskitos ziehe ich von einem Bungalow der Kategorie III in einen der Kategorie II. Mit dem Umzug steigt der Preis von 50 auf 80 Birr (€ 6,00). Der Preis ist nicht verhandelbar, sagt der Manager, er führt ein staatliches Hotel. Mit dem Preis steigt die Qualität der Ausstattung des Bungalows. Die Standardausrüstung der Bungalows, bestehend aus Kerze, Zündhölzer, Seife und Handtuch, bleibt unverändert. Aber die Bungalows der Kategorie II bieten unbeschädigte Moskitogitter und eine Rolle Klopapier „King-Size“ anstelle einzelner Zeitungsblätter.

Eine Malariagefahr verneint der Hotelmanager. Der Tana See liege mit 1.850 m sehr hoch, noch nie sei hier jemand an Malaria erkrankt.

Übermüdet begeben sich mich auf einen Rundgang. Das Hotel liegt in einer gepflegten Anlage, in Gehweite befindet sich im Hotelareal die Anlegestelle für das Fährschiff nach Bahir Dar. Auf einer bewaldeten Halbinsel besuche ich um 7 Uhr morgens - Ausländerzeit - eine heilige Messe im Marienkloster, werde am Eingang kontrolliert, der Besuch eines Fremden ist ungewöhnlich und nur barfuß erlaubt. Um die kleine Rundkirche führt ein überdachter Gang, durch eine niedrige Tür werde ich in den winzigen Innenraum geführt. Mit den fünf anwesenden Gläubigen ist der sehr finstere Raum mit zahlreichen handgemalten biblischen Darstellungen (aus dem 13. Jahrhundert?) bereits gut belegt, nur der Priester hat Zutritt zum Allerheiligsten.

Am Vormittag verlasse ich die Hotelanlage Richtung Zentrum Gorgora. Entlang einer staubigen Straße wechseln Hütten aus Holz und Stroh mit festgemauerten Gebäuden. Ich betrete das Postamt, weil ich einige Ansichtskarten versenden will, der Schalter ist nicht besetzt. Nach 15 Minuten erscheint die Leiterin des Postamtes und freut sich über den Besuch eines Ausländers. Und die Postkarten werden Wochen später vollständig die Empfänger erreichen.

Der Marktplatz des Ortes bietet nichts Aufregendes. Ein dutzend Frauen haben im Schatten zweier Bäume ihr spärliches Warenangebot ausgebreitet: Tomaten,



Zwiebeln, Getreide auf einer Matte, Hühner in einem Käfig. Den Schatten teilen sich die Marktfrauen mit einigen herumstreunenden Ziegen und Eseln.

Der Bade- und Grillplatz des Hotels am Seeufer ist ein guter Ort für die Beobachtung der zahlreichen großen und kleinen Vögel. Der Tana See ist Afrikas höchst gelegener See und mit 3.600 km<sup>2</sup> sechsmal größer als der Bodensee, das Wasser ist verhältnismäßig sauber, im See liegen etwa 20 bis 30 Inseln, die Ufer sind weitgehend unbewohnt, die Tiere bleiben weitgehend ungestört. Der See, bevölkert von einer beträchtlichen Zahl Nilpferde, wird vom Blauen Nil gespeist und entwässert.

Ich warte auf das Fährschiff mit planmäßiger Abfahrt Mittwoch, also übermorgen. Doch am Nachmittag werde ich vom Hotelpagen geweckt. Ein Schnellboot habe einige wichtige Leute an der Anlegestelle abgesetzt, auf dem Rückweg nach Bahir Dar könnte ich mitfahren, Abfahrt sei um 8 Uhr. Ja, 8 Uhr äthiopische Zeit, also nachgerechnet: 2 Uhr morgens.

Vor der Hotelküche bereitet eine Küchenhilfe Kaffee. Sie hat die grünen Kaffeebohnen zuvor über einem offenen Feuer geröstet. Nun sitzt sie, einen Mörser zwischen den Beinen, am Gehweg und zerstößt die Bohnen zu Pulver. Später - sollte ich Arabicca Kaffee bestellen - wird sie, wieder über einem offenen Feuer, einen starken Kaffee brauen.

Beim Abendessen unterhalte ich mich mit Bahru Yohannes und seiner Begleiterin, beide Mitarbeiter von CVM. Communita Volentaria per il Mondo ist eine italienische NGO, die Waisenkinder in Äthiopien unterstützt. Yohannes bringt einen zehnjährigen verwaisten Jungen zu entfernten Verwandten, denen die Aufnahme des Kindes mit regelmäßigen Unterstützungszahlungen schmackhaft gemacht wurde.

Neben der Bierindustrie ist die Auslandshilfe eine der wenigen florierenden Wirtschaftszweige. UNO mit Suborganisationen, ausländische Government Organisations (GO's) und besonders Non Government Organisations (NGO's) beschäftigen eine Vielzahl von Äthiopiern und sichern deren Einkommen, selbst wenn viele Projekte wenig effizient erscheinen. Yohannes widerspricht vehement meiner Meinung, dass Auslandshilfe in der vorliegenden Form die „give me“ Mentalität der Menschen fördert und kaum Anreize zu Selbsthilfe bietet.

Von den Vorzügen des äthiopischen Nationalgerichts Injera kann er mich auch nicht überzeugen. Die beige-graue Farbe des großen dünnen Fladenteigs ist so abschreckend wie die Konsistenz. Das Fladenbrot sieht aus und schmeckt wie ein feuchter Schwamm. Die Beilagen sind häufig scharf gewürzt und fettarm, was die geringe Neigung der lokalen Bevölkerung zu Übergewicht erklärt.

Mit einem mulmigen Gefühl reiße ich handliche Stücke vom Fladenbrot und versuche, Fleisch- und Gemüsestückchen samt Soße zu fassen und ohne Kleckern zu verspeisen. Äthiopier machen das elegant mit den Fingerkuppen, ich stelle mich dabei eher bescheuert an und tröste mich mit dem Gedanken, dass aller Anfang schwer und äthiopische Esskultur durchaus entwicklungsfähig ist. Noch in jüngster Vergangenheit haben äthiopische Landwirte, um den Viehbestand insgesamt zu schonen, Muskeln dem lebenden Rind entnommen und roh verzehrt. Dem Rind wuchsen die Muskeln nach, der Mensch war satt, allenfalls handelte er sich mit den Parasiten im rohen Fleisch häufig einen meterlangen Bandwurm ein.

19.2.2008, Bahir Dar, Ethio Star Hotel, 5 km

Bei Kerzenschein sehr früh aufgestanden, durch dunkle Alleen zur Anlegestelle geradelt, beim Licht einer Laterne das Fahrrad auf das Boot geladen, pünktlich um 2 Uhr morgens abgelegt - so früh war ich schon lange nicht unterwegs.

Für äthiopische Verhältnisse ist ein derart früher Abfahrtszeitpunkt völlig unüblich. Kaum jemand ist nächtens unterwegs. Überlandbusse starten nicht vor Sonnenaufgang, fahren tagsüber und halten vor Einbruch der Dunkelheit. In der Nacht verkehren außerhalb der Städte keine Autobusse, für Langstrecken sind Nächtigungsstops eingeplant. Eine Busfahrt durch das Land kann wegen der schlechten Straßen daher Tage dauern. Die Eisenbahn ist keine Alternative, es gibt nur eine einzige Bahnstrecke zwischen Addis Abeba und Djibouti.

Das Boot ist schnell, doch etwas zu klein, um komfortabel zu sein; nur vier Fahrgäste sind an Board. Im Gegensatz zur „Normalfähre“, die zu Versorgungszwecken einzelne Inseln bedient, steuert der Bootsführer Bahir Dar direkt an.

Die Nachtfahrt über den Tana See ist eine Reise aus dem Bilderbuch. Im Vollmond glitzert der See, einzelne Inseln gleiten vorüber, manchmal ist in der Ferne das baumbestandene Ufer zu erkennen. Ein leichter Wind weht, die Temperatur ist angenehm. Mit dem Morgengrauen kommen die ersten Vögel. Im Licht der rot aufgehenden Sonne nähern wir uns Bahir Dar am Südufer des Sees.

Bei der Ankunft um 7 Uhr morgens sind die Straßen menschenleer; erst langsam erwacht der Ort zum Leben. Um diese Zeit habe ich keine Eile mit der Zimmersuche. Ich radle die Uferstraße entlang bis zur Nilbrücke und zurück zum seeseitig gelegenen Tana Hotel.

Das Ethio Star Hotel genügt meinen Bedürfnissen. Mit € 11,00 ist es nicht billig, aber sauber, über dem Bett hängt ein riesiges Moskitonetz, das Zimmer im fünften Stockwerk bietet einen grandiosen Ausblick über den See.

Am gegenüberliegenden Straßenrand repariert im Schatten eines Baumes ein dunkelhäutiger Äthiopier klapprige Fahrräder. Seine Ausrüstung ist bescheiden: Werkzeugkasten, Luftpumpe, Ölflasche, Putzlapfen, Wasserkübel. Er beschäftigt einen jungen Helfer, zum Luftpumpen und Wasserholen. Und er ist stolz, mein Fahrrad reinigen und schmieren zu dürfen, für lächerliche € 0,50. Blitzblank geputzt übernehme ich zwei Stunden später meinen Drahtesel.

Zwischenzeitlich trinke ich im Hotel-Cafe frisch gepresste Fruchtsäfte in den Nationalfarben Äthiopiens: orange (Mango) - grün (Avocado) - gelb (Ananas).

Ich radle zum Cafe Menelik an der Nilbrücke und verbringe dort zwei Stunden. Hier verlässt der (Blaue) Nil den Tana See, fallweise werden Nilpferde und Krokodile gesichtet, doch heute ist keines zu sehen.

Die bekannteste Sehenswürdigkeit in der Umgebung Bahir Dars will ich natürlich besuchen. Ich miete den Hotelbus um horrenden € 25,00. Der geistesgestörte Fahrer rast in Rekordzeit auf einer schlechten Schotterpiste die 30 km nach Tis Abay, von dort wandere ich zu Fuß die halbe Meile zum Wasserfall Tis Isat. Hier stürzt der Nil 50 Meter in die Tiefe und beginnt seine abenteuerliche Reise Richtung Meer durch Nördliche Schlucht, Grand Canyon, Schwarze Schlucht und Westliche Schlucht. Doch der einst mächtige Wasserfall - das amharische Wort Tis Isat soll „rauchendes Wasser“ oder „rauschendes Feuer“ bedeuten - ist deutlich geschrumpft, weil ein Großteil des Wassers oberhalb des Falles in ein Kraftwerk abgeleitet wird. Nur zur Regenzeit und bei Wartung der Turbinen, aber nicht heute, fällt das Wasser in einer 800 Meter breiten Kaskade in die Tiefe.

21.2.2008, Bahir Dar, Ethio Star Hotel

In welchem elendem Zustand befinde ich mich heute? Für die Körperpflege benötige ich fast einen halben Tag und schaffe kaum die Treppen in den fünften Stock. Ich bin verwirrt, dehydriert, ausgelaugt, habe Fieber und Durchfall.

In diesem Zustand schaffe ich mit dem Fahrrad vielleicht die Stadtgrenze, niemals jedoch die tiefe Nilschlucht bei Dejen und schon gar nicht die Berge bis Addis Abeba. Ich werde also das letzte Teilstück nach Addis mit einem öffentlichen Verkehrsmittel zurücklegen. Das Ticket für einen Platz im Minibus ist bezahlt, der Fahrpreis enthält bereits ein Aufgeld für Ausländer.

22.2.2008, Addis Abeba, Awaris Hotel

Zur geplanten Abfahrtszeit um 4 Uhr morgens bin ich reisefertig, der Nachtportier hat seine Schlafmatte verlassen, der Minibus lässt auf sich warten. Langsam werde ich unruhig, der Nachtportier bleibt gelassen. Ist das Fahrzeug ohne mich nach Addis unterwegs, der bezahlte Fahrpreis verloren?

Die Hotelangestellten nehmen ihre Arbeit auf. Um 6 Uhr beschwere ich mich beim Management, letztendlich wurde das Ticket über die Hotelrezeption vermittelt. Hektische Telefonate ergeben, dass der Fahrer des Minibusses noch auf der Suche nach Fahrgästen ist und Bahir Dar noch nicht verlassen hat. Um 7 Uhr ist es dann soweit, der Minibus holt mich im Hotel ab, Fahrrad und Gepäck werden am Dachträger verstaut. Ich hätte es wissen sollen, doch niemand hat es mir gesagt: Nur ein voll besetzter Bus macht sich auf die weite Reise nach Addis Abeba.

Dieser Minibus hat auch schon bessere Zeiten erlebt. Ich trete auf den Türholm, der sich prompt verbiegt. Die Türdichtung löst sich aus der Halterung, die Tür schließt schlecht, auf den zahlreichen Baustellen quillt Staub in den Fahrgastraum. Der Fahrer und sein Gehilfe sind unbeeindruckt, die Mitreisenden ebenfalls. Die Tür fällt nicht heraus, also gibt der Fahrer Gas und versucht die verlorene Zeit aufzuholen.

Die in Teilbereichen gut ausgebaute Straße ist asphaltiert und führt über ein Hochplateau mit einigen Hügeln und Tälern Richtung Südosten. Auf halbem Weg nach Addis quere ich ein weiteres und auf dieser Reise letztes Mal den Blauen Nil. Jäh wird die Hochebene von einem Canyon durchschnitten, den der Abay - so der äthiopische Name für Nil - in das Land gegraben hat.

Einige Daten zum Nilcanyon aus Bangs/Scaturro's Buch „Der Nil - durch die blaue Hölle“: Der Gorgeous Gorge im Grand Canyon des Blauen Nil kann sich mit einer Länge von 29 km lang und einer Tiefe bis 1.500 m mit dem amerikanischen Grand Canyon durchaus messen. Und an anderer Stelle wird erwähnt, dass zu Regenzeiten der Nil hundert Mal mehr Wasser führt als der Colorado River, unzähligen aggressiven Krokodilen und Nilpferden einen Lebensraum bietet und Phytons an den Ufern nicht selten sind.

Diese Tiere sind kein Thema, als sich der Bus die enge Straße in den Canyon hinunter schlängelt und die Temperatur auf weit über 40°C steigt. Vor der Canyonbrücke werden im Talboden alle Fahrzeuge von der Polizei angehalten, scheinbar ewig dauern die Kontrollen von Fahrgästen und Gepäck. Endlich passieren wir die „alte“ Shefartakbrücke, an einer breiteren neuen Brücke wird gerade gebaut. Mühsam ist der Anstieg ins südliche Hochland. Der Bus keucht die Canyonwand hoch, nach 1.500 Höhenmetern erreichen wir flacheres Gelände, hier herrschen wieder angenehme Temperaturen.

Kurz vor Addis Abeba kontrolliert die Polizei wiederum Gepäck und Passagiere; umständlich und langsam. Mein Gepäck wird besonders genau kontrolliert, und das gefällt mir überhaupt nicht. Ich will meinem Ärger Luft machen, doch einige Mitreisende reden beruhigend auf mich ein. Dann geht's doch weiter und wir erreichen um 17 Uhr, nach 12 Stunden Fahrzeit für 600 km, die Busstation in Addis Abeba.

Kaum in der Busstation eingetroffen, sind Helfer auf dem Fahrzeugdach, entladen das Gepäck - und klauen bei dieser Gelegenheit das Werkzeug aus meiner

Satteltasche. Doch ich bin noch nicht am Ziel angelangt. Ich poche so lange auf den beim Ticketkauf vereinbarten Deal, dass Fahrer und Begleitperson entnervt mein Fahrrad wieder auf den Dachträger hieven und die Fahrt zum Awaris Hotel im Osten der Stadt fortsetzen. Im Gegensatz zum Minibusfahrer bin ich zufrieden, von Addis Abeba, das den Eindruck eines überdimensionierten Dorfes macht, allerdings enttäuscht.

23.2.2008, Addis Abeba, Awaris Hotel

Das Awaris liegt außerhalb des Zentrums in einem der flachen östlichen Vororte und bietet schöne Zimmer sowie gute Küche zu einem angemessenen Preis.

Das Stadtzentrum, das sich in Süd-Nord Richtung vom Bahnhof La Gare über die Churchill Road zur Piazza erstreckt, ist weit entfernt. Und wer von den Bezeichnungen La Gare und Piazza auf Internationalität schließt, liegt ebensoweit daneben. Addis Abeba hat keine lange zurückreichende Vergangenheit und keine historisch bedeutenden Gebäude, die ersten Bauwerke wurden vor etwa hundert Jahren errichtet. Seitdem breitet sich die Stadt, im Norden durch eine bewaldete Bergkette begrenzt, wie ein Moloch nach Süden und Osten aus. Die wenigen Hochhäuser sind weit verstreut, einige pompöse Gebäude beherbergen Regierungsstellen und internationale Organisationen, der flächenmäßig größte Gebäudekomplex ist der wellblechgedeckte Merkato im Nordwesten der Stadt.

Qualmende Fahrzeuge und zahllose Bettler beherrschen das Straßenbild, unterschiedlich große Hinweisschilder auf Hilfsorganisationen die Gebäude. Es ist eine wahrlich internationale Armee von Gesellschaften, die sich in Addis zur Bekämpfung/Rettung von/vor Hunger, Not, Siechtum, Krankheiten, Leprösen, Waisen, verstreuten Familien, und was weiß ich eingefunden hat.

Abrahamm, ein Gast im Restaurant des Hotels, bietet seine Hilfe als Fremdenführer an. Er will Ausflüge in nahegelegene Nationalparks vermitteln und führt mich zu diversen Papiergeschäften, auf meiner Suche nach Packpapier, für den Transport des Fahrrades im Flugzeug. Natürlich ist Abrahamms Hilfsangebot nicht uneigennützig: Ich bin Österreicher, also möge ich Karl Heinz Böhm anrufen, der in Äthiopien einen guten Ruf hat und dessen Telefonnummer er bereits besorgt habe, um ihm eine Anstellung in Böhms Hilfsorganisation zu besorgen. Ich gebe Abrahamm 50 Birr mit dem Rat, selbst Herrn Böhm anzurufen, und verabschiede mich.

In einem Reisebüro am Mesqal Platz buche ich einen Flug nach Kairo; hektisch ist die Suche nach einem geeigneten Flug, hektisch der Geldwechsel, überteuert mit US\$ 460,00 das Flugticket. Auch der Hinweis auf mehrere stornierte Flüge in den nächsten Tagen ist nicht beruhigend.

24.2.2008, Kairo Airport - Flughafen Klagenfurt

Ich will den Abflug des Flugzeuges nicht versäumen. Mit einem im Voraus bestellten „privaten“ Taxi geht's um 1 Uhr morgens zum Flughafen. Als ich am Schalter einchecken will, trifft mich die volle Tücke der äthiopischen Zeitrechnung, ich kapiere es auch später nicht: Der äthiopische Februar ist bereits vorbei, wir sind im äthiopischen Monat März, und .....; ich verstehe nur, dass ich um einen Tag zu früh am Flughafen bin. Doch der Mitarbeiter der Ethiopian Airlines ist hilfsbereit und bucht den Flug auf heute um. Und die Verpackung des Fahrrads entspricht erst nach Zahlung eines Pönales von US\$ 50,00 den Vorstellungen des Abfertigungspersonals.

Das Flugzeug ist lediglich zu einem Drittel belegt; ausgestreckt in einer nicht belegten Mittelreihe, schlafe ich bis zur Landung um 6,30 Uhr in Kairo.

Zu Äthiopien bilde ich mir kein abschließendes Urteil. Zu kurz war die mit dem Fahrrad in diesem riesigen Land zurück gelegte Strecke, zu wenig habe ich gesehen. Ein mächtiges Bergland, schlecht versorgt, mit gewöhnungsbedürftiger Küche und reicher Kultur. Immer wieder erfahre ich diese krassen Gegensätze: Hilfsbereite Erwachsene und aggressive Kinder, stolz auf zweitausend Jahre ohne Fremdherrschaft und völlig abhängig von Auslandshilfe, ein ständig forderndes „give me“.

Der Terminal für Abflüge nach Europa ist in Kairo kilometerweit vom (Ankunfts-) Terminal für innerafrikanische Flüge entfernt. Am „Europa-Terminal“ befindet sich auch der AUA-Schalter, ich bin ja im Besitz eines Rückflugtickets Kairo - Klagenfurt. Ich hetze zum AUA-Schalter, doch der öffnet um erst um 11 Uhr. Also warte ich; vergeblich, wie es scheint: der heutige Flug sei ausgebucht, ich werde mit weiteren Reisewilligen auf die Warteliste gesetzt. Aber ich habe Glück: Ein weiblicher Passagier versäumt den Eincheckzeitpunkt, ich bin von der Warteliste auf die Passagierliste gerutscht.

Der Rückflug ist problemlos, Wien ist kühl, Klagenfurt unfreundlich. Wenige Tage später ist nach Einnahme geeigneter Medikamente auch die „Afrika-Krankheit“ Geschichte.

Zeit für eine kurze Zwischenbilanz. Was hat geklappt, was kann ich beim nächsten Mal besser machen?

Drei Länder auf einem fremden Kontinent unter teils unwirtlichen Bedingungen befahren und das Ziel Addis Abeba erreicht - damit kann ich zufrieden sein. Die Jahreszeit war günstig gewählt: Angenehme Temperaturen in Ägypten und keine Regenzeit in Äthiopien. Leider war ich nach 2/3 der Strecke mit meinen Kräften am Ende, da fehlten ausreichende Ruhetage und passende Verpflegung. Die Freundlichkeit vieler Nordafrikaner hat mich überrascht, doch auf den Kulturschock Äthiopien war ich nicht vorbereitet. Aber ich bin auf keine unüberwindlichen Hindernisse gestoßen. Was steht also einer Durchquerung Gesamtafrikas von Nord nach Süd im Wege?

## 7. Das Ziel ist Kapstadt

Diesmal bin ich für die geplante Radreise besser vorbereitet als vor einem Jahr. Mit Touren durch Osteuropa nach Estland, dem Inn entlang zum Maloya Pass in der Schweiz und auf Jakobswegen in Spanien und Portugal habe ich einige tausend Kilometer hinter mich gebracht. Zusätzlich absolvierte ich einige Nachtfahrten, um für das Fahren in der Dämmerung gerüstet zu sein. Natürlich plane ich keine Nachtfahrten, doch nicht immer ist ein Streckenabschnitt bei Tageslicht bewältigbar.

Die Auswahl der mitzunehmenden Kleidung erfordert einige Kompromisse. Möglichst wenig, um Gewicht zu sparen, doch alles Erforderliche, um für Wüsten, Hochland, Tropen und gemäßigtes Klima gerüstet zu sein. In einer Packtasche müssen Rad- und Freizeitbekleidung Platz finden. Es würde doch merkwürdig aussehen, im Radfahrerdress durch eine afrikanische Großstadt zu schlendern.

Auch das Fahrrad ist besser auf die bevorstehende Tour abgestimmt. Die Lowrider sind montiert, durchstechfeste Schwalbe Marathon Reifen aufgezogen.

Für die Staaten Sudan, Äthiopien und Kenia habe ich Visa in Wien besorgt. Alles konnte ich in einem Tag erledigen, selbst eine für Kenia erforderliche Impfung gegen Gelbfieber hat mir das Tropeninstitut am selben Tag verpasst.

Mit Kapstadt habe ich das Ziel festgelegt, aber werde ich es schaffen? Insgeheim bin ich skeptisch, es ist eine mörderisch weite Strecke. Also buche ich lediglich einen preiswerten Charterflug nach Ägypten, um den Rückflug werde ich mich zeitgerecht kümmern. Ausgangspunkt der Radtour ist der leicht erreichbare ägyptische Ferienort Hurghada am Roten Meer. Ab Luxor werde ich im Niltal etwa jener Route folgen, die ich ein Jahr zuvor gefahren bin. Eine alternative Route nach Ostafrika gibt es ohnehin nicht.

## 8. Auf kurzem Weg durch Ägypten

14.12.2008, Camp in der Wüste zwischen Hurghada und Safaga, 43 km

Beim Zwischenstopp in Sharm el Sheik spuckt das Flugzeug der Fly Niki zahlreiche bleiche Erholungssuchende aus, nimmt einige braungebrannte Rückreisewillige auf und setzt zum kurzen Sprung über das Rote Meer an. Planmäßig landet es am neuen Flughafen Hurghada. Das Areal erkenne ist nicht wieder. Vor wenigen Jahren dominierten Militär, Wellblechbaracken und lange Warteschlangen im Freien, heute wartet eine große klimatisierte Halle auf die Touristen. Mehrere Zweigstellen lokaler Banken verkaufen die für die Visa notwendigen Stempelmarken, vor den Passkontrollen lange Warteschlangen, bedächtig werden die Einreisewilligen abgefertigt.

Das Zusammenbauen des Fahrrads ist Routine und rasch erledigt. Ab geht's ins Stadtzentrum, um Proviant einzukaufen. Brot ist heute nicht vorrätig, auf Obst vergesse ich. Hurghada ist uninteressant. Das einst kleine Fischerdorf ist mit der Touristenflut deutlich gewachsen; moderne Gebäude, Souvenirläden, kleine Supermärkte und Kaffeehäuser prägen das Ortszentrum. Am Nachmittag ist hier wenig los, die Besucherfrequenz liegt bei Null.

Mit Rückenwind radle ich nach Südosten, rechts die kahle Arabische Wüste, links an der Meerseite die Betonklötze der Hotelburgen. Darin die Pauschaltouristen, die All inclusive gebucht haben und dem Abendprogramm entgegen fiebern. Ich habe es selbst genossen: 4 bis 5 Sterne Hotel, 70% der Gäste sind Russen, ab 18,30 Uhr warten sie ungeduldig auf Einlass in den Speisesaal, um 19 Uhr wird das Buffet eröffnet und der Speisesaal gestürmt. Die Teller werden so voll geladen, als gäbe es kein Morgen. Lässig am Tisch lümmelnd, Getränke ausschüttend, schieben sich die AI-Russen einige Happen in den Mund, der große Rest bleibt stehen. Nach dem Essen rasch an die Bar, und bald schnarcht der männliche Teil der Familie sturzbetrunken in den Clubsesseln lautstark zu den Klängen der Combo, während der weibliche Teil der Familie gelangweilt nach möglichen Tanzpartnern Ausschau hält.

Die Hotelburgen liegen hinter mir, lange finde ich keinen geeigneten Zeltplatz. Es ist bereits dunkle Nacht, als ich abseits der Straße einen ebenen Platz erspähe und mir einen Zeltplatz in der Wüste „ertaste“.

15.12.2008, Camp in der Wüste zwischen Safaga und Qena, 104 km

Am frühen Vormittag stocke ich in der Küstenstadt Safaga meine Vorräte auf. Und wieder kaufe ich zu wenig Ess- und Trinkbares für die bevorstehende Etappe quer durch die Arabische Wüste zum Nil.

Nach Safagas „Red Sea Police Checkpoint“ geht es in die Red Sea Hills, etwa 50 km aufwärts durch das bergige Hinterland des Roten Meeres, unterbrochen nur von einer 5 km langen Abfahrt. Das Land ist öde und vegetationslos, Steinwüste wechselt mit Steinbergen und Trockenwadis, später kommt als Abwechslung etwas Sandwüste hinzu.

Der Verkehr ist spärlich, nur wenige Lkw und Autobusse sind unterwegs, vereinzelt auch ein Pkw. Langsam bewältige ich einen weiteren langgezogenen Anstieg, als ein Radfahrer den Berg herunter braust: Ein Kärntner aus Waiern bei Feldkirchen, ist das zu glauben? Der erste und einzige Radler, den ich auf dieser Reise in Ägypten treffe, ist ausgerechnet ein Landsmann! Er ist die Oasentour gefahren, durch die Westliche Wüste, eine beachtliche Leistung.

Nachmittags erreiche ich die einzige Raststation auf der 160 Kilometer langen Strecke zwischen Rotem Meer und Niltal. Hier hält nahezu jedes Fahrzeug, hier

wird eingekauft und gegessen, hier verrichten reisende Muslime ihre Gebete und alle Reisenden ihre Notdurft, hier kontrolliert wieder einmal die Polizei.

Ich speise ausgiebig im Restaurant und fülle meine Vorräte auf. Heute warte ich nicht bis zum Einbruch der Dunkelheit mit der Suche nach einem geeigneten Platz zum Kampieren. Zweihundert Meter abseits der Straße bieten einige hohe Felsen Sicht- und Windschutz; hier verbringe ich die Nacht.

16.12.2008, Luxor, Sun Set Hotel, 154 km

Den höchsten Punkt des Berglandes überwinde ich auf einer lang gestreckten, später leicht zum Niltal hin abfallenden Hochebene. Bei strahlendem Sonnenschein, angenehmen Temperaturen und leichtem Seitenwind komme ich gut voran.

An der Einmündung der Dessert Road Luxor - Qena wartet ein motorisierter Streifenpolizist. Woher, wohin, alles paletti. Aber ich darf „aus Sicherheitsgründen“ nicht die kürzere Dessert Road nach Luxor benutzen und muss die längere Straße via Qena entlang dem Nilkanal nehmen. Vielleicht ist es gut so, denn mit meinen Wasservorräten bin ich ohnehin ziemlich am Ende.

Luxor ist wieder Luxus. Die Wäsche ist gewaschen, ein Huhn verspeist, ein Frisör hat mich mit einem Bürstenhaarschnitt windschlüpfrig gestylt.

17.12.2008, Edfu, Horus Hotel, 120 km

In Luxor nehme ich die öffentliche Fähre zur West Bank. Lediglich 25 Piaster für die Überfahrt, das ist fast Nichts. Zahlreiche private Fährboote machen den zwei öffentlichen Booten Konkurrenz und sind auch schneller, doch die Anmache der Schlepper im Dienste der Privaten ist einfach abschreckend.

Bei Kilometer 12 nach Luxor ist an einer Polizeikontrollstelle Schluss mit Radfahren auf der Westbank. Ich darf die Dessert Road Esna - Edfu „zu meiner eigenen Sicherheit“ nicht befahren, verfügt der diensthabende Kommandant und schickt mich über die Brücke auf die östliche Seite des Nils.

Bis Edfu halte ich an mindestens zehn weiteren Kontrollstellen der Polizei: Stehenbleiben, Händeschütteln, Nationalität bekanntgeben, zwei Minuten warten, weiterfahren. Seit dem Red Sea Police Checkpoint bei Sofaga habe ich gewiss schon 50 Polizistenhände geschüttelt.

Und doch ist dieses Händeschüttelerfordernis unbedeutend im Vergleich zum Winkeerfordernis beim Fahren auf der Straße. Jeder Lkw-Fahrer winkt, jeder zweite Busfahrer und jeder dritte Pkw-Fahrer hebt grüßend die Hand, die Feldarbeiter und die zahlreichen Kinder winken ebenfalls. Eine Hand am Lenker, die zweite winkend in der Höh', radle ich freundlich lächelnd ins Nubierland. Auch die „money, money“ Grüße der Jugendlichen klingen vertraut.

Wenn Luxor Luxus war, ist Edfu Not und Elend. Die Straßen sind staubig, das einzige Hotel mies, die Bezeichnung „Horror Hotel“ wäre zutreffender als Horus. Das Restaurant übel riechend, das Zimmer mäßig sauber, das Wasser laukalt. Das Fahrrad schließe ich im Garderoberraum des Restaurants ein, es ist ja geruchsunempfindlich.



18.12.2008, Assuan, Nuba Nile Hotel, 125 km

Die Polizei nimmt den Personenschutz offensichtlich ernster als ich. Zuerst werde ich an mehreren Polizei-Checkpoints angehalten, dann ertönen wiederholt Sirenen, ein mulmiges Gefühl stellt sich ein. Unvermittelt fahre ich wieder im Schutz von Polizeieskorten, die aus dem Nichts auftauchen. Besonders sicher scheint die Gegend nicht zu sein.

Die Straßenverbindung in den Sudan ist unverändert gesperrt, weiterhin kann die „Landgrenze“ nur mit einem Fährschiff auf dem Nasser Stausee überquert werden. Abfahrt ist montags, also erst in vier Tagen, da hätte ich es seit Hurghada lockerer nehmen können.

Immer wieder ärgere ich mich über die Unart der Ägypter, den Ausländern extrem überhöhte Preise zu verrechnen. Natürlich kann Handeln beim Kauf von Geschenkartikeln und Gewürzen Spaß machen. Aber es ist zweifelsohne lästig, vor dem Bestellen eines Getränkes oder einer einfachen Mahlzeit Preisverhandlungen führen zu müssen.

19.12.2008, Assuan, Nuba Nile Hotel

Das Nubische Museum befindet sich in einem ausgedehnten Gebäudekomplex auf einer leichten Anhöhe im südlichen Stadtteil von Assuan. Schwerpunkte der übersichtlich präsentierten Ausstellungen aus prähistorischer bis islamischer Zeit sind das „geflutete Nubien“ – also der Bereich des heutigen Nasser Stausees – und ein Überblick über das „Königreich Kusch“, dem heutigen Nord-Sudan.

Im Vergleich zu den im veralteten Ägyptischen Museum in Kairo eher lieblos präsentierten Exponaten aus der Zeit der Pharaonen wirkt das Nubische Museum geradezu pompös. Gefühlsmäßig würde ich sagen, dass mit dem luftigen und großzügigen Ausstellungsgebäude die Geldgeber ihr schlechtes Gewissen ein wenig beruhigen wollten. Immerhin wurden ein Großteil des fruchtbaren nubischen Siedlungsgebietes geflutet und hunderttausend Nubier umgesiedelt. Jetzt können

zumindest die Nachkommen der Vertriebenen in klimatisierten Räumlichkeiten darüber nachdenken, was gewesen wäre, wenn .... Den vielen im Museum ausgestellten Skeletten und Mumien werden diese Überlegungen wohl gleichgültig sein.

Nachmittags schlendere ich durch den Souk, Handelsplatz und Einkaufsmeile, einladend hergerichtet für die zahlreichen auf Nilkreuzfahrtschiffen eintreffenden Touristen, bevor ich mich zum Nilufer begeben. In dem schmalen Streifen zwischen Promenade und Wasser haben sich zahlreiche Kaffeehäuser und Restaurants angesiedelt, die zu vernünftigen Preisen eine breite Palette von Speisen anbieten.

20.12.2008, Assuan, Nuba Nile Hotel

Umständlich gestaltet sich im Büro der Nile River Valley Shipping Company der Kauf der Fahrkarte für die Überfahrt nach Wadi Halfa, zudem lässt sich der Fährbetreiber mit dem hohen Ticketpreis (ägyptischen Pfund 345,00 bzw. € 50,00) seine Monopolstellung teuer abgelten.

Das Warten im Büro der N.R.V.S.C. als einzige Verkaufsstelle von Billets nach Wadi Halfa bringt ein erstes Zusammentreffen mit anderen europäischen Passagieren. Neben vier weiteren Radfahrern werden zwei Motorradfahrer an Bord sein. Für mehrspurige Fahrzeuge, die auf Pontons verladen über den See geschleppt werden, gestaltet sich die Überfahrt noch umständlicher und um ein Vielfaches teurer.

Eine Öffnung des Grenzüberganges am Roten Meer bei Bir Shalatayn/ Bir el Hasa wäre logischerweise wünschenswert. Eines Radfahrers Traum, von Port Said am Mittelmeer, dem Kanal und Golf von Suez sowie dem Roten Meer entlang zu radeln bis Port Sudan, vielleicht sogar bis Eritrea und Djibouti. Angesichts der riesigen umstrittenen Grenzgebiete um den Djebel Elba ist wohl in absehbarer Zeit keine Grenzöffnung zu erwarten, weil auch die Regierung des Sudan nicht für partnerschaftliche Verhandlungsansätze berühmt ist. Die westliche Route, vorbei an Abu Simbel durch die westlichen Wüsten, dürfte Radfahrern schon angesichts riesiger Distanzen ohne Versorgungsmöglichkeiten verwehrt bleiben.

Mit einer leichten Brise kreuzen auf dem Nil bei strahlendem Sonnenschein elegant einige Feluken, Holzboote mit einem einzigen viereckigen Segel. Sicher, einige Segel sind vielfach geflickt und lösen sich auf, auch viele Bootsrümpfe haben einen Anstrich nötig. Doch der Nil in Assuan ist nicht die hohe See, Nilkrokodile sind hier längst ausgerottet und zur Not ist das Ufer schwimmend erreichbar, also lasse ich mich zu einer Felukenfahrt überreden.

Kapitän Ahab umrundet die Insel Elephantine, dann einige aus dem Nil ragende Felsbrocken, immer auf Kollisionskurs mit Booten der Konkurrenz. Die vereinbarten zwei Fahrstunden laufen ab, der Wind flaut ab zu einem Lüfterl, doch Ahab plappert weiter in einem arabisch-englischen Kauderwelsch und hält stur den Kurs zur Garteninsel, Kitchener Island. Selbstverständlich überzieht er bei weitem die vereinbarte Sollzeit, natürlich diskutieren wir über eine Aufzahlung, und am Ende des Tages einigen wir uns mit € 6,00 auch über den Fahrpreis.

21.12.2008, Assuan, Nuba Nile Hotel

Beim Morgenspaziergang entlang der Corniche passiere ich die Anlegestelle der Motorboote. Warum nicht eine motorisierte Kleinfähre besteigen? Das Ziel ist unwichtig, entweder wird eine der Inseln im Nil oder das gegenüberliegende Ufer angesteuert. Ich beobachte die mitfahrenden Passagiere, die mit kleinen Münzen

zahlen; der Fahrpreis ist also minimal. Das westliche Ufer ist unbefestigt, über eine Planke gelangen wir an Land. Und dieses Land besteht aus Sand.

Sandig ist die steile Uferböschung, sandig der ausgetretene Pfad hinein in die Wüste und hinauf auf die nächste Hügelkette, auf der weit entfernt ein weiß getünchter Gebäudekomplex auftaucht, das Simeonskloster. Eine endlose Kolonne von Menschen, Groß- und Kleinfamilien, Urgroßeltern und Kleinstkinder, festlich gekleidet, einzeln oder in Gruppen, stapft durch knöcheltiefen Sand den Berg hinauf.

Es ist ein hoher christlicher Feiertag, an dem tausende Kopten von nah und fern zum Simeonskloster pilgern. In der Wüste auf einer Bergkuppe gelegen, von einer 6 Meter hohen Mauer umgeben, ähnelt der Gebäudekomplex einer Trutzburg. Eine riesige Menschenmenge drängt sich in den weiten Innenhof, in dem die Pilger im Schatten der spärlichen Bäume beten, plaudern, rasten und picknicken. Vor den Klostermauern herrscht Jahrmarktstimmung. Für die Kinder gibt's Zuckerwatte und Ringelspiel, für die Erwachsenen T-Shirts und Schießbuden, für die Sportlichen Kamel- und Eselreiten. Besonderer Beliebtheit erfreuen sich Plastikchristbäume und Heiligenbilder, die im Auktionsverfahren versteigert werden und reißenden Absatz finden. Im weitläufigen Tal vor dem Klosterkomplex wird im heißen Wüstensand an mehreren Stellen Fußball gespielt, dazwischen rasen Reiter auf Kamelen das Tal entlang.

Der Rückweg durch den tiefen Sand ist bergab doch wesentlich leichter zu bewältigen als der morgendliche Anstieg. Für € 0,50 war es ein gelungener Ausflug.

22.12.2008, Assuan High Dam, Fähre Sina, 19 km

Eines ist in Ägypten gewiss: Vieles bleibt beim Alten, Änderungen gibt es kaum, nur die Preise werden laufend angehoben. Die Straße an der Ortsausfahrt Assuans nach Süden ist unverändert katastrophal, die Mülldeponie stinkt wie gehabt, unverändert kreisen auch die Riesenkrähen, nur die Schlaglöcher haben an Tiefe zugelegt, vor dem Zollgebäude wartet eine lange Menschenschlange, die Abfertigung ist nach viel Gedränge und Geschubse mit Stempelmarken, Formularen und Kontrollen unverändert umständlich.

Ich nehme es diesmal gelassen, weil ich weiß, dass die Fähre die Anlegestelle erst verlassen wird, wenn sie beträchtlich überladen ist. Langsam füllt sich das Schiff mit Sudanesen auf der Heimreise und Ägyptern auf dem Weg zu ihren Arbeitsstätten im Sudan sowie mit deren Gepäck, also Waren aller Art. Ich sichere mir rechtzeitig einen geeigneten Schlafplatz an Deck, eine lange Fahrt über den Nasser See steht bevor. Um 17 Uhr ist die Fähre völlig überfüllt, um 18,30 Uhr wird abgelegt.

Wir sieben Ausländer an Bord bilden bald eine Gruppe und tauschen Erfahrungen aus.

Steffen aus Deutschland ist mit seinem Motorrad unterwegs nach Äthiopien oder Kenia. Seine Reisezeit ist mit vier Wochen limitiert, sein Ziel hat er noch nicht festgelegt, weil er für den Rücktransport seiner Maschine einen geeigneten (Flug-)Hafen und/oder eine seriöse Spedition benötigt.

Davor ist Kroatie und gleichfalls mit einem Motorbike unterwegs; sein Ziel ist Südafrika. Vor der Abreise hat er viele Informationen gesammelt und unzählige Leute kontaktiert, was ihn allerdings, wie es sich in Khartum herausstellen sollte, nicht vor Problemen bewahren wird.

David und Christine befinden sich mit Fahrrädern auf dem Weg nach Khartum. David, englischer Zahnarzt, widmet sich hauptsächlich der Fotografie, während Christine, eine Deutsche, in einem Büro in England arbeitet. Bereits ihre

Ausrüstung und ihre Fahrräder lassen auf ausgedehnte Radreisen und reiche Raderfahrung schließen. Radtouren in Madagaskar, eine Umrundung des Victoria Sees in Ostafrika und die Überquerung des Uyuni Salzsees in Bolivien sind einige Highlights ihrer Radreisen. Besonders von der Schilderung ihrer Tour über den Uyuni See bin ich angetan.

Der Spanier Caldo und seine indonesische Gattin Gallu sind das genaue Gegenteil des englisch-deutschen Paares. Caldo und Gallu sind auf dem Weg nach Indonesien, arm wie die Kirchenmäuse, obwohl man das bei Caldo, der zum Islam konvertiert ist, vielleicht anders formulieren sollte. Noch nie hat Caldo einen Beruf ausgeübt, selbst bei der Reparatur eines Fahrrads ist Gallu geschickter als ihr Mann. Beide haben keinerlei Erfahrung mit Radreisen, selbst das Radfahren hat Gallu erst unmittelbar vor der Abfahrt in Spanien erlernt. Wie auch die Fahrräder erst wenige Tage vor Reiseantritt gebraucht und billigst erworben wurden. Und dennoch haben die beiden schon die weite Strecke von Nordspanien über Marokko bis Ägypten geschafft.

Ich bin auf dem Weg, Ägypten nach einem Kurzbesuch zu verlassen. Nach etwas mehr als vier Tagen auf der Straße und nach fast ebenso langem Warten in Assuan auf die Abfahrt der wöchentlich verkehrenden Fähre steht in Wadi Halfa der eigentliche Start der Radtour erst bevor. Ich habe einige neue Erfahrungen gesammelt, doch der generelle Eindruck bleibt unverändert: Großes Land, große Probleme, große Vergangenheit, ungewisse Zukunft.

## 9. Weihnachten in der Wüste

23.12.2008, Wadi Halfa, Nile Hotel, 3 km

Nach einer sternklaren, windigen und kalten Nacht kehren mit der aufgehenden Sonne langsam die Lebensgeister zurück, als wir Abu Simbel passieren. Der Kapitän erfüllt Davids Wunsch, ganz nahe an den Tempelanlagen vorüber zu fahren. Mächtig erheben sich die vier kolossalen Statuen des Ramses vor dem Großen Tempel, majestätisch im Licht der ersten Sonnenstrahlen, winzig erscheinen dagegen die Touristen am Fuß der Statuen.

Der See ist glasklar, die angrenzenden Hügel zeigen keine Spur von Vegetation oder Besiedlung, doch an Bord stinkt es. Die Sanitäreinrichtungen sind völlig unzureichend und dem Ansturm der Notdurftwilligen nicht gewachsen, daher erübrigt sich die Frage, ob einige Mitreisende nach Kacke riechen.

Lange müssen wir in Wadi Halfa warten, bis wir das Schiff verlassen dürfen. Beim Ausladen herrscht die übliche Drängelei. Doch die Zollabfertigung erfolgt überraschend schnell; bereits zwei Stunden nach dem Andocken verlassen wir das Zollgebäude.

Auf direktem Wege fahre ich in das Nile Hotel: Sand auf der Straße, Sand im Eingangsbereich, Sand im Innenhof, Sand im Zimmer. Alles ist unverändert, selbst ein Gast, mit dem ich vor 11 Monaten das Zimmer teilte, ist wieder da: Der Japaner Takeshi bereitet sich auf die nächste Fahrt mit seinem Fahrrad in die Wüste vor.

Vor der Weiterfahrt nach Süden sind noch die Registrierung bei der Polizei zu erledigen und diverse Permits einzuholen. Die Hoffnung auf eine rasche Erledigung schwindet im Lauf des Nachmittags: Der Polizeichef hat sich bereits zurückgezogen.

Nach mehreren Versuchen wird mein Telefongespräch nach Österreich durchgestellt. Die Gesprächsgebühren halten sich mit € 1,50 pro Minute durchaus in Grenzen.

Am Nachmittag absolviere ich das volle Besichtigungsprogramm. Zwei Blocks nach Süden, drei Blocks nach Osten, dann zurück zu den Restaurants. Im Süden ist wenig los: In der Kfz-Werkstätte wird ein lädiertes Pkw repariert, im sandigen Gelände des Busbahnhofs ein Bus auf Lkw-Chassis für die Fahrt nach Dongola beladen. Im Osten der Stadt klettere ich auf einen der markanten, den Ort überragenden Felsen. Viel Neues ist ja nicht zu sehen: Die Gebäude der Stadt kenne ich vom Vorübergehen, die Farbe des nahen Nasser Sees unterscheidet sich kaum vom stahlblauen Himmel, um den Ort sandige vegetationslose Wüste.

In der Sonne ist es mit 30°C recht warm, im Schatten mit einem kräftigen Nordwind hingegen kühl. Ich kehre zurück ins Teehaus. Für den Betreiber des Lokals ist es draußen nicht windig genug, für die Touristen stellt er die Deckenventilatoren an.

Ein Willkommensgruß hängt an der Wand: Wlkam to Sudan! Sudan war bis 1955 eine britische Kolonie, das englische „Welcome“ ist allen Sudanesen geläufig. Weil Umlaute im Arabischen häufig nicht geschrieben werden, macht „wlkam“ durchaus Sinn und ist auch ernst gemeint.

Das gut besuchte Teehaus bietet vor dem Abendessen eine günstige Gelegenheit zum Beobachten der sudanesischen Gäste, die Wasserpfeife rauchend und heftig diskutierend im Lokal sitzen und fortwährend auf den Boden spuken. Das Spuken schmälert nicht meinen Appetit. Mein Essen besteht aus drei Fischen – sind es Nilbarsche? – mit Reis und Gemüseintopf; als Salat werden Tomaten und Paprika serviert. Dazu wird Tee getrunken, Alkohol ist im Sudan ohnehin tabu.

24.12.2008, Camp in der Wüste, 94 km

Die Registrierung ist abgeschlossen, ich bin im sudanesischen Computersystem erfasst, die Gebühren von 61,00 sudanesischen Pfund - etwa € 20,00 - sind bezahlt, nach zirka zehn Anlaufstellen in der Polizeistation ist der Behördenmarathon um 12 Uhr beendet.

Noch schnell gegessen, getrunken und ausreichend Wasser gebunkert, dann geht's ab in die Wüste. Der kräftige Nordwind sollte vorerst das Weiterkommen erleichtern, Inshallah, so Gott will. David und Christine treten kräftig in die Pedale, auch Caldo und Gallu sind gut drauf. Ein wenig Abwechslung bringt ein kleines Rennen auf einem vor kurzem asphaltiertem Straßenstück. Hier herrscht kein Verkehr, die Straße gehört uns ganz allein.

Am späteren Nachmittag schließen Steffen und Davor mit ihren Motorrädern auf. Ein letztes Fotoshooting, und wenig später verliert sich das Brummen ihrer Motorbikes in der hügeligen Landschaft.

Vor einem Jahr war hier noch eine Riesenbaustelle, jetzt ist ein 50 km langes Teilstück asphaltiert. Die sudanesischen Ingenieure und chinesischen Straßenbauer haben fleißig gearbeitet. Doch dann hat uns die Schotterpiste wieder, zäh geht es durch die farbenprächtige und vegetationslose Steinwüste.

In einem schmalen, mit Sand gefüllten Quertal zur Hauptstraße finden wir Schutz gegen den kalten Nordwind und schlagen unsere Zelte auf. Mit der untergehenden Sonne sinken die Temperaturen. Dem Abendessen fehlt das weihnachtliche Flair; gekochte Eier, Fetakäse, Brot und Wasser unterscheiden sich doch sehr von europäischen Festtagsessen. Höhepunkt des Abends ist eine Tasse englischen Tees in Davids Zelt.

Caldo ist äußerst knapp bei Kasse und offensichtlich sehr glücklich mit dem kleinen Darlehen, das er von David erhält. Für Caldo ist es ein echtes Weihnachtsgeschenk, wenngleich es nicht viel sein kann, weil kein vorsichtiger Reisender größere Bargeldbeträge mit sich führt. Ich vertraue auf Reiseschecks, obwohl ich auch immer etwas Bares in den Taschen habe.

Schon ist die Nacht hereingebrochen, Weihnachtsabend in der Wüste, kein Baum im Umkreis von hundert Kilometer, natürlich auch kein Weihnachtsbaum, kein Lichtlein brennt, nur die Sterne am Himmel funkeln kristallklar und zum Greifen nah.

Zum Schutz vor der Kälte verkrieche ich mich in mein Zelt, jetzt bewähren sich Thermounterwäsche und Daunenschlafsack. In der Nacht sinkt die Temperatur auf deutlich unter null Grad.

25.12.2008, Camp in einem Palmenhain bei Akascha, 88 km

David und Christine lassen sich Zeit mit dem Zeltabbau. Ihr Flugzeug verlässt Khartum erst in drei Wochen, sie haben keine Eile. Die farbenfrohe Landschaft eignet sich prächtig zum Fotografieren, sie bleiben zurück.

Caldo und Gallu mit ihrem staunenswert fröhlichen Gehabe kämpfen sich unverdrossen durch den oft knöcheltiefen Sand. Auf ihren Mitleid erregenden Fahrrädern mit den abgefahrenen Reifen kommen sie ganz gut voran, wobei Gallu immer wieder zu Schraubenschlüssel oder Schraubenzieher greifen muss.

Wir fahren einmal zusammen, ein anderes Mal getrennt, durch das öde und vegetationslose Land, treffen uns wieder beim einsamen Rasthaus mit den drei Bäumen und fünf Hühnern, dann an der Straßenkreuzung vor Abri. Hier halten gerade zwei Autobusse auf dem Weg nach Wadi Halfa, ebenso viele Fahrgäste im Passagierraum wie auf dem mit Gepäck und Fracht bereits überladenen Dach.

Das Essen - Fuul, was sonst - köchelt noch. Ich nütze die Wartezeit zu einem Rundgang durch das Minidorf, bestehend aus zwei Tee- und vier Wohnhäusern. Ein Dorfbewohner lädt mich in sein Haus ein, seine Ehefrau serviert Tee, mit der Verschleierung nimmt man es hier nicht genau. Haus und Hof sind, wie nicht anders zu erwarten, sehr sauber, die Einrichtung beschränkt sich auf das Allernotwendigste.

Hier wurde mit dem Bau der neuen Straße noch nicht begonnen. Die Piste ist teils steinig, teils so sandig, dass ich manchmal das Rad schieben muss.

Ich bummle am Nachmittag, um auf Caldo und Gallu zu warten. Am Abend errichten wir unsere Zelte nahe einem verfallenen Gebäude in einem Dattelhain über dem Nilufer zwischen den Orten Akascha und Abri. Im Nu haben wir einige trockene Äste und einen vermodernden Baumstamm zu einem Haufen aufgeschichtet und ein Feuer entfacht. Im Schein des flackernden Lagerfeuers erzählt Caldo von Weihnachten in Spanien, von der Zeit, als er noch nicht zum Islam übergetreten und noch Christ war. Und mit den Geschichten über spanische Weihnachtsfeste klingt, bei milden Temperaturen zwischen sudanesischen Dattelpalmen unter einem glasklaren Sternenhimmel, der diesjährige Christtag langsam aus.

26.12.2008, Camp am Nil zwischen Abri und Dolgo, 96 km

Wieder ein sonniger und windiger Tag. Die Sonne brennt erbarmungslos auf das kahle Land, doch der kühle Nordwind macht das Fahren erträglich. Selbst die Mücken meiden den Nordwind, doch im Windschatten sind sie überall, auf der Kleidung, im Gesicht, in den Ohren. Die windgeschützten Plätze werden von kleinen Mücken beherrscht, während sich die größeren Fliegen in die dunklen Räume der Teehäuser und Restaurants zurückziehen.

Wir fahren jetzt in einem immer größer werdenden Abstand. Heute drossle ich nicht länger das Tempo, um auf Caldo und Gallu zu warten.

In diesem Bereich ist die Straße bzw. der Unterbau der neu zu errichtenden Straße teilweise fertiggestellt. Die Piste führt jetzt nicht mehr durch die Dörfer am Nil, die ehemals kaum passierbaren Sandlöcher an den Ortseinfahrten sind Geschichte. Die neue Straße bringt aber neue Probleme. Die Ortszufahrten sind nicht gekennzeichnet, an der im Bau befindlichen Straße bestehen keine Versorgungsstationen, wegen der vielen Baustellen weiß ich nicht annähernd genau, wo ich mich befinde.

Ich fahre durch eine langgezogene Senke, als ich am Straßenrand zwei schwer gepackte Reiseräder ausmache, daneben zwei Personen bei einem späten Frühstück. Eric Schambion und Amaya Williams legen gerade eine Pause ein auf ihrer abenteuerlichen Reise durch Afrika. Im Jahr 2006 in Frankreich gestartet, wollen sie dort im Mai 2009 ihre Rundfahrt durch den schwarzen Kontinent und Südeuropa beenden. Ihre Visitenkarte spricht Bände: 30 Länder, 30.000 Kilometer, Reisebeschreibung nachzulesen unter [www.worldbiking.info](http://www.worldbiking.info). Welch gewaltige Tour durch Nord-, West-, Zentral-, Süd- und Ostafrika. Endlich treffe ich Leute, die konkrete Auskünfte zum Süden Äthiopiens und zum touristischen Niemandsland Mozambik geben. Beide engagieren sich für ein konkretes Projekt, gebrauchte Fahrräder für Afrika. Jahre später recherchiere ich im Internet: Eric und Amaya radeln gerade durch China, haben etwa 100.000 km seit 2006 zurückgelegt.

Eric und Amaya sind die letzten Reiseradler, die ich auf meiner Afrikatour treffe. Und ihre Tipps zur Route in Südäthiopien werden sich als wertvoll erweisen.

Das Tagebuch schreibe ich heute im Schein eines Lagerfeuers in einem Palmenhain am Nil. An Brennmaterial herrscht kein Mangel, zuhauf liegen trockene Palmwedel und abgehackte Äste herum. Der Wind hat sich gelegt, ringsum ist es friedlich

und ruhig, am Firmament funkeln die Sterne. Weihnachten, im Norden des muslimischen Sudans ohnehin bedeutungslos, ist nahezu vorüber.

27.12.2008, Camp in der Wüste zwischen Dolgo und Kerma, 78 km

Jetzt stellt sich ein unvorhergesehenes Problem mit dem Trinkwasser ein. Alle Dörfer am Nil werden mit der im Bau befindlichen Straße weiträumig umfahren, der zuvor schon spärliche Reiestrom bleibt den Dörfern fern. Weil Einheimische ohnehin kein Trinkwasser in abgefüllten Behältern kaufen, entfällt für die Kaufleute auch der Anreiz, Trinkwasser in Flaschen zu führen. Den wenigen Radtouristen bleibt nur die Wahl, möglicherweise verunreinigtes lokales Wasser zu trinken oder dieses abzukochen.

Doch ich habe Glück. Wie viele nach- oder entgegenkommenden Fahrzeuge hält auch ein französisches Paar, Lionel und Yvonne, seit drei Jahren mit einem Allradfahrzeug auf Weltreise, jetzt auf dem Weg nach Ägypten. Zur Standardausrüstung jedes motorisierten Weltreisenden zählt natürlich ein Filtergerät zur Wasserreinigung: An Ort und Stelle setzen sie das Gerät in Betrieb und versorgen mich mit dem notwendigen Trinkwasser.

Ich frage mich zum Ortszentrum von Dolgo durch. Ein Hinweis ist jedenfalls goldrichtig: „Folge dem Esel mit dem Karren“. Der Esel ist zwar langsam, doch er führt mich ans Ziel, in das Stadtzentrum.

Am Abend sitze ich wieder an einem Lagerfeuer unter einem unfassbar klaren Sternenhimmel. Rundherum ist es muckmäuschenstill, leise nur knistert das Feuer.

28.12.2008, Dongola, Almualllem Hotel, 119 km

Der Himmel ist wolkenlos, in der Sonne ist es heiß, der Wind aus Norden bleibt kühl.

Ich habe erst wenige Kilometern zurückgelegt, als ein entgegen kommender Station Waggon stoppt: Auf Hochglanz poliert, Chauffeur am Steuer, sudanesischer Standarte am Kühlergrill. Dem Fahrzeug entsteigt ein seriös aussehender Herr in Anzug und Krawatte. Eng Taher ist extrem freundlich, stellt sich vor, er ist Gouverneur des Bezirkes Dolgo: Wenn ich irgendetwas brauche, wenn er mir irgendwie helfen kann, ich soll mich umgehend an ihn wenden. Wieder einmal diese unfassbare Gastfreundschaft der Sudanesen! Undenkbar in Europa, ein Bezirkshauptmann, der einem Ausländer ungefragt Hilfe anbietet!

Kurz darauf hält das nächste entgegenkommende Fahrzeug. Claudio und Yvonne sind auf dem Heimweg nach Italien. Der heutige Tag entwickelt sich zum Tag der Begegnungen.

Die Abfahrt nach Kerma ist, wie die Abzweigungen zu den anderen Orten am Nil, für mich Ortsunkundigen nicht zu finden. Dort, wo ich die Abfahrt vermute, ist ein offenes und sandverwehtes Gelände, ein Friedhof, mit weit auseinander liegenden einfachen Grabsteinen und kaum erkennbaren Grabstätten. Quer durch das Gräberfeld radle ich zu einer am Palmenhain gelegenen mehrstöckigen Moschee, umgeben von einigen niedrigen Gebäuden. Mehrere ältere Fahrzeuge parken im Schatten eines Baumes, unter dem etwa zehn Männer eine Mahlzeit einnehmen. Noch bevor ich die frei zugängliche, innen völlig schmucklose, von einer mächtigen Kuppel überdachte Moschee besichtigen kann, werde ich zum Essen eingeladen. Erfreut nehmen die Gastgeber meine guten Tischmanieren zur Kenntnis: Hände waschen, mit den Fingerspitzen der rechten Hand essen - die Linke ist bekanntlich unrein, man putzt sich damit üblicherweise den Hintern -, kräftig zulangen, das Essen loben, ein wenig rülpsen. Die Männer haben eine



geschäftliche Besprechung mit einem Gebet in der Moschee und mit einem gemeinsamen Essen besiegelt.

Die Lokandas in Dongola sind wahrlich nicht einladend. Das Lord Hotel ist belegt, die beiden angrenzenden Hotels in der Hauptstraße sind grindig. Ich versuche es in einer Seitengasse, das Hotel sieht nicht vertrauenserweckend aus. An der Rezeption beantworte ich zuerst zwei ungewöhnliche Fragen: Warum ich in diesem Hotel wohnen will und ob ich den Zimmerpreis bezahlen kann. Das Management entscheidet, dass ich ein gerade frei werdendes Zimmer beziehen darf. Doch als ich die Unordnung im Gang und Zimmer sehe und den ekligen Geruch wahrnehme, nehme ich Reißaus. Gerne habe ich darauf verzichtet, herauszufinden, ob in diesem Quartier eine sehr heruntergekommene Absteige oder ein letztklassiges sudanesischen Bordell betrieben wird.

Das Almualllem hebt sich preislich und qualitativ deutlich von der Konkurrenz ab. Große Zimmer, gute Küche, lange Speisekarte, selbst das Fahrrad wird im Keller des Hauses sicher verwahrt.

29.12.2008, Dongola, Almualllem Hotel

Dieser Ruhetag ist eingeplant. Total erschöpft vom anstrengenden Ritt über die Sand- und Schotterpisten schlafe ich, unterbrochen von einem kurzen Frühstück bis 16 Uhr. Und ich stehe lediglich auf, um bei der Polizei die Formalitäten mit der Registrierung zu erledigen.

30.12.2008, Old Dongola, in einem Privathaus, 112 km

Die Straßenbauer waren 2008 nicht untätig und haben weitere Kilometersteine gesetzt; wiederum rechts und links der Straße in einem Abstand von zirka 200 Metern, wobei jetzt als erste Zahl 443 ausgewiesen wird. Also 443 km bis zwei Radstunden vor Omdurman? Für die letzten 50 Kilometer bis Dongola hat das Budget nicht gereicht.

Keine Wolke am Himmel, es ist strahlend schön, aber um die Mittagszeit bereits sehr heiß. Nach einer längeren Rast in einer Essenshalle und einigen Meilen auf der Straße stoppt ein nachkommender Geländewagen. Der Fahrer lädt mich in sein Dorf ein, ich nehme die Einladung an, wir hieven das Fahrrad auf dem Dachträger. Nach einigen Kilometern liegt abseits der asphaltierten Hauptstraße ohne erkennbare Zufahrt das Dorf Old Dongola. Mit gleichbleibender Geschwindigkeit verlässt der Fahrer das Asphaltband und pflügt durch den Sand in Schlangenlinien dem Dorfe zu. Er würgt den Motor fast ab und vollbringt beinahe das Kunststück, mit einem allradgetriebenen Auto im Sand stecken zu bleiben. El Saddig ist ein miserabler Autofahrer, aber ein bekannter Archäologe, absolvierte viele Auslandsreisen, hatte Lehraufträge an ausländischen Universitäten, unterrichtet zur Zeit an der Juba-Universität in Khartum und verbringt nun einige Tage in seinem Heimatdorf. Eigentlich liegt sein Geburtsort am anderen Nilufer, doch wurde das alte Dorf bei der Flutkatastrophe im Jahr 1988 zerstört und von den überlebenden Bewohnern an geschützter Stelle am westlichen Nilufer wieder aufgebaut. Die Landwirtschaft mit den Feldern am Nil betreibt jetzt Dr. El Saddigs Bruder Salti Hammad mit seiner großen Familie, die sich im Lauf des Abends einfindet und unzählige Fragen zu westlichen Sitten und Gebräuchen stellt.

Ein Besuch der „alten christlichen Metropole“ und der archäologischen Ausgrabungen von Old Dongola in der Wüste am östlichen Nilufer erscheint mir doch zu umständlich und zeitraubend, also lehne ich die Einladung Saddigs zu dieser Tour in die ehemalige Hauptstadt des Königreiches Makuria freundlich ab.

31.12.2008, Camp nördlich von Tamtam, 103 km

Mahas salama - auf Wiedersehen, ich verlasse Euch in Frieden. Mit der Zeit lerne ich doch noch einige Brocken arabisch.

Heute breche ich wegen des ausgiebigen Frühstücks später als üblich auf. Normalerweise stehe ich im Dunkeln auf, packe, frühstücke und versuche, vor Sonnenaufgang auf der Straße zu sein. Die Morgenkälte macht mit der aufgehenden Sonne rasch wärmeren Temperaturen Platz, ab 11 Uhr ist es bereits unangenehm heiß.

Auf der Straße herrscht kaum Verkehr, an den Bewohnern der wenigen Dörfer scheint der Jahreswechsel spurlos vorüber zu gehen. Keine Knallfrösche, keine Feuerwerkskörper, kein Lärm, alles nimmt seinen gewohnten Lauf.

Das Mobiltelefon erweist sich in dieser Einöde als nutzlos. Keine Telefonverbindung nach Österreich ist herstellbar, die Anzeigen am Handy wechseln von „Netz überlastet“ zu „keine Verbindung“.

1.1.2009, Buhan, „Gästehaus Buhan“, 176 km

Nach Weihnachten in der Wüste verschlafe ich nun auch den Jahreswechsel in der Wüste. In der Silvesternacht frischt der Wind deutlich auf, das Zelt stöhnt und ächzt, die Packtaschen sichern die windzugewandte Seite, am Morgen habe ich Probleme beim Zeltabbau, derart kräftig weht der Wind.

Alle Anzeichen sprechen für einen leichten Sandsturm. Sehr kühl, dichte Sandschwaden, abnehmende Sicht, der Asphalt mit einer Sandschicht bedeckt, der Verlauf der Straße lässt sich nur erahnen. Dennoch komme ich gut voran, denn der Nordwind schiebt kräftig an.

Am späten Nachmittag halte ich bei einem Teehaus in Buhan; natürlich steht nur Fuul auf dem Speiseplan. Nächtigen im Teehaus ist nicht möglich, denn die Ortsgemeinschaft hat ein Gästehaus errichtet. Ein Gemeindebediensteter führt mich zur Unterkunft, Ali Baba sein treffender Name. Denn er benimmt sich wie der Räuberhauptmann, als er den Betrag für die Nächtigung (8,00 Pfund = € 2,70) ziemlich schroff einfordert. Er versteht nicht, warum ich nicht zahlen will und ich verstehe nicht, warum ich zahlen soll. Denn das Gästehaus ist lediglich ein gemauerter, überdachter und halb vom Sand verwehter Rohbau ohne Fenster und Türen. Aber ein Zimmer ist windgeschützt, nur leicht mit Sand bedeckt, darin schlage ich mein Zelt auf.

2.1.2009, Khartum, Jugendherberge, 138 km

Der Sandsturm flaut ab, die Luft wird zunehmend klarer. Die flache Landschaft wandelt sich von eintönig zu etwas weniger eintönig, die Steinwüste um Dongola wurde inzwischen von einer Mischung aus Stein und Sand abgelöst. Sand prägt die Landschaft vor und in Omdurman.

Kein markanter Orientierungspunkt, kein Wegweiser, auch diesmal verirre ich mich in Khartums Schwesternstadt. Wiederum ist es ein hilfsbereiter Lehrer, der in einem Tuk-tuk aufkreuzt, um mir den richtigen Weg nach Khartum zu zeigen. Omdurman ist riesig, schmutzig und chaotisch, also unverfälscht orientalistisch.

Ich quere die Brücke über den Weißen Nil, grau in der Nachmittagssonne und wenig Wasser führend. Sunt Forrest, das leicht bewaldete Naherholungsgebiet Khartums

zwischen der mehrspurigen Hauptverkehrsstraße und dem Nil lasse ich rechts liegen und finde nach einigem Suchen die nicht gerade billige Jugendherberge.

Bei der erst vor kurzem abgeschlossenen Renovierung der Herberge wurde offensichtlich auf die Erneuerung der Einrichtung vergessen. Nur ein kurzes Nickerchen will ich machen, weil ich hundemüde bin. Hingelegt, kurz geschlafen, umgedreht: Schon liege ich auf dem Boden, denn das Bett ist zusammengebrochen.

Erst dann kommt die Körperpflege: Sand und Staub entfernen, klare Sicht verschaffen. Nach einem kurzen Rundgang um den Häuserblock und einem Imbiss in einem nahen Restaurant ziehe ich mich zurück auf ein zwischenzeitig ausgetauschtes, stabiles Bett.

3.1.2009, Khartum, Jugendherberge, 13 km

Khartum hat ausländischen Touristen wenig zu bieten; inländische Touristen gibt es ohnehin keine. Einige skurril anmutende Werbetafeln fordern etwa Menschen auf, Autos auf Kredit zu kaufen. Wie wird hier von den Banken das islamische Verbot gehandhabt, keine Zinsen zu nehmen? Vor Großbaustellen zeigen Hinweistafeln, wer in Afrika das Sagen hat: Chinesische Fonds und Banken finanzieren den Bau vieler Neubauten. Der Hauptplatz der Stadt ist mit Müll überseht, die wenigen Geschäftsstraßen tun es dem Hauptplatz gleich.

Mein Tagesprogramm ist nicht besonders aufregend: Ausruhen, entspannen, Kräfte sammeln, Geld wechseln. Wobei der Wechsel einiger Reiseschecks in sudanesischer Pfund etwa zwei Stunden in Anspruch nimmt. Zuerst mache ich mich auf die Suche nach der einzigen Bank, die Reiseschecks akzeptiert. Dann den Wachmann vor der Bank mit der Bewachung meines Fahrrades beauftragen, zwischen den langen Warteschlangen in der Bank den richtigen Schalter finden, einen zuständigen Sachbearbeiter suchen, einen langen Antragsbogen ausfüllen, mehrere Unterschriften leisten, Antrag mit Reisepass und Schecks dem Bankmitarbeiter übergeben, lange warten, zusätzliche Fragen beantworten, wieder lange warten, weitere Unterschriften leisten, und als ich schon alle Hoffnung aufgegeben, kann ich an der Kassa das Geld in Empfang nehmen.

Im Blue Nile Sailing Club hat Davor sein Zelt aufgeschlagen. Seit mehreren Tagen hängt er hier fest, weil das äthiopische Konsulat in Khartum wieder einmal keine Einreisevisa für Äthiopien erteilt. Jeden Tag erhält Davor die lapidare Antwort: „Gehe zur zuständigen Botschaft in Wien, dort bekommst du das Visum“. Bitter, wenn man zu Hause völlig anders lautende Auskünfte erhalten hat. Aber die äthiopischen Beamten bleiben stur, hier sind sie allmächtig, das Problem eines Einzelreisenden interessiert sie nicht.

Davor steht vor einer schwierigen Entscheidung. Umdrehen, nach Europa zurückfahren und es vielleicht ein anderes Mal versuchen. Oder, nach Jahrzehnten des Bürgerkriegs als erster Europäer, den Südsudan zu durchfahren. Die Bewilligungen für die Durchfahrt hat er sich besorgt, aber er zögert. Die Gefahren sind unüberschaubar: Minen, Milizen, marodierende Banden, wilde Tiere, schlechter Straßenzustand, alles in Schwebelage. Die Einheimischen nennen es einen „gefährlichen Weg“. Davor ist unentschlossen, kein Abenteurer.

In Zagreb besuchte Davor den sudanesischen Botschafter, heute besucht der Botschafter den Blue Nile Sailing Club. Ausgiebig wird das Wiedersehen mit der Familie seines Bruders Kamal Omer gefeiert, lautstark toben die zahlreichen Kinder im Gelände herum, Fotos werden herumgereicht und geschossen, lebhaft unterhalten sich beim Nachmittagstee die Frauen und Männer. Davor und ich sind zur Feier eingeladen, mehrmals versuche ich vergeblich, mich zu verabschieden.

Der Nachmittag verläuft entspannt, es ist heiß, aber der heftige Wind hat nachgelassen.

4.1.2009, Camp auf einem Friedhof bei Kamlin, 77 km

Ich komme erst sehr spät in Khartum weg; wieder habe ich Probleme, die Straße nach Wad Medani zu finden. Die südlichen Vororte von Khartum ähneln jenen von Omdurman: Flach, sandig, weitläufig, einstöckige Gebäude bis zum Horizont, keine markanten Orientierungspunkte. Immer wieder frage ich mich, ob ich auf dem richtigen Weg bin.

Die Hauptstraße nach Süden ist in einem schlechten Zustand, schmal, viel Verkehr, gefährlich, immer wieder weiche ich auf das steinige Bankett aus. Es ist heiß, ich habe keinen Biss, noch dazu ist das Mittagessen miserabel.

Die Einladung zu einer Nächtigung bei einer Familie schlage ich aus, das Familienoberhaupt macht keinen vertrauenserweckenden Eindruck.

Da fahre ich lieber einige Kilometer weiter. Abseits der Hauptstraße stehen in Sichtweite eines Dorfes mehrere Tamariskenbäume. Darunter und daneben, in Gruppen oder verstreut, Steine. Zu spät merke ich, dass ich mich auf einem Friedhof befinde. Aber da habe ich im Schatten eines Gebüsches und mehrerer Bäume bereits einen ebenen und sandigen, zum Kampieren hervorragend geeigneten Platz gefunden. Mein Erscheinen blieb nicht unbemerkt. Hirtenjungen, die ihre Herden über den Friedhof ins Dorf treiben, lassen ihre Ziegen ziehen und wollen mir unbedingt beim Zeltaufbau helfen. Die Nacht verläuft, wie auf einem Friedhof in einer Quasi-Wüste nicht anders zu erwarten, ruhig. Meine Bedenken, dass mir Dorfbewohner das Zelteln auf dem Totenacker übelnehmen könnten, sind unbegründet.

5.1.2009, Abu Osher, in einem Privathaus, 50 km

Eine Zeit lang läuft es ganz passabel, doch dann weht nur noch starker Gegenwind. Ich schaffe kaum noch Schritttempo, nach mehreren Stunden bin ich fix und fertig.

Da nehme ich in Abu Osher die Einladung der Familie El Hibir Mohamed Younis in ihr Haus gerne an. Mohamed, in Pension gehender Englischlehrer, seine Frau Nimat und ihre zwei noch im Haus lebenden Kinder Sarah und Saief sind mit Packen beschäftigt. Die Familie bereitet einen Umzug nach Khartum vor, wo bereits einige der älteren Kinder studieren. Kürzlich hat Mohamed ein Haus in Khartum um US\$ 200,00 pro Monat gemietet, für sudanesischen Verhältnisse sauteuer, doch mit der Zusammenführung der Familie in Khartum erwartet er sich einige Einsparungen.

Während ich nachmittags raste bzw. schlafe, kauft Mohamed am Markt - gibt es denn überhaupt in diesem kleinen Dorf einen Markt? - Fleisch, Gemüse und Obst ein. Nimat bereitet daraus ein hervorragendes Mahl, wir speisen wie die Fürsten, eine wahre Wohltat für meinen lädierten Magen.

Ein weiterer, vermutlich der maßgebliche Grund für Mohameds Umzug nach Khartum ist seine Tätigkeit in einer islamisch-sozialistischen Partei. Seine Haltung ist regierungskritisch, ist er doch Mitglied einer in der Opposition zur Regierung stehenden Partei. Für mich weniger einleuchtend sind angesichts der Machtfülle der Regierung seine Hoffnung auf Mandatsgewinne seiner Partei bei den bevorstehenden Wahlen und sein uneingeschränktes Vertrauen in eine bessere Zukunft. Hauptthema der abendlichen Diskussion ist allerdings das Bombardement der Gazah-Region durch Israel und die tiefsitzende Aversion der Araber gegen den Judenstaat.

6.1.2009, Wad Medani, Hotel Nil, 76 km

Fuul und Hitze fordern ihren Preis. Fuul mag den Magen füllen, die Bohnen mögen für eine rasche Verdauung sorgen, aber kräftigend ist dieses Essen gewiss nicht. Überdies verliere ich wegen der hohen Temperaturen zu viel Flüssigkeit. Ich fühle mich zusehends schlapper, bereits mittags ist jede Energie verbraucht, nachmittags ist jeder Tritt eine Qual.

Die bevorstehende Strecke durch die Trockensavanne zur äthiopischen Grenze hat mich schon vor einem Jahr zu viel Substanz gekostet. Landschaftlich ohnehin uninteressant, werde ich nicht nochmals bei hohen Temperaturen gegen den Wind ankämpfen. Diesmal nehme ich den Autobus nach Galabaad.

In der Busstation von Wad Medani herrscht ein regelrechter Kampf um jeden Passagier. Wenn es um die Verteidigung ihrer Reviere als Kundenfänger geht, verhalten sich einige Sudanesen äußerst aggressiv. Sie stoßen, schubsen, kneifen, und können oft nur mit Mühe von einander getrennt werden: Dschihad im Busbahnhof. Bei Temperaturen um 40°C kann man auch leicht in Wallung geraten. Neunzehn Pfund (€ 6,00) zahle ich für die Fahrkarte nach Gadaref; zehn Pfund für den Transport des Fahrrads ist offensichtlich ein runder Einheitspreis, der unabhängig von der Fahrstrecke eingehoben wird. Erleichtert atme ich auf, als ich das Ticket nach Gadaref in Händen habe und dem Hexenkessel aus Kundenfängern, Krüppeln und bettelnden Kindern entkomme.

Ich nächtige im Nil Hotel, trotz des „Freundschaftsrabattes“ ist der Preis von 50 Pfund zu hoch, die Klimaanlage zu laut und das fensterlose Zimmer zu klein. Angenehm ist hingegen der schattige Garten mit einer netten Terrasse vor dem Cafehaus. Im Restaurant am Nil werde ich wie ein Stammgast begrüßt. Nur wenige Ausländer halten in Wad Medani. Und ich bin das seltene Exemplar, das innerhalb eines Jahres das Restaurant ein zweites Mal besucht, richtiggehend eine Sensation.

7.1.2009, Galabaad/Metema, Hotel ?

Vormittags warte ich auf den Bus nach Gadaref, nachmittags auf das Sammeltaxi nach Galabaad. Doch das Warten ist allemal angenehmer als unter der heißen sudanesischen Sonne Rad zu fahren.

Außerdem ist die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel wesentlich preiswerter als die Fortbewegung mit dem Fahrrad. Für die 250 km lange Strecke von Wad Medani nach Galabaad zahle ich einschließlich Radmitnahme € 16. Da habe ich ein Jahr zuvor auf dieser Strecke mehr allein für Getränke ausgegeben, Essen und Nächtigungen sind da nicht inkludiert. So gerechnet ist Radfahren gewiss nicht die billigste Form des Reisens.

Natürlich buhlen auch in Gadaref die Schlepper um jeden Reisenden. Die Busstation liegt außerhalb der Stadt an einer schattenlosen Straßenkreuzung, es ist brütend heiß und die Kundenfänger sind ungewöhnlich aggressiv. Schnell habe ich mich für ein Bokasi entschieden, doch das Sammeltaxi startet erst, als alle Plätze besetzt sind, und das dauert eine lange Weile.

Der abendliche Grenzübertritt ist so problemlos wie zeitaufwendig. Ich habe mich bereits daran gewöhnt, dass in Afrika nichts rasch abgewickelt wird. Also erledige ich den Behördenmarathon auf sudanesischer Seite, überschreite die Grenze und warte geduldig in der äthiopischen Polizeistation, während eine Polizistin in der zunehmenden Dämmerung ebenso geduldig in den handgeschriebenen Fahndungslisten blättert. Die Dieselgeneratoren stehen heute still, vermutlich fehlt es an Treibstoff, liefern somit keinen elektrischen Strom. Erst als es im Polizeiquartier stockdunkel ist und die Beamtin nichts mehr sieht, schubladisiert sie die Fahndungslisten und greift zum Einreisestempel.

Guides, Girls, Geldwechsel, Kerzenlicht im Hotel, die Angebote haben sich im Jahresverlauf nicht geändert. Meine Zimmernachbarin ist Sanleit. Oder schreibe ich ihren Namen richtig „Sun light“, was durchaus ihrer Art entspricht. Sie sei Krankenschwester, habe in einem Krankenhaus in Khartum gearbeitet, wohne in Addis Abeba. Sie ist fröhlich, wir trinken ein paar Bier, sie lädt mich nach Addis ein, morgen nehmen wir getrennte Busse. Sex ist in Afrika wegen AIDS ohnehin tabu, obwohl viele „Hotels“ vorgesorgt haben. Zur Standardausrüstung jedes schlechten Hotelzimmers südlich des Sudans zählt neben der Bibel auf dem Nachtkästchen eine prall mit Kondomen gefüllte Schublade. Und weil ich hauptsächlich in preiswerten, somit „schlechten“ Hotels wohne, werden Bibel und Kondome in den kommenden Monaten meine treuesten Reisebegleiter sein.

## 10. In der Hölle der Radfahrer

8.1.2009, Gonder, Yalew Aiker Hotel

Im Stockdunkeln aufgestanden, bei Kerzenschein gepackt, schnell einige Happen verschlungen, in der Finsternis den Autobus gesucht und das Fahrrad auf dem Dach verstaut, bis zur Dämmerung auf die Abfahrt im Autobus gewartet; alles ist bereits Routine, alles läuft ohne Aufregung ab.

Die Strecke von der Grenze nach Gonder zähle ich zu den schwierigsten Teilstücken der gesamten Reise. Schlechteste Piste, Staub und Dreck auf den ersten 40 km bis Shehibi, aus der heißen Trockensavanne über unzählige Bergrücken hinauf ins Hochland. Dünn besiedelt, ohne Versorgungsmöglichkeiten, eine kaum befahrene Straße. Ich will mich gesundheitlich nicht ruinieren, also fahre ich wieder mit einem Autobus.

„Oranges Einauge“ - orange die Farbe des Busses, ein einsamer Scheinwerfer über dem Fahrerhaus die einzige Lichtquelle - ist altersschwach und völlig überladen. Mühsam setzt sich der Bus in Bewegung, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 30 kmh, Staub dringt auf der holprigen Piste durch Ritzen und scheibenlose Fenster, bereits nach wenigen Kilometern bedeckt eine dicke Staubschicht das Innere des Busses. Kaum erreichen wir bei Shehibi die asphaltierte Straße, brechen auch schon die Federn der Hinterachse. Oder hat der Fahrer die gebrochenen Federn auf der Piste wegen der unzähligen Schlaglöcher nicht bemerkt? Mitten auf der Straße wird repariert; abgesehen von einer vorbeiziehenden Kuh- und Ziegenherde herrscht hier ohnehin kein Verkehr.

Kitschig knallorangegelb ist zwischenzeitig die Sonne aufgegangen. Nach einer Weile setzen wir die Fahrt fort, höher und höher geht es hinauf in die Berge, dann wieder im Schrittempo bergab, langsam wieder bergauf. Stunde um Stunde vergeht mit langsamen Bergauf- und abfahren, bis zur nächsten Panne.

Der Fahrbegleiter schiebt rechtzeitig einen Holzkeil unter das Hinterrad, als der Motor abstirbt und die Bremsen nur zögernd wirken, während die Fahrgäste fluchtartig den Bus verlassen. Ein Baufahrzeug schleppt den Autobus aus dem steilen Straßenstück einer Baustelle, zweimal reißt das Abschleppseil, zweimal rollt „Oranges Einauge“ ziemlich unkontrolliert rückwärts, ehe ihn unter die Räder geworfene Steine wieder stoppen.

Von einer Bergkuppe rollt Einauge langsam in eine am Talboden liegende Kleinstadt. Der Bus wird notdürftig repariert, während sich die Fahrgäste in den umliegenden Restaurants stärken.

Wieder auf der Straße, keucht und ächzt „Oranges Einauge“, lässt die Federn krachen, doch um 17 Uhr erreichen wir Gonder nach 11 Stunden Fahrzeit. Bei einer Fahrstrecke von etwa 200 Kilometer ergibt das eine nicht gerade berauschende Durchschnittsgeschwindigkeit von 18 km/h.

In Gonder warten bereits die Helfer/Guides/Schlepper. Vergeblich versuche ich ihre Hilfsangebote abzulehnen, anhänglich begleiten sie mich zu den Hotels.

9.1.2009, Gonder, Yalew Aiker Hotel

Das Fahrrad bleibt heute im Hotel. Gonder liegt auf Hügeln im Hochland und lädt damit nicht zu gemütlichen Radrundfahrten ein. Ich wohne ohnehin mitten in der Altstadt, daran angrenzend der Gemp, das alles überragende parkähnliche Gelände mit den Ruinen der ehemaligen kaiserlichen Residenz.

Im Gemp wandere ich von Palästen zu Prunkbauten, von Sehenswertem zu weniger Sehenswertem, von einem verlassenen Steinbau zum nächsten, und lande schlussendlich wieder im Schlosscafe mit seinen gemütlichen Sitzgelegenheiten.

Heute wird, nach Ende des äthiopischen Weihnachtsfestes, Alkohol wieder ohne Einschränkung ausgeschenkt. In Haymanots Bar ist die Stimmung ausgelassen, Bier fließt in Strömen. Üblicherweise trinke ich kein Bier, aber ich muss ich Maßnahmen gegen meine „Dehydrierung“ treffen und beteilige mich an dem Gelage, natürlich nur um das Geschehen zu beobachten.

Haymanot Böttiger spricht sehr gut Deutsch, in Deutschland nannte man sie Hanni. Ihre Geschichte klingt abenteuerlich, vieles erzählt sie, einiges bleibt im Dunkeln. Im Alter von 17 Jahren hat sie Äthiopien verlassen, ist nach Deutschland gezogen, hat einige betagte Leute betreut, ist mit einem älteren Deutschen liiert - und war oder ist, worauf der Nachname schließen lässt, verheiratet, doch wer will das schon genau wissen?. Jetzt führt Hanni im Auftrag ihrer Familie in Gonder eine Gaststätte mit angeschlossenem Hotel. Was genau sie in Deutschland machte, ihr Alter, der Grund für ihre Rückkehr nach Äthiopien, alles wirkt im Bierdunst ein wenig nebulos. Sie erzählt und ich schreibe es ungeprüft nieder.

Guides berichten von drei Ausländern auf Motorrädern im Ort. Einen Ferentschi schicken sie in die Bar, Rechtsanwalt aus Villach, schon wieder ein Kärntner Landsmann! Er ist in Eile, wir tauschen Adressen aus, und schon ist er weg und vergessen. Manchmal hat man sich mehr zu sagen, wenn man nicht die gleiche Sprache spricht.

10.1.2009, Gonder, Circle Hotel

Eine Wanderung im nördlich von Gonder gelegenen Simien Nationalpark sollte es werden, die mit 4.500 Meter höchsten Berge Äthiopiens wollte ich besteigen. Doch aus der geplanten viertätigen Bergtour wird ein eintägiger Ausflug zum Eingangsbereich des Nationalparks.

Schon auf dem Weg zum Busbahnhof muss ich erkennen: Radtaschen sind keine bergtauglichen Rucksäcke, auch wenn ich noch so viel Wandersachen darin verstaue. Mit einer Radtasche ist jede Wanderung zum Scheitern verurteilt, doch die Berge will ich zumindest aus der Ferne sehen.

Ich nehme den Bus nach Depark, Tor zum Simien Nationalpark, sehe mich im Besucherzentrum und in den zwei überbuchten Hotels des Ortes um. Dann besteige ich den nächsten Bus zurück nach Gonder.

Die Fahrten sind unterhaltsam und kurzweilig, die Busse überfüllt. Manch Bauer steigt mit einer Ziege zu, Bäuerinnen sind mit Hühnern auf dem Weg zum Markt. Manches Huhn wechselt den Besitzer bereits bei den kurzen Zwischenstopps. Hier drängen zahlreiche fliegende Händler in den Bus, verkaufen Bananen, Reisgerichte und gekochte Eier. Bleiben im fahrenden Bus, bis alle Kundenwünsche erfüllt oder ihre Waren verkauft sind. Reisende Händler halten lange Vorträge und verkaufen Seifen, Zahnbürsten, Cremes. Selbst ein Priester erhebt sein Wort. In den Dörfern bunte Karawanen von Menschen, Eseln, Ziegen und Zebus. Alles wird getoppt von einer goldgelben, großartigen Landschaft mit weiten Ausblicken auf die Bergketten, Tafelländer und Täler Nordäthiopiens. Für 46 Birr wahrlich ein lohnenswerter Ausflug. Bei meiner Rückkehr ist Haymanots Hotel belegt, doch das Circle ist nur wenige Schritte entfernt und hat freie Zimmer.



11.1.2009, Addis Zemen, Hotel Asmara, 96 km

In Gonder beginnt die Strecke recht harmlos mit einigen leichten Abfahrten und Steigungen, nach mehreren eher flachen Teilstücken wird die Landschaft zunehmend hügeliger. Radfahren in einer Höhe von etwa 2.000 Metern ist gewöhnungsbedürftig und meine Kondition schlecht, als es ernst wird. Nach einer langen Steigung überquere ich einen Bergrücken. Hinunter ins nächste Tal und hinauf auf den nächsten Bergrücken. Ich habe die Strecke völlig unterschätzt und eine Rolleretappe erwartet, doch es wird eine Bergetappe ohne eine einzige Raststation.

Die Steigungen sind die Hölle. Nicht die Anstiege, sondern die Kinder bereiten Probleme. Stöcke schwingend, „jujuju“ - auch wenn es youyouyou ist, macht es keinen Unterschied - brüllend, kommen sie aus Feldern, Weiden, Wiesen gerannt und fordern „paper, pen, money, money, money, ...“. Sind dies Kinder oder heulende Jungbestien? Bergauf bin ich auf der Flucht, bergab versuche ich Kräfte zu sammeln, um für nächste Attacke gerüstet zu sein.

Das Land wird zunehmend gebirgig, freistehende Felsenkegel und -spitzen wechseln mit durchgehenden Hügelketten ab, im Osten erheben sich die hohen Bergketten mit den Felsenkirchen von Lalibela, im Westen liegt der meist von der Straße aus nicht einsehbare Tana See.

Erst mit Einbruch der Dunkelheit nähere ich mich Addis Zemen. Selbst in der Finsternis ist ein Guide rasch zur Stelle, der mich gegen ein geringes Entgelt zum Hotel begleitet. Ohne Trinkgeld geht's offensichtlich nicht.

12.1.2009, Bahir Dar, Ethio Star Hotel, 86 km

Auch die heute zurückgelegte Strecke ist hügeliger als angenommen, aber weniger stressig als tags zuvor.

Hier bin ich nahe am Tana See, mehrere Dörfer säumen die Straße, auch Ess- und Trinkbares ist vorhanden, ich lege mehrere Pausen ein, unzählige Menschen bevölkern die Straßen. Sobald ich in einem Dorf halte, bilden sich Menschentrauben, die Leute wollen mich, das Fahrrad oder die Packtaschen berühren. Mit einer Hand ziehe ich einen imaginären Kreis um mein Fahrrad und tatsächlich überschreitet kaum jemand diese Linie.

Auf dem offenen Land sind die meist Vieh hütenden Kinder weniger zimperlich. Immer wieder werden Steine geworfen, einmal kommt ein Hirtenstock geflogen, doch der Hirtenjunge hat Pech, diesmal bin ich schneller und zerbreche vor dem heulenden Jungen den Stock in mehrere Teile.

Erwachsene Männer und viele Junge tragen einen Wanderstab oder langen Stock, benützen ihn zum Abstützen, Lastentragen oder Viehtrieb. Immer konkreter wird meine Horrorvision vom frechen Hirtenjungen, der mein Fahrrad mit einem in die Speichen geschobenen Stock zum Stehen bringen könnte.

Einige Kilometer führt die Straße dem Tana See entlang, am Ortseingang von Bahir Dar überquere ich den Blauen Nil, der den See entwässert. An der Nilbrücke weder Nilpferde noch Krokodile, lediglich einige hartnäckige Fischer. Kurze Zeit später feilsche ich im Ethio Star um den Zimmerpreis, der seit meinem letzten Aufenthalt um 50% gestiegen ist. Die Aussicht auf den Tana See ist hingegen unverändert grandios.

13.1.2009, Bahir Dar, Ethio Star Hotel

Eine bunt zusammengewürfelte Schar trifft sich an der Anlegestelle zu einer Bootsrundfahrt auf dem Tana See. Drei Israelis mit mächtigen Nikon Kameras, ein Chinese und ein Sudanese, der uns mit abenteuerlichen Geschichten über seine Reise durch die USA unterhält. Wir besuchen drei der mehr als 20 Inseln im See, mit zumindest einem Kloster auf jeder bewohnten Insel. Nicht selten waren seit Einführung des Christentums im 4. Jahrhundert die Inseln im Tana See letzte Zufluchtsorte für äthiopische Priester und werden die Klöster noch immer gerne von Gläubigen besucht.

Interessant ist eigentlich nur das Männerkloster Debre Michael. Unsere israelische Mitreisende nimmt das „No entranc e for lady“ nur ungern zur Kenntnis. Der Seitentrakt des Klosters beherbergt ein kleines Museum mit Kettenpanzern, Helmen, Monstranzen, Kruzifixen und anderen Devotionalien. Besonders stolz ist der amtierende Priester auf zahlreiche uralte handgeschriebene Bibeln.

Die Vegetation ist subtropisch, zahlreiche Vögel bevölkern Ufer und Bäume, einer der Israelis wagt eine Fahrt auf einem fragilen Papyrusboot, ein Nilpferd taucht kurz auf.

Den Nachmittag verbringe ich auf einer den Nil überragenden Aussichtsplattform im Cafe Menelik. Doch vergeblich ist mein Warten, kein Krokodil und kein Nilpferd lässt sich blicken.

Fast gleichzeitig mit dem abendlichen Stromausfall erscheinen auch die Mädchen des horizontalen Gewerbes. Eine der Beharrlichen ist mit einem Bier zufrieden und macht sich dann in der Finsternis auf die Suche nach zahlungswilligeren Freiern.

14.1.2009, Dangla, Adunga Hotel, 80 km

Mit dem Radeln in etwa 2.200 Meter Seehöhe absolviere ich quasi ein ungeplantes Höhenttraining. Langsam beginne ich die Etappe, schnell geht's ohnehin nicht, denn ab Bahir Dar steigt die Straße ständig leicht an. Die Temperaturen wechseln von warm zu heiß, die Landschaft von wellig zu hügelig.

Radfahren könnte so schön sein, wenn es diese Rasselbande von Kindern nicht gäbe. Das jujuju wird kurz unterbrochen, als sich drei Siebzehnjährige, zwei Burschen und ein Mädchen, mir anschließen oder besser, meine Verfolgung aufnehmen. Drei Kilometer laufen sie auf einem ansteigenden Straßenstück hinter bzw. neben mir her, fragen, betteln, fordern, während ich vergeblich versuche, diese unerwünschten Begleiter loszuwerden.

Am Straßenrand sind die Zeichen vergangener Kriege nicht zu übersehen; verlassene russische Panzer, ausgebandelte Armee-Lkw, zurückgelassene Geschütze. Relikte aus der Machtübernahme durch das Militär oder aus dem Krieg mit Eritrea?

Das Essensangebot ist hier deutlich besser als auf der bisher zurückgelegten Strecke. Die Zeit des ungeliebten Injera ist vorbei, häufig wird hier in den Lokalen „Pasta“ angeboten, Spagetti mit gekochtem oder saurem Gemüse und scharfen Saucen. Mich wundert, dass mein Magen nicht rebelliert. Abends passt ein kühles Bier vorzüglich zur brennend scharfen Pasta.

Außerhalb der Städte lässt sich mit dem Mobiltelefon keine Verbindung nach Österreich herstellen, zu weit entfernt sind offensichtlich die Übertragungsstationen.

15.1.2009, Finota Selam, Hotel Extrem, 100 km

Der Vormittag ist wolkenlos und warm, im Schneckentempo geht's bergauf, nachmittags ist es leicht bewölkt und endlich geht's einmal bergab. Gelbgrüne Farben dominieren die Landschaft nach Ende der Regenzeit. Der ständige Ärger mit den Kindern nervt, wodurch auch meine Haltung den Älteren gegenüber reservierter wird.

Weit und breit keine anderen „Ferentschis“. Ausländer besuchen im Norden Äthiopiens meist nur die Felsenkirchen von Lalibela, die Steinpaläste von Gonder oder die Stelen von Axum.

Unvorbereitet werde ich in einem Restaurant auf lokale Art begrüßt: einander gegenüberstehend, berührt die rechte Schulter des Grüßenden meine rechte Schulter. Achtung, nicht zu weit seitlich beugen, sonst verliert man das Gleichgewicht.

Aber nicht nur der Schulter-Schulter-Gruß, auch die Reaktion auf meine freundlich gemurmelten Morgengrüße entbehren nicht einer gewissen Komik: Erst nehmen die Männer den immer paraten Stock von der Schulter, darauf folgt eine leichte Verbeugung.

Das Hotel Extrem ist extrem. Toilette und Dusche sind extrem grindig, das verstehe ich einigermaßen. Aber warum muss ich über die Kloschüssel klettern, um unter die Tröpferldusche zu gelangen, wenn es ohnehin kein Warmwasser gibt?

16.1.2009, Debre Markos, Paradis Hotel, 90 km

Kurz geht's bergab, dann stundenlang bergauf, bis ich um 18 Uhr völlig geschafft Debre Markos in einer Seehöhe von 2.800 Metern erreiche.

So gegensätzlich das Land, so verschieden sind die Menschen. Äthiopien ist das höchstgelegene Land Afrikas, doch mit der Danakli Senke befindet sich hier auch der tiefste und vermutlich heißeste Punkt des Kontinents. Ähnlich verhält es sich mit den Menschen. Die Kinder sind wahre Teufel, Steine werfend, aggressiv und fordernd, das give me money und das jujuju bzw. youyouyou ist nervtötend. Ganz das Gegenteil sind viele Fahrzeuglenker. Sie verlangsamen ihr Tempo, halten ungefragt, bieten Hilfe an. Immer wieder ein „do you have problems?“ oder „can I help you?“. Wie können Kinder so brutal und Erwachsene so freundlich sein?

Die Unterhaltung mit der lokalen Bevölkerung auf den oft dicht bevölkerten Straßen beschränkt sich in der Regel auf einige Standardphrasen. Nach dem „you, you“ kommt in der Regel die Frage „what is your name?“ gefolgt vom Satz „where are you go?“, worauf ich meist in meine Fahrtrichtung zeige und den Falschfragesteller strafend anschau.

17.1.2009, Dejen, Anem Hotel, 73 km

In Debre Markos klappt es endlich mit einer Telefonverbindung nach Österreich. Zuständig ist nicht das Post-, sondern das Telegrafenamts, das Festnetz ist überlastet, die zentrale Vermittlungsstelle in Addis Abeba nicht erreichbar. Als meine Hoffnung schwindet, ist der Ehrgeiz der Mitarbeiter des Telegrafenamtes geweckt. Sie zücken ihre Handys, und nach vielen vergeblichen Versuchen ist plötzlich eine Verbindung hergestellt.

Täglich wird das Radeln anstrengender: 3.000 Meter hohe Übergänge, Baustellen, schlechter Straßenbelag; selbst bergab geht's wegen der vielen Schlaglöcher nur im Schneckentempo.

Wieder werde ich bei einer Einfahrt in ein Dorf von einem Stein getroffen. Nicht schmerzhaft, aber ich blute. Es reicht! Runter vom Rad, auf zur Verfolgung der sechsköpfigen Kinderbande. Vier verschwinden zwischen den Häusern im Dorf, zwei in einem Haus am Dorfrand. Ich hinterher, klopfte an die Haustüre, niemand rührt sich. Ich nehme ein Holzschwert, hämmere an die Blechtüre, das klingt ja furchterregend, langsam öffnet sich die Tür, zwei Frauen starren mich schreckensbleich - so ferne Dunkelhäutige überhaupt erbleichen können - an, murmeln beruhigend, mein Ärger ist längst verflogen, ich zeige meine Blutspuren und halte eine Drohrede, begeben mich langsam zurück zum Fahrrad.

Ich habe meinem Ärger Luft gemacht, doch wohlüberlegt war diese Aktion zweifellos nicht. Unvorstellbar, wenn einer der Hausbewohner zu einer Waffe gegriffen hätte. Und viele Männer tragen hier ein Gewehr; Schusswaffen sind nach dem Krieg mit Eritrea und wegen der vielen marodierenden Banden allgegenwärtig.

Nicht länger will ich mich über diese täglichen Scharmützel mit den heulenden Bestien, die hier Kinder genannt werden, verbreitern. Zu Recht hat Äthiopien neben Pakistan und Jemen den schlechtesten Ruf unter Fernradlern. Es ist die Hölle für Radfahrer.

Dejen liegt malerisch an einer Kante über der tiefen Schlucht des Abay Wenz, wie hier der Blaue Nil genannt wird. Hoch liegt der Ort über dem von Canyons zersetzten Land, die tiefste Schlucht von allen ist der Grand Canyon des Nil.

18.1.2009, Gebre Guracha, Hotel Afrikaatti, 31 km

Die Etappe ist kurz, aber extrem anstrengend.

Von Dejen führt die Straße 20 km steil bergab in den 1.400 Meter tiefer liegenden Nil Canyon zur Abay (bzw. Shefartak) Brücke, das Panorama ist großartig, die Temperaturen steigen wie in einem Backofen. Aber was soll die Straße auf der anderen Seite des Canyons, die sich endlos den Berg hinauf windet und in den hohen Bergketten jenseits des Canyons verschwindet? Unfassbar, da sind auf einer kurzen Entfernung zumindest 1.500 Höhenmeter zu überwinden, die ersten noch dazu in der Gluthitze des Canyons!

Die alte Brücke hat ausgedient, seit kurzem ist die neue Brücke in Betrieb. Ein starkes Militäraufgebot bewacht Brücken und Gebäude, natürlich gilt strengstes Fotografierverbot.

Nach der Brücke führt die Straße bergauf, manchmal steil, meist sehr steil. Mehrere Fahrzeuglenker halten und bieten Hilfe an. Ich fahre schon lange nicht mehr, schiebe das Fahrrad, setze mich immer öfter erschöpft an den Straßenrand, das grandiose Panorama wird immer unwichtiger, nach 15 km und 750 Höhenmetern bin ich fix und fertig, von der Passhöhe noch immer meilenweit entfernt. Jetzt verstehe ich nur zu gut, dass sich manche Radfahrer von Lastwagen den Berg hochschleppen lassen. Das nächste Hilfsangebot kann ich gar nicht ausschlagen: Yoannis von der St. George Beer Brewery fährt einen Toyota-Landcruiser-Pickup mit einer großen Ladefläche (gut für mein Fahrrad) und hält in einer Box gutes gekühltes St. Georg Bier parat (gut gegen meinen Durst).

Yoannis arbeitete viele Jahre für ausländische Konzerne in London und Addis, bevor er Repräsentant der Bierbrauerei für Nordäthiopien wurde. Äthiopier lieben Bier, das Brauereigeschäft blüht, Yoannis ist großzügig und ein willkommener Vertreter in den bestgehenden Gastlokalen des Nordens. Nicht immer sind diese die seriösesten Lokale, wie der zweite Bier-Stop zeigt. Ein von Frauen geführtes Lokal, wo Bier und Speisen serviert, aber auch weitere Dienstleistungen angeboten werden. Die Mädchen sind anschlussfähig und wollen mich nicht ziehen lassen, doch ich halte mich an Yoannis Kühlbox.

Kurz vor Gebre Guracha geraten wir in eine riesige Prozession mit Priestern im Festornat, festlich gekleideten Menschen, Bundeslade und Kruzifixen, Fahnen und Trommelwirbel. Timket, das zweitätige Fest zur Taufe Christi hat begonnen; der gesamte Verkehr wird angehalten, an ein Weiterkommen ist vorerst nicht zu denken.

19.1.2009, Fiche, Anbesa Hotel, 45 km

Langsam nähere ich mich der Hauptstadt Addis Abeba, überwinde eine Gebirgskette nach der anderen. Anstiege, Kuppen, kurze Abfahrten, lange Anstiege, selbst die Schlepplhilfe durch einen Fernlaster bringt nur kurzzeitig etwas Entlastung. Die Fahrtstrecke ist schwierig, das Wetter mit Sonnenschein und Temperaturen um 24°C hingegen angenehm.

Fasziniert bin ich von der Vogelwelt Äthiopiens. In den Städten nisten auf hohen Bäumen zahlreiche Adler und Geier, überall sind Bussarde, Krähen, Kakadus und Eisvögel zu sehen.

Wieder treffe ich nahe einem Dorf auf eine der zahlreichen Prozessionen zum Timketfest. Angeführt von Trommler folgt den Priestern eine große Menschenmenge, auf den Feldern begleitet von einer prächtig gekleideten Reiterschar, die in höllischem Tempo die Gruppe in weitem Bogen umkreist.

Das kurze italienische Interregnum von 1936 bis 1941 hat Spuren hinterlassen. Die Straßen werden von Iveco-Lastwagen beherrscht, die Kaffeehäuser von italienischen Kaffeemaschinen, die Restaurants von Pasten, selbst Pizza hat den Weg über Addis Abeba nach Bahir Dar gefunden. In der Heimat der Arabicca Kaffeebohne wird äthiopischer Kaffee zunehmend von Cappuccino und Macchiato verdrängt.

20.1.2009, Chancho, National Hotel, 78 km

Kleine Felder, umgeben von einigen Eukalyptusbäumen, säumen die Straße, in 2.500 Meter Seehöhe kühlt es rasch ab. Der Wind dreht von Nordost auf Südwest, den ganzen Tag lang ist es stark bewölkt, die ersten Regentropfen erwischen mich auf einer der langen Bergauffahrten.

Nicht einmal der nahende Regen mindert die Aggressivität der Kinder. In einem von Hügeln gesäumten Gelände kommt es zu einer wahren Steinwerfeschlacht mit mehreren 12- bis 15-jährigen. Auf meinem Fahrrad bergauf fahrend bin ich der Meute deutlich unterlegen. Ich werfe zwar weiter, doch die Jugendlichen treffen besser, sind ja schließlich als Hirtenjungen mit Steinen aufgewachsen, ich nehme Reißaus. Es wird allmählich Zeit, gelassener auf die Provokationen zu reagieren.

An der Ortseinfahrt des lang gezogenen Straßendorfes Chancho fängt es stärker zu regnen an. Im nächstbesten Haus suche ich Unterschlupf, die Hausfrau heißt mich mit Hilfe ihrer schulenglisch sprechenden Tochter willkommen. Im karg eingerichteten Haus drängen sich etwa 30 festlich gekleidete Personen, ein Priester segnet zum Timketfest just in diesem Moment das Haus. Wir essen selbst gebackenes Brot und trinken Tala, ein dunkelbraunes, aus Gerste selbst gebrautes Bier, während es draußen hagelt.

In einer kurzen Regenpause rase ich ins Ortszentrum, suche ein Hotel und beziehe das bislang auf dieser Tour mit € 1,90 preiswerteste Zimmer. Mit Blitz und Donner zieht ein heftiges Gewitter über den Ort hinweg, der Regen trommelt auf das Blechdach, doch ich sitze jetzt sturmgeschützt im Trockenen.

21.1.2009, Addis Abeba, Hotel de la Gare, 48 km

Südlich von Chancho folgen weitere gemeine Steigungen in den Entoto Bergen, bevor es durch dichte Wälder mit 12% Gefälle bergab nach Addis geht.

Bereits in den Entoto Bergen macht sich die Stadtnähe bemerkbar. Zwei Radfahrer auf Uralt-Rennrädern bereiten sich auf den am Wochenende stattfindenden Addis Abeba City Circuit Radmarathon vor. Wieder werde ich mit einem ungewöhnlichen Wunsch konfrontiert: „Be my sponsor!“. Da nehmen sich „give me money“ oder „give me a job“ geradezu hausbacken aus.

Mehrere Männer in Laufkleidung halten auf ansteigenden Straßenstücken locker mein Tempo. Für die lokale Bevölkerung ist die Höhenlage der Entoto Berge mit etwa 3.000 Metern keine Belastung; vielmehr lassen einige Hinweisschilder auf Hotels mit integrierten Trainingscamps schließen.

Addis liegt am Abhang der Entoto Berge wie auf einer hügeligen schiefen Ebene. Ich rolle immer geradeaus nach Süden bergab Richtung Bahnhofsviertel.

Die Zimmersuche führt mich in das Hotel Shebele. Doch was soll das? Noch bevor ich zur Rezeption gelange, will die Hotel-Security bereits mein Gepäck durchsuchen. Nein danke, in diesem Hotel will ich doch nicht wohnen. Ich fahre weiter, zum Hotel de la Gare, schräg gegenüber dem Hauptbahnhof gelegen, da kann ich für einen Ausflug in den Awash Nationalpark vielleicht den Zug benutzen.

Äthiopier haben offensichtlich eigene Vorstellungen von öffentlicher Sicherheit. Selbst beim Betreten des Telegrafenamtes muss ich meine kleine Digitalkamera am Eingang bei den Sicherheitsleuten deponieren.

Das Wetter spielt verrückt, meinen die Mitarbeiter der staatlichen Touristeninformationsstelle, als wir die sicherste Route nach Kenia austüfteln. Urplötzlich wechselt Sonnenschein zu starker Bewölkung, ein kurzer Hagelschauer geht in einen längeren Starkregen über. Die Kanalisation ist heillos überfordert, auf Straßen und Plätzen bilden sich riesige Seen.

22.1.2009, Addis Abeba, Hotel de la Gare

Nach dem missglückten Ausflug zum Simien Nationalpark will ich nun einen anderen, den südwestlich von Addis verkehrsmäßig günstig an der Bahnlinie nach Osten gelegenen Awash Nationalpark besuchen. Dem Rat des Touristenbüros folgend, plane ich, mit der Eisenbahn nach Awash zu fahren und von dort zu der nach Süden führenden Hauptverkehrsstraße zurück zu radeln.

Darum will ich mir die Zugverbindungen ansehen und eine Fahrkarte kaufen, der Hauptbahnhof ist ohnehin nur wenige Schritte vom Hotel entfernt. Der Bahnhofsvorplatz ist mit schweren Betonklötzen abgesichert, verständlich, aus Sicherheitsgründen. Nur wenige Personen vor dem Gebäude, verstehe ich auch, später Vormittag ist keine Rushhour. Der Wachmann am Eingang versperrt mir den Weg. Ist irgendetwas passiert? Nach längerer Diskussion holt ein weiterer Wachmann einen Bahnhofsmitarbeiter, dem schildere ich mein Begehren. Er begleitet mich zum Bahnhofsvorstand und ich staune: Meterhoch türmen sich in der Schalterhalle Schreibtische, Stühle, Kästen; alles ist staubbedeckt. Wir wandeln durch menschenleere Gänge, vorbei an leerstehenden Räumen, zum Büro des Bahnhofsvorstandes. In gutem Englisch erklärt dieser mir den aktuellen Zustand des äthiopischen Eisenbahnwesens:

Natürlich habe Äthiopien eine Eisenbahnlinie, auf der Züge verkehren. Schienen sind vorhanden, wovon ich mich durch einen Blick auf das weitläufige Bahnhofsgelände überzeugen könne. Doch die Bahn verkehre nur noch im Grenzgebiet, auf der Strecke von Dire Dawa in das Nachbarland Djibouti. Der Abschnitt Dire Dawa - Addis Abeba werde derzeit aus Sicherheitsgründen nicht

befahren, Erdbeben haben die Strecke unpassierbar gemacht. An der Behebung der Schäden werde gearbeitet, irgendwann, vielleicht im übernächsten Jahr, wird der Zugverkehr in die Hauptstadt wieder aufgenommen. Bis dahin könnten die Möbel des Bahnhofsgebäudes zweifellos anderswo gebraucht werden, habe das zuständige Ministerium befunden, darum werden sie bis zum Abtransport in der Schalterhalle zwischengelagert.

Arme äthiopische Eisenbahn! Zwei Jahre will ich bis zur Abfahrt des nächsten Zuges nach Awash doch nicht warten, also verabschiede ich mich höflich vom Vorsteher mit der Bitte, die staatliche Tourismusbehörde von der Einstellung des Zugverkehrs zu informieren.

Der innerstädtische Verkehr mit Sammeltaxis funktioniert hingegen klaglos. Bis zu zwölf Personen pro Taxi bei einem Fahrpreis von 1,25 Birr macht pro Fahrt gerade mal einen Euro, da bleibt die Gewinnspanne nach Treibstoff und Lohn für Fahrer und Fahrbegleiter sehr niedrig. Zu niedrig, um neue Autos anzuschaffen, weshalb die Stadt von den noch rollenden Uraltmodellen weiter verqualmt und ingerußt wird.

Die Kosten für die acht Fahrten zur tansanischen Botschaft in die südlichen Vororte von Addis zwecks Beschaffung des Visums sind mit 10 Birr lächerlich niedrig. Da lasse ich mein Fahrrad schon aus Sicherheitsgründen im Hotel stehen.

Der Merkato, „größter Markt Afrikas“, ist enttäuschend. Flächenmäßig riesig und mit einem breiten Warenangebot, bedeckt das wellblechüberdachte Gelände den Nordwesten der Stadt. Viele Schlepper, viel Plastik, hauptsächlich chinesische Billigprodukte, viel Lärm und Schmutz prägen das Marktgeschehen.

23.1.2009, Modjo, Daewa Hotel, 74 km

Für die Weiterfahrt in den Süden brauche ich Bares und wende mich zwecks Einlösung von Reiseschecks an die Commercial Bank of Ethiopia. Zweifellos ein namhaftes Bankinstitut in einem pompösen Gebäude mit scheinbar beträchtlicher Kundenfrequenz. In der Schalterhalle hat sich eine lange Warteschlange gebildet. Die Dame am Empfang verweist mich an den Auslandsschalter, wo meine Reiseschecks entgegen genommen werden. Formulare werden ausgefüllt, Papiere kopiert, der Einlösungsauftrag geht in den Rundlauf, ich warte. Nach mehreren Nach- und Rückfragen erhalte ich nach etwa zwei Stunden den Barbetrag an der Kassa ausbezahlt. Umständlicher und arbeitsintensiver geht es kaum; in Europa hätte man dieses Geschäft in wenigen Minuten abgewickelt. Ein letzter Blick in die Schalterhalle: Jetzt ist die Warteschlange länger, aber zuvorderst warten noch immer Leute, die schon vor Stunden hier waren. Was darauf schließen lässt, dass nicht die Kundenfrequenz hoch, sondern die Abwicklung langsam ist.

Die Ausfallsstraße nach Süden ist auf vielen Kilometern eine einzige riesige Baustelle mit knöcheltiefem Schlamm, rotem Dreck und stockendem Verkehr. Die Seitenstraßen erweisen sich als undurchdringlicher Stadtdschungel. Ein Einheimischer weis Rat: Weiche aus auf die Ring Road! Meinen Einwand, Radfahrer dürfen doch Autobahnen nicht benutzen, entkräftet er mit einem unwiderlegbaren Argument: Kein Problem, hier ist Afrika und nicht Europa!

Ich komme gut voran auf der Stadtautobahn, die hier in Ost-West-Richtung führt, aber das ist für mich leider die falsche Richtung. Also herunter von der Ring Road und erneut hinein in den Baustellendreck.

Am Stadtrand von Addis Abeba endet die Baustelle und beginnt die gut ausgebaute Raserstrecke nach Debre Zeyt mit viel Verkehr durch ein kräftig wachsendes Industriegebiet. Hier investieren Europäer; die Lohnkosten sind vernachlässigbar, einige Projekte wie Schweinefarmen luftverpestend und nicht gerade zukunftsweisend.

Die meisten der auf Straßenkarten ausgewiesenen Sehenswürdigkeiten sind im teils dicht verbauten Gelände nicht zu finden. Vereinzelt Hinweisschilder führen ins Leere, Kirchen dürften Industriebauten, Kraterseen den Schweineställen zum Opfer gefallen sein.

Dieser Landstrich ist für Äthiopien völlig untypisch - hier wird produktiv gearbeitet. Natürlich wird auch im Rest des Landes nicht nur gefaulenzt, sondern bürokratisch verwaltet, kleinste Flächen mit Ochsen gespannen und Holzpflügen bearbeitet, ausgemergeltes Vieh gehütet, letzte Baumbestände abgeholzt, alles sehr ineffizient. Und wie verbringt der Durchschnittsäthiopier seinen Tag? Mit Nichtstun, herumsitzend oder herumstehend, am Stock lehnd, Tischtennis und Tischfußball spielend, fernsehend, Präsidentenreden lauschend und Videos ansehend, Hilfe von Ausländern fordernd. Die Arbeitswut der Menschen hält sich in Grenzen.

Modjo sieht, wie alle Städte im Ostafrikanischen Graben, einer ungewissen fernen Zukunft entgegen. Ostwärts führen Bahn und Straße nach Djibouti und Somalia, auch in die Danaklisenke, eine der gefährlichsten und unwirtlichsten Gegenden Afrikas mit häufigen Überfällen, extremer Hitze, regelmäßigen Erdbeben, aktiven Vulkanen, einem offenen Lavasee. Heute ist es ruhig in Modjo, nur einige Pferdewagen erledigen den öffentlichen Verkehr, doch was wird geschehen, wenn - wie Wissenschaftler erwarten - einst Afrika auseinander brechen und der Afrikanische Graben (samt Modjo) geflutet wird?

24.1.2009, Zinay, Tourist Hotel, 103 km

Unbelastet von meinen gestrigen tiefschürfenden Überlegungen radle ich durch das Rift Valley, den Ostafrikanischen Graben, der sich mit dem Auseinanderbrechen noch etwas Zeit lässt. Immerhin ist dieser Graben ziemlich lang, reicht vom nördlichen ins südliche Afrika, und ich werde noch Wochen, wenn nicht Monate in und um diesen Graben herumfahren.

Hier vermittelt das Rift Valley nicht den Eindruck eines Grabens, vielmehr ähnelt es einer weiten Ebene mit in der Ferne aufragenden Bergen, viele vulkanischen Ursprungs.

Ich passiere zahlreiche Seen, doch den Hippopool mit seiner angeblich unüberschaubaren Zahl von Flusspferden kann ich nicht finden. Aber die schier unglaubliche Anzahl von Vögeln, welche die Seen bevölkern, macht das Fehlen der Flusspferde bei weitem wett. See- und Landadler, Gänse, Enten, eine Unzahl mir unbekannter weiterer Vögel; diese Seen sind wahre Vogelparadiese.

Riesige Pelikane ohne Scheu vor Menschen warten auf Fischabfälle an den Bootslandstellen; auf Armeslänge komme ich an die Vögel heran, nur unwillig machen sie Platz, als ich zum Wasser schreite.

Die Fischer machen fette Beute; riesige Fische, vorwiegend Barsche, bis 25 kg schwer und 100 cm lang, werden von Booten auf Pick-ups geladen und vor Ort an der Straße oder in nahe gelegenen Städten verkauft.

Autofahrer halten, feilschen um den Preis und lassen die Fische an Ort und Stelle portionsgerecht filetieren. Fischköpfe und -gräten landen im Straßengraben, wo bereits die Pelikane warten.

Drei Chinesen erscheinen in einem Lieferwagen, offensichtlich ein Kapo und zwei Köche eines Bautrupps. Jetzt geht's nicht um Filets, sondern um ganze Fische. Vier mit Fischen prallgefüllte Säcke werden von der Ladefläche des Pick-ups geholt und auf der Straße entleert. 25 Fische liegen auf der Fahrbahn, werden von den Chinesen begutachtet, acht große Fische wechseln nach langem Feilschen den Besitzer, die Käufer scheinen zufriedener als der Verkäufer.



Faszinierend ist auch die Vielfalt der hier wachsenden Früchte. An unzähligen Verkaufsstellen werden Mango, Papaya, Avocado, Ananas und Bananen angeboten, frisch geerntet oder als Juice gepresst. Beides sagt mir zu, also fülle ich die Päcktaschen mit Früchten und den Magen mit Fruchtsäften.

25.1.2009, Shashamene, Hotel ?, 100 km

Morgens aufklarend, dann sonnig, ab Mittag stärker bewölkt. Mit einsetzendem Regen und starkem Gegenwind wird es rasch kälter.

Ich verlasse die Hauptstraße und gelange über sandige Feldwege, durch lichte Baumbestände und über abgeweidete Wiesen zum Abyata See. Zahllose Kuhherden ziehen weidend an den flachen Ufern dahin, Grasland wird in Ufernähe zu Schlamm. Der See ist weiß gesprenkelt, eine Unzahl von Flamingos bevölkert den flachen und leicht salzhaltigen See. Zurück zur Hauptstraße folge ich einigen Eselskarren, die aus dem See gewonnenes Salz mühsam zu Sammelplätzen transportieren.

Den Abyata Shala Nationalpark hätte ich mir doch etwas beeindruckender vorgestellt. Vorbei am unbesetzten Wärterhaus radle ich durch das Eingangstor zum 300 Meter entfernten Picknickplatz; der ins Innere des Nationalparks führende sandige Weg ist mit dem Fahrrad nicht befahrbar. Bei einem kargen Mittagssmahl aus Konservenfisch, Brot und Obst beobachte ich die einzigen Tiere in Sichtweite, drei in Gehegen gehaltene Strauße, die ziellos auf und ab wandern.

Spannung kommt erst auf, als ich den Nationalpark verlassen und ein plötzlich auftauchender Parkwächter Eintritt kassieren will. Ich biete ihm ein geringes Austrittsgeld, worauf er patzig reagiert, das Tor eilig mit einem Bogenschloss ab- und mich somit im Nationalpark einsperrt. Wir diskutieren, er droht mit der Polizei und ich mit dem Außenamt, schließlich einigen wir uns auf eine geringe Abschlagszahlung.

Meinen besonderen Unmut erregt die unterschiedliche Preisgestaltung für In- und Ausländer. Natürlich blieben mir in Hotels die unterschiedlichen Preise für Einheimische und Fremde nicht verborgen, der Eigentümer des Anbesa Hotels in Fiche hat es mir erklärt, in einigen Hotels sind die unterschiedlichen Preise dezidiert ausgewiesen. Die Differenz beim Eintrittspreis für Nationalparks ist deftig: Inländer zahlen 3 Birr, Ausländer mit Wohnsitz in Äthiopien (local residents) 30 Birr, ausländische Touristen 50 Birr. Bei einem um siebzehnmals höheren Preis fühle ich mich geradezu verpflichtet, diesen auf ein vertretbares Maß herunterzuhandeln.

Die letzten 40 km bis Shashamene sind unangenehm. Steigungen und Gegenwind, dazu einzelne Regenschauer, immer wieder Regenkleidung an- und ausziehen, nur langsam komme ich voran. Einzelne Hotels in den kleineren Orten an der Hauptstraße sind derart grindig und schmutzstarrend, dass ich bis Shashamene weiterfahre.

Shashamene, Zentrum der Rastafari in Äthiopien. In einer Stadt ohne besondere Sehenswürdigkeiten warten einige Unentwegte noch immer auf die von den Rastafariführern prophezeite Übernahme der Weltherrschaft durch die Schwarzen. Und die Wartenden werden sich in Geduld üben müssen, denn die angekündigte Dominanz der Schwarzen erscheint ziemlich utopisch.

Auch die Wasser- und Stromversorgung funktioniert in Shashamene wie in anderen äthiopischen Städten: Selten gibt es Wasser im ganzen Ort, manchmal in einem Stadtteil, oft gibt es keines. Beim elektrischen Strom ist es nicht anders.

26.1.2009, Alaba Kulito, Hotel ?, 68 km

In den Dörfern und Kleinstädten sind die Quartiere meist Bruchbuden und verheimlichen dies auch nicht. Sie tragen keine hochtrabenden Bezeichnungen wie Panorama, Seeblick oder Alpin, meist nur den Schriftzug „Hotel“ und keine weitere Bezeichnung. Jeder Gast ist für seine Sicherheit und sein Gepäck selbst verantwortlich, für geleistete Zahlungen gibt es selbstverständlich keinen Beleg, Frühstück muss ausdrücklich vereinbart werden.

Alles ist noch nass vom Regen der letzten Nacht, als ich Shashamene am späten Vormittag verlasse, und wieder braut sich über dem Ort ein Gewitter zusammen.

Heute folge ich der Straße quer durch den hier etwa 50 km breiten Ostafrikanischen Graben, zuerst leicht bergab, dann steil bergauf, später eher flach dahin.

Und wieder habe ich Ärger mit den Kinderhorden. Wird im Norden ein „Fremder“ johlend mit „Ferentschi“ empfangen, brüllen hier die Kinder „Abba“, nur das youyouyou (jujuju) ist gleich geblieben.

Auf einem entgegen kommenden Eselskarren hocken freundlich lächelnd drei Jugendliche, ein Junge und zwei Mädchen, 15 bis 17 Jahre alt. Während ich freundlich grüße, schlägt plötzlich ein Mädchen mit einer Eselspeitsche nach mir. Unverschämte Bande, das reicht! Ich wende brüllend mein Fahrrad und verfolge das Gespann. Erschreckt lässt das Mädchen die Peitsche fallen: Der Esel fällt in Galopp, während ich nach der Peitsche greife und mit der ergatterten Trophäe zufrieden umkehre.

Im nächsten Gebüsch schneide ich mir eine Rute zurecht und befestige auch die Peitsche gut sichtbar an der Lenkstange. Nähert sich nun eine Kinderhorde, hebe ich lässig den Stock oder zeige auf die Peitsche. Die Wirkung ist ebenso verblüffend wie niederschmetternd. Kaum sehen die Kinder Peitsche oder Stock, gebärden sie sich weniger aggressiv. Unbelehrbare verstummen meist bei einem leichten Anheben des Stocks. Während einheimische Erwachsene mein Vorgehen als völlig normal empfinden, bin ich ein klein wenig traumatisiert: Darf ich denn mit drohend erhobenem Stock durch mein Gastland Äthiopien fahren?

In den nächsten Tagen spreche ich mit mehreren Lehrern, für die es völlig normal ist, im Klassenzimmer mit einem Stock zu stehen und zuzuschlagen. Also vergesse ich mein heraufziehendes Trauma und genieße die neu gewonnene Zurückhaltung der Kinder.

27.1.2009, Sodo, Bekele Mola Hotel, 74 km

Mühsam gestaltet sich heute das Vorwärtskommen. Schlechter Asphalt, eine Riesenbaustelle, viel grober Schotter, in dem ich an einer Ortsausfahrt stürze. Sofort bin ich von einer riesigen Meute umringt, die das Reinigen meiner Schürfwunden kommentiert. Selbst abwärts fahre ich wegen tiefer Schlaglöcher nur im Schritttempo.

An der von Arbeitern verlassenen Baustelle verkündet eine unübersehbare Schautafel: Der Neubau der Straße wird zu 75% von der Europäischen Union finanziert. Ich befinde mich offensichtlich im fremdfinanzierten 25% Bereich, an dem nicht gebaut wird.

Nur wenige Äthiopier leisten sich ein Essen in einem Restaurant. Und das, was die Wohlhabenderen heute Mittag zum Injera bestellen, wage ich nicht anzurühren: Rohes Fleisch. Aus einer von Fliegen bedeckten Rinderhälfte werden handliche Stücke mageren und fetten Fleisches geschnitten und mit Saucen zum Injera serviert. Der Gast schneidet sein Rindfleisch in kleinste Stücke, reißt einzelne Stücke vom Injera und tunkt beides mit den Fingerspitzen in die scharfe Sauce.

Andere Gäste bevorzugen Beef Tatare, fein gehacktes Rindfleisch, kräftig gewürzt mit weißem Pfeffer. Selbstverständlich wird das Vieh nie von einem Tierarzt kontrolliert, nie an hygienisch sauberen Orten geschlachtet, nie vor Fliegen geschützt und nie gekühlt gelagert, natürlich kann es von Würmern befallen sein.

Im Restaurant des Bekele führt am Nebentisch der einzige weitere Gast ein endlos langes Telefongespräch in einer mir sehr vertrauten Sprache. Markus Roedel, deutscher Ingenieur, von GTZ Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit leitet unter anderem vor Ort den Ausbau des Universitätscampus, die Gesellschaft ist projektleitend mit dem Neu- und Ausbau von Universitätsgebäuden an 15 Standorten in Äthiopien beauftragt. Meinen düsteren Prognosen zur Zukunft Äthiopiens stoßen bei Markus auf keinen Widerspruch.

28.1.2009, Arba Minch, Pension Sklep, 130 km

Morgens besuche ich Markus auf der Baustelle der Universität Sodo. Gemessen an der geringen Größe der Stadt ist die Zahl der Studenten beeindruckend, in mehreren jüngst fertiggestellten Gebäuden läuft der Lehrbetrieb.

Unterrichtet wird in mehreren Gebäuden, doch nicht in allen, denn einzelne Gebäude müssen schon kurz nach Fertigstellung wegen Wasserschäden saniert werden. Der Bauherr – das äthiopische Bildungsministerium, somit die Regierung – habe trotz Warnung der Projektleitung die Errichtung eines Kanalsystems hintan gestellt, vor den Wahlen wollte man fertige Universitätsgebäude und keine Kanäle präsentieren. Doch das Wetter hat die Kalkulation der Regierung negiert und der Regen die Untergeschosse einzelner Geschosse unter Wasser gesetzt. Jetzt wird in mühsamer Handarbeit eine Kanalisation angelegt.

An anderen Gebäuden wird gebaut, meist langsamer als geplant. Bestellte Ware wird oft falsch oder nicht geliefert, Baustoffe verschwinden auf dem Weg zur oder auf der Baustelle, Wachdienste sind eingerichtet, doch ineffizient. Nicht verwunderlich, dass Markus gestresst wirkt.

Sind heute die Kinder besonders aufsässig oder bin ich übersensibilisiert? Natürlich macht es keinen Spaß, mit erhobenem Stock durch das Land zu fahren, manchmal sogar zuzuschlagen, wenn die Jugendlichen an Paktaschen und Fahrrad zerren.

Auf dem langen Weg nach Arba Minch kreuzt unmittelbar vor mir in einem Flusstal eine Horde Paviane die Straße, kurz darauf hält ein Pick-up. Am Steuer ein Österreicher, aus Vorarlberg vor 25 Jahren ausgewandert, daneben seine äthiopische Frau und zwei Kinder. Er hat sich in Nazret eine neue Existenz aufgebaut, baut Reed-Gras an und exportiert dieses nach Amerika und Asien als Rohstoff für die Erzeugung von Besen. Nein, nach Xiberg will er nicht zurück, seine Heimat ist jetzt Äthiopien.

Ich gebe zu, die Landschaft ringsum hat eine entfernte Ähnlichkeit mit dem Rheintal in Vorarlberg. Ein eher flaches Talbecken, im Hintergrund hohe Berge mit teils schroffen Spitzen. Selbst der riesige Chamo See und die Schwarzen in der Regierung haben entsprechende Pendanten im österreichischen Ländle.

29.1.2009, Arba Minch, Pension Sklep, 14 km

Am Vormittag nütze ich den Ruhetag für eine Tour zur Krokodilfarm am Abaya See. Auf einer Naturstraße mit ausgedehnten Pfützen radle ich durch dichten Laubwald seewärts. Vögel kreischen, drei Pavianherden sind im Wald auf Futtersuche. Die Eintrittspreise haben es in sich: 4 Birr für Inländer, 50 Birr für ausländische Touristen. Ich sehe nicht ein, warum ich diesen unverschämten hohen Aufschlag für

die Besichtigung gefangener Tiere, die später ohnehin zu Leder verarbeitet werden, bezahlen soll und verzichte auf den Besuch der Krokodilfarm.

Wenige hundert Meter entfernt folge ich durch ein Dickicht und über ungesicherte Knüppeldämme den Hinweisschildern zur Baby-Kroko-Station. Doch das weithin hörbare Gekreische stammt nicht von Baby-Krokodilen, sondern von den Kindern mehrerer Schulklassen. In einem zum See hin offenen Gelände liegen in einem Dutzend aus Holz errichteter Becken Jungkrokodile mit einer Länge von 40 bis 100 cm. Auf schmalen ungesicherten Stegen zwischen den Becken rasen übermütige Schüler hin und her, helfen Lehrerinnen ängstlichen Kindern über wackelige Planken, versuchen Lehrer mit lauten Zurufen und Stöcke schwingend ein wenig Ordnung in das Chaos zu bringen. Die Kinder sind offensichtlich schwerer zu bändigen als die Baby-Krokodile, die sich unbeeindruckt in den Pools räkeln; vermutlich wurden letztere am Morgen ausreichend gefüttert.

Nachmittags ist es unangenehm schwül. Ich radle in die Oberstadt zum Bekele Mola Hotel mit einem herrlichen Ausblick auf den Abaya See und den Chamo See, im Westen und im Osten die das Rift Valley säumenden Bergketten.

Arba Minch hat neben schöner Aussicht und Krokodilmarkt auch Ungewöhnliches zu bieten, worüber die Verantwortlichen lieber schweigen: Einen Luftwaffenstützpunkt der US-Armee, von dem unbemannte, mit Sprengköpfen versehene Drohnen Richtung Somalia starten. Vorgeblich im Kampf gegen das Al Kaida Terrornetzwerk, in erster Linie wohl zur Unterstützung äthiopischer Truppen, nachdem Äthiopien im Jahr 2006 Somalia den Krieg erklärte.

Tu felix Äthiopia, sollte man meinen. Nehme, nicht nube (heirate), wie es die Habsburger mit Erfolg praktizierten. Lass amerikanische Drohnen fliegen, russische Panzer an deinen Hauptstraßen verrostet, Chinesen deine Straßen bauen, Inder deine Kranken behandeln, Eriträer und Somalier an deinen Grenzen Krieg führen, Hilfsorganisationen deine Kinder versorgen, Europäer zahlen, akzeptiere Schuldenerlässe und Hilfgelder der EU. Und bleibe dem gehandhabten System treu: Give me! Gebt mir, mehr, noch mehr!

30.1.2009, Konso, Hotel ?, 96 km

Die Strecke von Arba Minch nach Konso führt vorerst entlang dem Chamo See, dann folgen 25 km nicht asphaltierte Straße durch zunehmend hügeliges Gelände und ein langer Anstieg nach Konso, wobei die Stadt so ziemlich am höchsten Punkt der Umgebung gebaut wurde. Ringum Reisfelder, in Terrassen an den Berghängen angelegt.

Noch immer beschäftigt mich die unterschiedliche Preisgestaltung der Äthiopier für In- und Ausländer. Ob Eintritte, Nächtigungen oder Essen, für alles zahlen Ausländer einen höheren Preis.

Heute Mittag bestelle ich Spagetti mit Tomatensauce, kostet 6 Birr für einen Äthiopier, ich soll 15 Birr bezahlen. Warum? Das Service ist nicht besser, die Portion nicht größer! Der Kellner verweist mich an den Küchenchef, mit dem ich einen angemessenen Preis aushandle.

Reiner Zufall, dass das heutige Frühstück derart preiswert ist. Ratlos sitze ich im Restaurant, kein auf der Speisekarte gelistetes Gericht ist mir geläufig. Kibram, ein Tour Guide, der am Nebentisch frühstückt, empfiehlt Fir Fir, aus getrocknetem Injera zubereitet: So gut und preiswert habe ich um 8 Birr schon lange nicht gegessen.

Äthiopien ist in den Randgebieten zweifellos kein sicheres Reisegebiet, für einzelne Landesteile bestehen Reisewarnungen, besonders abgeraten wird von Reisen in den Norden (Grenzgebiet zu Eritrea) und an die Ostgrenze (Somalia).

Auch das Grenzgebiet zu Kenia im Süden wird von mehreren Stellen als gefährlich beurteilt.

Für die Einreise nach Kenia stehen Ausländern drei Grenzübergänge zur Verfügung: Moyale an der Transafrikaroute Addis Abeba - Nairobi und zwei weit im Westen liegende Grenzübergänge nahe dem Turkana See. Ich habe mich wegen der gerüchteweise desolaten Straßenverhältnisse auf kenianischer Seite zwischen Moyale und Nairobi bereits für die westliche Route entschieden. Und es sollte sich herausstellen, dass die Entscheidung richtig, die Entscheidungsgrundlage aber falsch war. Von Straßen am Turkana See zu sprechen ist geradezu vermessen, Fahrspuren im tiefen Sand werden es sein. Erst später höre ich von der besorgniserregenden Sicherheitslage um Moyale: Fahrzeuge Richtung Nairobi verlassen aus Angst vor „Überfallen von somalischen Banditen“ - so die offizielle Sprachregelung, denn somalische Banditen klingt weniger schlimm als lokale Banden - den Grenzort nur in Konvois unter Militärschutz.

Im Ortszentrum von Konso, an einer Straßenkreuzung auf einer Hügelkuppe gelegen, stehen zwei Hotels zur Auswahl. Nach einigem hin und her wähle ich das weniger Schöne an der Busstation. Über die Außentreppe trage ich das Rad, dann das Gepäck in das Zimmer im ersten Stock. Vorsicht lassen auch die Äthiopier walten: Wachmänner vor Hotels und größeren Geschäften, Autos und Lastwagen mit Fracht parken nachts in versperrten Innenhöfen, Kleinkriminalität ist wegen der herrschenden Armut allgegenwärtig.

In Konso wende ich mich zwecks Erkundung der allgemeinen Sicherheitslage an die örtliche Polizei, die mich beruhigt: Die Straße bis Ormorote ist absolut sicher, in letzter Zeit gab es keine Überfälle und keine Kämpfe oder Unruhen innerhalb der einzelnen Bevölkerungsgruppen, die Polizei habe alles im Griff. Bis Ormorote werde ich ähnliche Auskünfte an weiteren Polizeistationen erhalten.

31.1.2009, Weyto, im einzigen Hotel des Ortes, 77 km

Früh breche ich auf, die ersten Kilometer geht es steil bergauf, also schiebe ich das Fahrrad. Bei Sonnenaufgang habe ich das steilste Stück, den Anstieg aus dem Great Rift Valley, überwunden, und mühe mich durch hügeliges Gelände Richtung Westen.

Ich lasse meine Gedanken schweifen: Fahrten in den Westen sind seit alters her mühsam. Frage die amerikanischen Siedler, denen sich auf dem Weg nach Westen widerspenstige Indianer entgegenstellten. Oder australische Goldsucher, denen Aborigines den Zugang zu den Goldfeldern verwehrten. Chinesische Kulturrevolutionäre, denen sich die sieben Tibeter in den Weg stellten. Oder afrikanische Sklaven, die auf dem Weg nach Amerika verreckten. Selbst der Titanic stellte sich ein Eisberg in den Weg. Auch in Europa radle ich lieber nach Osten, wegen der vorherrschenden Westwinde. Nur dem jetzt geächteten Adolf H. wurde der Osten zum Verhängnis, denn auch der Osten ist kein Schlaraffenland.

Langsam nähere ich mich dem Tiefland des Flusses Omo, das Land ist trocken, die Temperaturen steigen, nachmittags ist es drückend schwül und kräfteraubend heiß.

Weyto, ein verstaubtes Dorf an einer Straßenkreuzung mit einem desolaten Hotel und überhöhten Preisen. Wenige Meter vom Hotel entfernt unter Akazienbäumen nähert sich der Wochenmarkt seinem Ende. Marktfrauen packen nicht verkaufte Ware ein, einzelne verlassen zu Fuß, andere in Pick-ups den Marktplatz. Ich geselle mich zu Gruppen von Einheimischen, die zusammenhocken und in nicht geringen Mengen Aulu, ein selbst gebrautes Bier, trinken. Hier ein Schluck und dort ein Schluck, es schmeckt süß und süffig. Mehrere Männer, auch einzelne Frauen, lehnen in benebeltem Zustand an Baumstämmen, um nicht sofort umzufallen. Rasch verspüre auch ich die berauschte Wirkung des ungewohnten Aulu und ziehe mich in die vertraute Umgebung des Hotelzimmers zurück.

1.2.2009, Turmi, Green Hotel, 61 km

Der Hotelmanager in Weyto beschreibt mir die 115 km lange Strecke nach Turmi mit guter Piste, zuerst eben, dann leicht ansteigend, einige kleine Hügel und dann bergab nach Turmi. Doch auf Wegbeschreibungen der Äthiopier ist genau so wenig Verlass wie auf jene anderer Afrikaner.

Ich weiß natürlich nicht, ob dieser Manager je in Turmi war, denn nur die Beschreibung für die ersten zehn Kilometer ist zutreffend. Die bis dahin gute Schotterstraße wird von einer „Wellblechpiste“ mit großen herumliegenden Steinen abgelöst. Nach Epitaya führt die teilweise weggeschwemmte Piste mit 10%igen Steigungen durch ein breites Flussbett hinauf in die Berge. Den Bergrücken entlang ist die Schotterstraße eng, unübersichtlich, steinschlaggefährdet. Dann geht's kilometerlang durch Hügel bis zu einer Flussdurchfahrt 5 km vor Turmi. Dort strandet gerade das nächste Fahrzeug beim Versuch, die knietief mit Wasser gefüllte und von Felsen durchzogene Furt zu queren. Eine Planierraupe und ein Grader schleppen einen Lkw-Zug aus dem Schlamm; ein Tankwagen mit Anhänger sitzt an einem hohen Felsen im Fluss fest, an zwei hängen gebliebenen Pick-ups wird geschaufelt und geschoben.

Kurz nach Epitaya halten zwei entgegen kommende Allradfahrzeuge mit polnischen Touristen auf einer Rundreise durch Südäthiopien. Die Polen versorgen mich mit Mangos, die Reiseführer - zwei Holländer - mit Informationen zum Grenzübertritt nach Kenia. Die Strecke östlich des Turkana Sees sei extrem gefährlich, mehrere Alleinreisende wurden von kriegsführenden Stämmen in letzter Zeit getötet, Fahrten seien nur in Konvois ratsam. Nun bleibt mir nur noch eine einzige befahrbare Strecke nach Kenia, jene westlich des Turkana Sees.

Nächtigen im Freien scheint mir hier nicht ratsam. In der menschenleeren Landschaft halte ich daraufhin wegen der fortgeschrittenen Stunde einen Lkw an und nehme mit meinem Fahrrad auf der Ladefläche Platz. Dort sitzt bereits ein junger Mann, den ich aus Konso kenne, dort hat er mir seine Dienste als Touristenführer angeboten. Dünn und drahtig sieht er aus: Seit 3 Tagen nichts gegessen, nur Kat gekaut. Er ist high, völlig weggetreten; nein, hungrig sei er nicht.

Nun warten wir seit einer halben Stunde an der Furt vor Turmi; der Beifahrer sucht eine geeignete Stelle zur Querung und wadet an verschiedenen Stellen durch den Fluss, der Lkw-Fahrer spricht mit dem Fahrer der Planierraupe. Nach langem Zögern startet er den Lkw, mitten im Fluss bleibt er hängen, die Planierraupe ist rasch zur Stelle und schleppt den nur leicht beladenen Lastwagen aus dem Flussbett.

2.2.2009, Omorate, Park Hotel, 70 km

In Turmi warte ich vergeblich auf den Beginn des Wochenmarktes. „Findet heute nicht statt“ erfahre ich um 10 Uhr vom Hotelmanager. Nur vier Stunden brauche ich auf einer gut befahrbaren Erdstraße - ich nenne sie „Straße der Türme“ - bis Omorate, ab Mittag ist es brütend heiß. Unzählige Termitenbauten mit schlanken, bis zu 4 Meter hohen, Fabriksschloten ähnelnden Türmen stehen in der Landschaft. Abrupt endet die Buschsavanne und macht der Vegetation eines fruchtbaren Flusstales Platz. Überall Anzeichen eines riesigen Bewässerungsprojektes; große Landflächen sollen mit Wasser aus dem Omo, der tausend Kilometer entfernt im zentralen Hochland entspringt und in den Turkana See mündet, bewässert werden.

Omorate im südwestlichsten Zipfel Äthiopiens ist ein unscheinbares Nest mit flachen, teils windschiefen Gebäuden, drei eingeschossigen Hotels und zwei Dutzend unbedeutender Läden, begrenzt im Westen vom Omo. Der Fluss hat sich tief in das rote Erdreich eingegraben, zum gegenüber liegenden Ufer verkehren Einbäume; Fahrzeuge weichen über eine 50 km nordwärts gelegene Brücke aus. Einst gab es in Omorate eine Autofähre zum anderen Ufer, dann wurde mit dem Bau einer

Brücke begonnen, die Fähre verkauft, kurz darauf wurde der Brückenbau eingestellt. Jetzt zieren den Ort zwei einsame Brückenpfeiler ohne Aussicht auf Realisierung des Brückenprojekts.

Der Südwesten Äthiopiens ist unangenehm heiß, doch wegen der vielen unterschiedlichen und eher friedlichen Volksgruppen ein beliebtes Ziel für Touristen. Dünn besiedelt, entlegen, kaum verkehrsmäßig erschlossen, bei Starkregen oft wochenlang von der Außenwelt abgeschnitten. Ob Hamar, Mursi oder andere Ethnien, ich kann an Hand der Tätowierungen und Körperzeichnungen keine Unterschiede erkennen. Ich sehe nur auf Schemeln hockende und an Stäben lehrende Männer in kurzen Schürzen mit Ringen in Ohren und Nasen, zierliche kurzberockte barbusige Frauen, einige mit riesigen Tellerlippen und prächtigem Ohrschmuck.

Die spärliche Bekleidung der Menschen ist angesichts der hier herrschenden hohen Temperaturen allzu verständlich. Auf weniger Verständnis bei der örtlichen Bevölkerung stieß allerdings vor wenigen Jahren die Ablehnung der Zentralregierung, nach einer Flutkatastrophe den Betroffenen beim Wiederaufbau ihrer Hütten zu helfen. Die Begründung der Regierung, dass es „in diesem Gebiet den Menschen zumutbar ist, angesichts des immer warmen Klimas im Freien zu leben“, mag sachlich richtig sein; klug argumentiert war es zweifelslos nicht.

„Viele“ Touristen - viel im Sinne von „mehr als ein oder zwei pro Tag“ - heißt auch, dass es Fotos meist nur gegen Bezahlung gibt. Unweit Omorate fotografiere ich eine barbusige Maid. Der Preis: Eine halb mit Wasser gefüllte Plastikflasche. Für mich kein Verlust, weil ich die Flasche ohnehin entsorgt hätte, für das Mädchen ein guter Deal, denn für sie ist die Plastikflasche (und nicht das Wasser) wertvoll.

Den Nachmittag verbringe ich mit drei äthiopischen Brüdern, Bier trinkend und das „Projekt Mais 2000“ diskutierend, im Innenhof des Park Hotels. 2.000 ha Grund haben die Brüder von der Regierung für 50 Jahre gepachtet, die Regierung stellt die Infrastruktur zur Bewässerung der Flächen zur Verfügung, auf 1.000 Hektar soll Mais angebaut, hunderte Menschen sollen beschäftigt werden. Meine Zweifel an der Größenordnung, 1.000 ha sind doch eine riesige Fläche, werden mit einem Hinweis auf einen italienischen Investor ausgeräumt, der eine Fläche von 6.000 ha pachtete und vorwiegend Ölpalmen anpflanzte, rasch Cash generierende und sehr resistente Pflanzen zur Herstellung von Palmöl. Natürlich bevorzuge die Regierung den Maisanbau, wegen der bestehenden Importabhängigkeit bei Getreide und zur Vermeidung von Unruhen bei den immer wiederkehrenden Hungersnöten. Rentabilität sei wegen der niedrigen Produktionskosten gegeben, lediglich die unsicheren Transportwege bereiten Sorgen. Morgen wird das Projekt mit einem Riesenfest den Einwohnern von Omorate präsentiert und ich bin dumm genug, die Einladung zu dieser Fete auszuschlagen, denn morgen will ich in Kenia sein.

Vom ungewohnten Bierkonsum benebelt, steuere ich das an der Stadtgrenze liegende Gebäude der Einwanderungsbehörde an. Mit Stempel und Unterschrift wird meine geplante Ausreise aus Äthiopien bestätigt, die eigentliche Grenze liegt 45 km im Süden, eine Grenzstation gibt es dort angeblich nicht.

Zurück im Park Hotel feiern wir, jetzt in lauer Nacht und in größerer Runde, lautstark das Mais-Projekt; an Schlaf ist wegen des Lärms ohnehin nicht zu denken. Einige künftige Mitarbeiter und junge Frauen haben sich der Gesellschaft angeschlossen. An einem offenen Feuer wird eine in handliche Stücke zerteilte Ziege auf Holzspießen gegrillt. Der Biervorrat droht zu versiegen, also schicken wir vier Nutten mit 100 Birr-Scheinen auf Biersuche. Zwei verschwinden mit ihren Scheinen auf Nimmerwiedersehen, die zwei Anderen lassen mehrere Bierkisten anschleppen. Vollgegessen und betrunken lande ich um 2 Uhr morgens im Bett, während die Anderen weiterfeiern.

39 Tage habe ich insgesamt im you-you-you Land verbracht und meine Eindrücke sind durchwachsen. Angenehmes Klima, vielfältige Landschaften, faszinierende Volksgruppen, viele hilfsbereite Erwachsene, mangelhafte Strom- und Wasserversorgung, extreme Preisunterschiede für In- und Ausländer. Im Freiland

immer wieder ein leichtes Unbehagen wegen der vielen mit Gewehren oder Macheten bewaffneten Männer. Verstörend die Horden bestialischer Kinder und das ständig fordernde „Gib mir dein Geld“. Kein „bitte“, immer nur „gib“. Radfahren ist wegen der Höhenlage anspruchsvoll und wegen der brüllenden und Steine werfenden Hirtenkinder die Hölle. Mit einem drohend erhobenen Stock durch ein fremdes Land zu fahren und im Extremfall zuzuschlagen, ist widerlich, wenngleich manchmal unvermeidbar. Ein riesiges Land, arm, mit tristen Zukunftsaussichten.



## 11. Staub ist der Regen von Lokichar

### Kenia:

Fläche: 582.000 km<sup>2</sup>

Einwohner: 39 Mio.

PKE (US\$): 882

Amtssprache: Suaheli und Englisch

Bevölkerung: etwa 40 Ethnien, 70 % Christen, 10% Muslime,  
20% Naturreligionen

Währung: Kenia Schilling; Kurs: €/KSh 1:90; US\$/KSh 1:70

Preise in €: Hotel (schlecht 3,00/mäßig 8,00/mittel 20,00)  
1 lt Trinkwasser 0,65, Tusker-Bier 0,90,  
Autobus (800 km) 14,40 , Radtransport 5,50

Visum: € 40 bei kenianischer Botschaft in Wien

3.2.2009, Todenyang, Kenya Border Police Station, 54 km

Holpriger Start in Omorate. Die ersten 200 Meter bis zum Flussufer sind schnell geschafft, doch hier spießt es sich. „Bananenboote“ - Einbäume, ausgehöhlte krumme Holzstämme, mit einem langen Stock über den Fluss geschoben - pendeln zwischen den schlammigen Anlegestellen. Gestern wurde mir für die Überfahrt ein Preis von 10 Birr genannt, heute wollen die Bootsführer das Zehnfache, nach langem Feilschen zahle ich 30 Birr für die Überfahrt. Über die unbefestigte steile Böschung schleppe ich Fahrrad und Gepäck hinunter zum 7 Meter tiefer liegenden Fluss, durch den wadentiefen Schlamm zum Boot, sich am Ufer haltend schiebt der Bootsmann unser Gefährt flussaufwärts, dann mit einigen kräftigen Stößen in die Strömung, um nach einigen Minuten am gegenüber liegenden Ufer von Kelata zu landen. Hier dieselbe Prozedur: Fahrrad und Gepäck im Schlamm ausladen und die steile Böschung hochschleppen.

Dichtgedrängt stehen an der Anlegestelle in Kelata strohgedeckte Hütten, danach nur noch vereinzelt, mit Dornengestrüpp geschützte Behausungen. Einige Fahrspuren sind im tiefen Sand zu erkennen, doch wo ist die Straße nach Süden, zur kenianischen Grenze? Ich frage eine Jugendliche nach dem Weg, diese verweist mich an eine ältere Frau, die wiederum einen der Dorfältesten holt: An einem Stock lehnd, tätowiert, geschmückt mit Nasen- und Ohrringen, zeigt er mir einen Weg. Der führt durch sandige Flächen zu einem stattlichen, von einem Windrad überragten Gebäudekomplex. Dick, ein US-Amerikaner, führt hier eine Missionsstation, ist gastfreundlich und zudem handwerklich begabt: In einer großen Scheune produziert er mit seinen beiden Söhnen und lokalen Helfern einfache wartungsfreie Windräder, die in den Dörfern der Umgebung Trinkwasser aus der Tiefe pumpen.

An Wind herrscht kein Mangel, das muss ich kurze Zeit später zur Kenntnis nehmen. Kurz nach Verlassen der Missionsstation nimmt der Gegenwind aus dem Süden ständig zu, wird feurig heiß. Ich bin jetzt auf dem Weg zur Grenze, aber sind diese zwei Fahrspuren im knöcheltiefen Sand wirklich die einzige für Radfahrer sichere Straßenverbindung nach Kenia? An Fahren ist nicht mehr zu denken, meist schiebe ich das Fahrrad. Kein Schatten, brütende Hitze, ein Hinweisschild führt mich zum äthiopischen Grenzposten, ein Pfad zu einem verfallenden Gebäude auf einer Hügelkuppe, einige Hühner flüchten verschreckt in einen behelfsmäßig aussehenden Unterstand, in einem schäbigen Raum kontrolliert ein verwegen aussehender Mann den Ausreisestempel in meinem Reisepass. Mit seiner Familie lebt er seit geraumer Zeit auf diesem einsamen Außenposten, gelegentlich passieren Fremde diese Grenze. Seine Frau serviert Tee, ich ruhe mich im Schatten des Gebäudes aus.

Die wenigen Kilometer bis zum kenianischen Grenzposten sind höllisch. Höllisch heiß und höllisch anstrengend. Ausgepumpt, völlig erschöpft und nur noch stolpernd schleppe ich mich durch die kahle Einöde zur Grenzstation. Die kenianische Fahne hängt auf Halbmast: Im Land wurde Staatstrauer ausgerufen, weil bei einem schrecklichen Verkehrsunfall nahe Eldoret mehr als hundert Menschen ums Leben gekommen sind.

In wenigen Minuten sind die Einreiseformalitäten erledigt, nur drei Polizisten sind anwesend, die restliche Besatzung ist unterwegs, zwecks Besorgung von Trinkwasser. Ich werde zum Bleiben eingeladen und bin von der Gastfreundschaft der Grenzpolizisten völlig überrumpelt: Ein Polizist, Daniel, schleppt zuerst mehrere Kübel Wasser und eine Wanne herbei, damit ich mich waschen kann. Dann einige Decken; ausgestreckt auf der schattigen Veranda eines Gebäudes verschlafe ich die nächsten Stunden. Während ich raste, bereitet er das Abendessen: Fisch und Fladen aus Maismehl. Natürlich werde ich zum Essen eingeladen. Mit Einbruch der Dunkelheit kehrt verspätet auch der Kommandant des Grenzpostens mit vier weiteren Polizisten zurück. Sein Kommentar: „No hurry in Africa“, keine Eile! Natürlich haben sie Wasser geholt, aber auch ein süßes, süffiges und bierähnliches Gebräu. Becher kreisen, die Kanister leeren sich, die Polizisten werden immer fröhlicher, der Alkoholpegel steigt, es wird ein feuchtfrohlicher

Abend. Trotz der vielen Mücken schlafe ich überraschend gut auf der Veranda der Polizeistation.

Todenyang ist wohl einer der entlegensten Grenzposten dieser Welt. Einige wenige Touristen queren hier die Grenze in 4-Wheel-Drives, auch zwei Radfahrer sollen im letzten Jahr diese Grenze passiert haben. Die Fahrspuren stammen vorwiegend vom Auto der kenianischen Grenzpolizisten, die im äthiopischen Omorate Wasser, Lebensmittel und andere Dinge des täglichen Bedarfs (zum Beispiel o.a. Bier) besorgen.

4.2.2009, Toronyak, St. Pauls Mission, 13 km

Der Sand ist etwas fester als tags zuvor, einzelne Teilstrecken sind mit dem schwer beladenen Fahrrad auch befahrbar, doch das Vorwärtskommen ist mühsam. Die Straße - C 47 ist die offizielle Bezeichnung - besteht in dieser Halbwüste aus einigen im Sand verlaufenden Reifenspuren, jeder Lenker sucht sich seinen eigenen Weg. Kein Wölkchen am Himmel, am Vormittag bereits über 40°C und ein kräftiger Gegenwind.

Zwei Akazien abseits der Straße versprechen Schatten. Zu spät merke ich die von den Bäumen abgeworfenen, etwa 4 cm langen Dornen, die sich in Schuhe und Fahrradreifen bohren. Bitte nur keinen platten Reifen in dieser brütenden Hitze! Stück für Stück entferne ich die spitzen Dornen, die Reifen überleben unbeschädigt die Dornenattacke und ich danke dem Reifenhersteller Schwalbe, dass ich die Garantie für die Durchstechfestigkeit nicht in Anspruch nehmen muss.

Der durch einen Maschendrahtzaun geschützte Gebäudekomplex der katholischen Missionsstation Saint Pauls liegt auf einer leichten Anhöhe in einer nahezu kahlen Ebene zwischen dem etwa 800 Meter entfernten Turkana See im Osten und einer Hügelkette im Westen. Eine wahre Oase, allerdings ohne Bäume, mit einer kleinen Kirche, Unterkünfte für Missionare, Priesteranwärter und Hilfskräfte, einem zentralen Bungalow - dem Missionshaus - als Speise- und Ruheraum, drei Gästebungalows. Ein Dieselgenerator sorgt für elektrischen Strom, somit auch für den Betrieb eines Kühlschranks, für kalte Getränke.

Die Mission wird wie ein eigenständiger Wirtschaftsbetrieb geführt; die Leitung einzelner Teilbereiche unterliegt den Priesteranwärtern, die im Rahmen ihres Studiums zumindest ein Praxisjahr auf entlegenen Missionsstationen verbringen. Katholische Missionen bzw. Kirchen stehen in Ostafrika in einem harten Wettkampf mit der Konkurrenz, über 200 unterschiedliche christliche Kirchen sind dem Vernehmen nach in Ostafrika tätig.

Schwerpunkte der Arbeit in St. Pauls und auch in anderen Missionsstationen sind neben der Seelsorge die Versorgung der örtlichen Bevölkerung mit Hilfsgütern, das Gesundheits- und Schulwesen sowie die Aufrechterhaltung von Frieden zwischen den Volksgruppen. Im Grunde überwiegend Aufgaben des Staates, doch die abgehobene schwarze Zentralregierung im fernen Nairobi hat diese undankbaren weltlichen Aufgaben an weiße Missionare übertragen, nach dem Motto: Ihr macht diese Drecksarbeit, dafür dürft ihr im Land bleiben. Nur allzu verständlich, dass Menschen in vielen afrikanischen Staaten die Regierenden und besonders die allgegenwärtige Korruption vehement bekritteln.

Offensichtlich hat auch der Maschendrahtzaun um das Missionsgelände seine Berechtigung. Zwei Monate zuvor wurden bei Streitigkeiten zwischen rivalisierenden Volksgruppen drei Männer erschossen. Wegen weiterer Schießereien flüchteten die Frauen und Kinder beider Volksgruppen zur Missionsstation und verbringen jetzt die Nächte innerhalb der Umzäunung. Die Frauen und Kinder leiden, die Männer schießen, die Hauptgründe für die Auseinandersetzungen bleiben: Alkohol, Drogen, Viehdiebstahl, Waffen.

Neben dem Missionshaus mit den gekühlten Getränken finde ich einen weiteren Top-Aufenthaltsplatz, die kombinierte Bad-WC Kabine gegenüber meinem Bungalow. Wie in einem Windkanal fegt heiße Luft durch das Turkana Becken, ein Aufenthalt im Freien ist nachmittags schier unmöglich, ich sitze auf dem Klo und lasse das Wasser der Dusche über meinen Körper laufen. Ich brauche mich nicht abzutrocknen, das erledigt der heiße Wüstenwind auf den wenigen Schritten zu meinem Bungalow.

Der nächste Ort an einer asphaltierten Straße ist das 80 km entfernte Kalokol am Turkana See; der sandige Weg dorthin sei in einem „schrecklichen Zustand“, sagen die Missionare. Ein einziges Dorf an der gesamten Strecke, meist vegetationslose Wüste, tiefer Sand, viel schlimmer als die Strecke nach Omorate. Ein im Vorjahr hier vorbei gekommener Kanadier hätte für diese Strecke mit dem Fahrrad 8 Tage gebraucht, also 10 Kilometer pro Tag geschafft. Ich bin kein Masochist und beschließe, auf eine Mitfahrgelegenheit zu warten.

5.2.2009, Toronyak, St. Pauls Mission

Ein einziges Fahrzeug - der Polizeijeep - hat gestern die Missionsstation passiert und auch heute früh war das zum Wasserholen in den Süden fahrende Polizeifahrzeug überbelegt. Weil es eine Weile dauern kann, bis sich eine Mitfahrgelegenheit ergibt, sehe ich mich am noch nicht so heißen Vormittag ein wenig in der Missionsstation um.

Die Missionare stammen aus verschiedenen Ländern, einige aus Afrika, einige aus anderen Kontinenten. Priesteranwärter und andere Beschäftigte sind vorwiegend Kenianer.

Mehrere Menschen warten vor und in der Krankenstation, die Krankenschwestern sind gut ausgebildet, die Apotheke gut sortiert, selbst kleinere Operationen können vor Ort von einem periodisch ordinierenden Arzt durchgeführt werden.

Einige dutzend Kinder aus umliegenden Volksgruppen werden in nüchtern ausgestatteten Klassenzimmern unterrichtet. Besonders attraktiv ist für die Schüler in dieser immer wieder von Hungersnöten heimgesuchten Region natürlich die regelmäßige mittägliche Essensausgabe. Was nicht heißen soll, dass die Schüler nicht lernbegierig wären. Mehrmals werde ich in den folgenden Tagen feststellen, dass - ganz im Gegensatz zu ihren europäischen Altersgenossen - kenianische Kinder geradezu nach Schulbildung gieren und bereit sind, hohe Preise für eine gediegene Ausbildung zu zahlen. Denn nur eine gute Schulbildung wird als tauglicher Schritt in eine bessere Zukunft gesehen.

Bedingt durch die Lage zwischen dem fischreichen Turkana See und der von Halbnomaden nur dünn bevölkerten Nordoststecke Kenias vermittelt die Mission zwischen den Volksstämmen auch im Warenaustausch, vorwiegend Fisch gegen Getreide und Fleisch. Fisch gegen Fleisch ist überschaubar; kritisch ist hingegen die Situation bei Streitigkeiten zwischen den nomadisierenden Gruppen. Viehdiebstähle und Überfälle auf schwächere Stämme haben wegen vermehrter Dürreperioden zugenommen, Männer sind meist schwer bewaffnet, Schusswechsel sind häufig, die Regierung negiert die Auseinandersetzungen; hier versucht die Mission vermittelnd zwischen den verfeindeten Gruppen einzugreifen.

Neben all diesen weltlichen Aufgaben tritt die vermeintlich eigentliche Aufgabe der Missionare - die Missionstätigkeit mit Bekehrung der Ungläubigen zum Christentum - in den Hintergrund. Ich werde in Ostafrika noch mehrere Missionsstationen besuchen und schlussendlich feststellen, dass meine bisherigen Vorstellungen von Missionstätigkeiten völlig realitätsfremd waren, weil die meisten Missionare nicht bekehrend, sondern humanitär tätig sind.

In den im Missionshaus aufliegenden Zeitungen wird das alte Hauptthema „Wir sind stolz auf den neu gewählten US-Präsidenten Barack Obama, Sohn eines kenianischen

Vaters" von der Katastrophenmeldung über den Unfall eines Tanklastwagens mit zahlreichen Toten bei Eldored verdrängt. Noch verstehe ich nicht, wie es zu diesem schrecklichen Unfall kommen konnte, doch der Stolz vieler armer Kenianer auf einen farbigen US-Präsidenten mit Wurzeln in ihrem Land ist nachvollziehbar: Einer der Ihren ist jetzt mächtigster Mann der Welt!

Der heutige Nachmittag ist eine Kopie des gestrigen Tages. Ein kräftiger heißer Südwind bringt alles Leben zum Erliegen, nur die Wellen im Turkana See türmen sich bootshoch; ich suche Erleichterung im Dusch-WC.

Um 17 Uhr fahre ich mit einigen Priesteranwärtern zum flachen und eher schlammigen Ufer des Turkana See, stark salzhaltig und 15 Mal größer als der Bodensee. Gras- und Schilfbüschel treiben im aufgewühlten und trüben Wasser, die Wellen haben sich im abflauenden Wind etwas gelegt, meine Begleiter plantschen und schwimmen im See, den ich wegen der Bilharziosegefahr nicht betreten möchte. Nur wenige Gewässer in Ostafrika sind frei von Bilharziose, groß ist mein Respekt vor dieser Wurmkrankheit, die zur totalen Erblindung führen kann.

Ich sehe mich am Ufer um. Wasservögel werden nicht bejagt und sind zahlreich vertreten. In einzelnen Plots wird Schilf angebaut, das dem Boden entsalzt und geschnitten für Dachdeckungen verwendet wird.

Unweit des Ufers parkt ein mittelgroßer Lkw aus Nairobi, der Kastenaufbau halb mit Eis und teilweise schon mit Fisch gefüllt. Seit mehreren Stunden kaufen die beiden Fahrer Fische ein. Fischer schleppen ihren Fang herbei, teilen die gefangenen Fische in drei Größen, einzelne Stücke werden aussortiert, der Rest gezählt und auf die Eisfläche geworfen. Bargeld wechselt den Besitzer, der nächste Fischer präsentiert seinen Fang. Die Fahrer werden so lange kaufen, bis der Lkw gefüllt ist, sich dann auf den beschwerlichen Weg nach Nairobi machen, auf eine pannenfreie Fahrt hoffen, was angesichts der widrigen Straßenverhältnisse nicht selbstverständlich ist. Wenn alles planmäßig verläuft, werden das Eis beim Eintreffen in Nairobi geschmolzen, die Fische aber noch gekühlt sein. Im besten Fall werden sie in der Hauptstadt den zehnfachen Einkaufspreis erzielen, im schlechtesten Fall - zum Beispiel bei einer Panne im Niemandsland - droht ihnen ein Totalverlust.

6.2.2009, Lodwar, Bethseda House

Überraschend trifft zu später Abendstunde ein Fahrzeug der katholischen Diözese Lodwar in Toronyak ein, schnell sind meine Sachen auf dem Pick-up verladen, kurz nach Mitternacht machen wir Rast in der Missionsstation Laurenyak, um 4 Uhr morgens geht die Fahrt weiter nach Lodwar, um 9 Uhr erreichen wir die Provinzhauptstadt. 7 Stunden Fahrzeit für 150 km, immer am Limit gefahren, lassen erahnen, in welchem schlechten Zustand der zurückgelegte, auf mehreren Straßenkarten gar nicht verzeichnete Weg ist. Ich beglückwünsche mich zur Entscheidung, nicht mit dem Rad gefahren zu sein: In der mond hellen Landschaft pflügt der Pick-up durch ein Meer von Sand, durch geröllübersäte und staubtrockene Flussdurchfahrten, die Einöde nur vereinzelt unterbrochen von allein stehenden Akazienbäumen oder Buschdickichten.

Ab Kalokol rast der Fahrer in einem Höllentempo auf brüchigem Asphalt durch eine in der Morgensonne faszinierende Landschaft: Unwirtlich, kahl, steinig, trockene Flussläufe und Hügelketten, Vulkankegel, Lavafelder, alles ein wenig nach Schwefel riechend.

Im Gebäudekomplex der Diözese Lodwar erfolgt die Unterbringung und Verpflegung der Gäste nicht nach Kriterien der Nächstenliebe, sondern auf Basis wirtschaftlicher Kalkulation. 30 Euro für Vollpension sind viel für kenianische Verhältnisse, doch Essen und Zimmerausstattung sind einsame Spitze. Zuständig für die Preisgestaltung ist eine 70-jährige australische Nonne, die nur noch

den einen Wunsch hegt, ihren Lebensabend in ihrem australischen Geburtsort Brisbane zu verbringen.

Am Mittagstisch werden mir zwei österreichische Entwicklungshelfer vorgestellt, Reinhard aus Judenburg und Daniel aus Graz, zuständig für den aus etwa 40 Fahrzeugen bestehenden Fuhrpark der Diözese. Mit Reinhard besuche ich am Abend dessen Lieblingsbierlokale in Lodwar, nach dem fünften Tusker gebe ich w.o.

Lodwar ist tiefstes Afrika, lebendig, geschäftig, schmutzig, staubig. Geldabheben am Bankomaten (ATM) funktioniert problemlos, nicht jedoch das Telefonieren. Nach vielen erfolglosen Versuchen mit dem eigenen und einem fremden Handy und nach ebenso erfolgloser Anwahl im Festnetz gelingt es erst dem Leiter des örtlichen Fernsprechamtes, mit seinem Handy nach Österreich durchzuwählen.

7.2.2009, Lokichar, Katholische Missionsstation, 79 km

In der Kfz-Werkstätte der Diözese hat Reinhard bereits einige Autoreparaturen erledigt, als ich dort verkatert im Lauf des Vormittags auftauche. Samstags ist die Werkstätte offiziell geschlossen, doch die widrigen Verkehrswege und die brutale Fahrweise der schwarzen Fahrer sorgen für regelmäßigen Nachschub beschädigter Fahrzeuge. Sie fahren im Rallyetempo, da wird schon mancher Busch oder Fels gerammt. Bis Montag sind noch drei Autos zu reparieren, doch Reinhard nimmt sich Zeit für ein paar Ausbesserungen an meinem Fahrrad.

Kaum habe ich Lodwar verlassen, nehmen Verkehr und Asphalt rapide ab. Die Asphaltdecke stammt sicher aus britischer Kolonialzeit, die Straße gleicht einem Fleckerlteppich von Asphaltresten, Schlaglöchern und grobem Schüttmaterial. Unvorstellbar, dass diese Rumpelpiste in Zukunft die Hauptverbindungsstraße in den Südsudan sein wird, die diesen noch zu gründenden Staat mit Gütern aus den Häfen am Indischen Ozean versorgen soll.

Die Fahrzeuglenker haben schon lange die Konsequenz aus der zerbröselnden Asphaltdecke gezogen, sind auf die Böschungen oder in den angrenzenden Busch ausgewichen. Stufenförmig führen Fahrspuren die einst aufgeschüttete Hauptstraße entlang, jeder Fahrer sucht seinen eigenen Weg.

Da verwundert es nicht, dass ich einen auf dem Dach liegenden Autobus und einen auf die Seite gekippten Sattelzug passiere. Der nächste Kranwagen ist vermutlich im 250 km entfernten Kitale stationiert, da wird die Fahrzeugbergung noch eine Weile auf sich warten lassen.

Spät in Lodwar gestartet, in der heißen Mittagszeit bei heftigem Gegenwind von Asphaltfleckchen zu Asphaltfleckchen radelnd, komme ich nur langsam voran. Trügt mich mein Gefühl oder radle ich tatsächlich durch die heißeste und trockenste Gegend Kenias? So falsch meine Vorstellung von der Tätigkeit der Missionare war, so falsch war auch meine Vorstellung von der Topographie Kenias. Ich hatte weite Grassavannen mit herumziehenden Wildtieren, rinderhütende Massai und endlose Palmenstrände erwartet, doch auf Wüsten und Halbwüsten, hohe Bergketten, gefährliche Großstädte und extreme Temperaturschwankungen bin ich nicht vorbereitet.

Ich befinde mich nur noch 3° nördlich des Äquators, hier sind Tage und Nächte jahraus und jahrein gleich lang. Da bin ich heilfroh, dass in der abendlichen Dämmerung ein nachkommendes Fahrzeug der Telekom Kenia hält. Den Fahrer kenne ich bereits: Es ist der Leiter des Fernsprechamtes Lodwar, der mich zur Missionsstation in Lokichar mitnimmt. Und hier warten bereits die Missionare mit einem üppigen Diner auf meine Ankunft: Reinhard hat meine Ankunft angekündigt und ich mache höflichkeitshalber ein Kreuzzeichen zu ihrem Tischgebet.

8.2.2009, Kainuk, Katholische Mission, 102 km

Tags zuvor hatten sie mich bereits begleitet und auch heute sind sie wieder da: Minitornados bzw. Windhosen, staubsaugend durch Täler und über Ebenen ziehend. Fast nie fällt Regen, doch ständig bläst der Wind und verteilt den aufgewirbelten Sand und Staub.

„Staub ist der Regen von Lokichar“, sagt ein älterer Dorfbewohner, als ich am Ortsrand verwundert Frauen und Kinder beobachte. Auf einem Höhenrücken arbeitend, füllen sie Sand in Schüsseln, schleudern den Inhalt in die Höhe, der Wind verweht die leichteren Staub- und Sandteile, der schwerere Rest fällt zurück in die Schüsseln, manchmal findet darin sich ein Goldkorn. Goldwaschen mit Hilfe des Windes, Wasser steht hier nicht zur Verfügung. Seltsamerweise bittet mich der betagte Mann nicht direkt um Geld, sondern unterbreitet einen Vorschlag für eine Investition. Die Gegend sei goldreich, die Dorfbewohner würden gerne eine Mine errichten, vielleicht könnte ich die dafür notwendigen geringen Mittel zur Verfügung stellen.

Bedauernd lehne ich diesen wie auch einige andere, an mich auf Reisen herangetragene Investitionsvorschläge ab. Sponsoring von Radrennfahrern und Marathonläufer klang wenig erfolgsversprechend. Auch auf eine Beteiligung am Maisprojekt in Omorate habe ich verzichtet, ich bin Pensionist und kein Investor. Schon zuvor hatte ich - anlässlich meiner Radtour nach Syrien - eine renditeträchtige Beteiligung an einem Tankwagenprojekt in der Südtürkei abgelehnt, hier sollten einige Tanklastwagen für den bereits florierenden Benzinexport vom kriegsführenden Irak in die benachbarte Türkei finanziert werden. Slavko, stolzer Besitzer einiger Häuser und Grundflächen an der Donau in Rumänien, hat mir die Funktionsweise des Geldverdienens zu Zeiten eines Embargos auf einer meiner Radtouren zum Schwarzen Meer einleuchtend erklärt: Bei Nacht mit vollen Benzinkanistern über die Donau nach Serbien, und mit Taschen voller Deutsch-Mark zurück.

Ich konzentriere mich auf die Straße, bei 40°C, etwa einem Fahrzeug pro Stunde und fernab jeder Hilfe darf ich mir keinen Sturz erlauben. Kann denn der Zustand der schon gestern katastrophal schlechten Straße heute noch schlechter sein? Er kann, so nehme ich es jedenfalls wahr.

Auf halber Strecke zwischen Lokichar und Kainuk liegt Kaputira, ein Dorf, noch kaputter, als der Name erahnen lässt. Von hier sind es noch etwa 8 km zur Missionsstation Nakromorn, mit Fahrzeugen nur über weite Umwege erreichbar. Zur Mission führt ein für Fremde kaum erkennbarer Pfad, darum engagiere ich im Dorf an der Hauptstraße um 2 US\$ einen Führer auf einem Fahrrad.

Eine halbe Stunde kurven wir auf sandigen Pfaden durch knochentrockenen Busch und gelangen in ein langgezogenes Dorf, das sich plötzlich in ein grünes Flusstal absenkt. Auf einem mit Ziegenkot übersäten Weg abwärts fahrend, begegnen wir dutzenden Ziegenherden und Menschen, die mich ungläubig anstarren. Noch nie haben sie in dieser Gegend einen Weißen auf einem Fahrrad gesehen. Im Talbecken saftige Weiden mit unzähligen Ziegen-, Rinder- und Kamelherden.

Wir erreichen das Ufer des Flusses Turkwel, mit Quellen seiner Zuflüsse am 4.300 Meter hohen Mount Elgon, hier noch Wasser führend; etwas weiter nördlich trocknet der Fluss in der heißen Wüste aus. Im klaren Wasser des Flusses stillen zahlreiche Kamele ihren Durst, bevor sie zu ihren Weidegebieten im trockenen Hügelland geführt werden.

Ich sondiere die Lage, bevor ich mich an die Flussdurchquerung wage. Barfuß folge ich dem Führer, doch als das Wasser knietief wird, kehre ich um. Zu breit ist die Furt, um Fahrrad und Gepäck in trockenem Zustand hinüber zu tragen

Im Dorf lädt eine auf einem Felsvorsprung stehende überdachte Halle zum Rasten ein. Im Nu versammelt sich eine große Kinderschar, die mir beim verspäteten

Mittagessen zusieht. Die Halle ist eine im Bau befindliche christliche Kirche, amerikanische Kleriker legten vor fünf Jahren den Grundstein, das Fundament und acht Säulen wurden errichtet, ein Dach darauf gesetzt; dann waren die zur Verfügung stehenden Mittel verbraucht, der Bau wurde eingestellt und kein Amerikaner wurde seitdem hier gesehen.

Der Abstecher zum Turkwel hat viel Zeit gekostet. Am späten Nachmittag wechselt das Ödland in Grassavanne, mit ausgedehnten Hügelketten und dem Reservat South Turkana National Reserve östlich und entfernten Bergketten westlich der Straße. Es wird bereits dunkel, als ich von Nationalparkrangern angehalten werde. Dieser Streckenabschnitt sei in der Dämmerung gefährlich. Elefanten aus dem östlich gelegenen Reservat wandern abends zum westlich gelegenen Nasolot Reservat mit den Wasserstellen am Turkwel und hätten bei der Querung der Hauptstraße bereits Fahrzeuge angegriffen. Die Ranger sind auf der Jagd nach Wilderern, die Polizei auf der Jagd nach Kriminellen, die Überfälle auf Einzelpersonen verübt hätten. Also warte ich bei den Quartieren der Ranger, die mich später mit einem Fahrzeug der Nationalparkverwaltung zur katholischen Mission in Kainuk bringen.

Dort nehmen mich die Missionare Ricardo und Ignacio freundlich auf. Beide sind Mexikaner, also wird mexikanisch gegessen und später eine DVD abgespielt: Malindi am Indischen Ozean wird derart anziehend portraitiert, dass ich spontan beschließe, in Nairobi von meiner direkten Route in den Süden abzuweichen und die Reise an der hunderte Kilometer östlich gelegenen Küste fortzusetzen.

9.2.2009, Marich Pass Field Station, 29 km

Nach einer Nacht in der Hängematte auf der Veranda der Missionsstation und einem üppigen Frühstück wechsele ich vom Turkana- ins Pogo-Land. Leicht ansteigend, führen die letzten Fragmente der Asphaltdecke aus der Halbwüste des Rift Valley in das Hochland der Cherangani Hills. Es ist heiß, nach 25 km schlechtesten Piste bin ich fix und fertig, daher nütze ich die nächstbeste Gelegenheit für eine Rast.

Vor zwei Tage hat mir Peter, ein passionierter Ostafrikafahrer aus Garmisch-Partenkirchen, die Marich Pass Field Station empfohlen. Die Bungalowanlage liegt abseits der Hauptstraße zwischen Hügeln und dem Morun Fluss in einem ausgedehnten Park mit hohen Bäumen. Das Personal erwartet bereits meine Ankunft, in dieser isolierten Gegend verbreitet sich rasch die Kunde, dass ein Fremder unterwegs ist. Ich bin der einzige Gast im Dormitory und beziehe Quartier in dem aus zwei Betten bestehenden „Schlafsaal“. Aber es ist heute nicht mein Tag: Ich dusche und merke viel zu spät, dass ich meine Bauchtasche nicht abgenommen habe. Also nach dem Duschen Brieftasche ausräumen und Geldscheine trocknen.

Die Aussichtsplattform auf dem hinter den Bungalows aufragenden Hügel bietet einen weiten Blick in das westlich gelegene Bergland. Mein Ziel ist allerdings der Morun mit seinem klaren und etwa 24 Grad kühlen Wasser.

Lange suhle ich mich im bilharziösefreien Fluss, doch hier bin ich nicht allein. Flussauf und flussab sind zahlreiche Frauen mit Goldwaschen beschäftigt, die Ausbeute ist offensichtlich gering. Eine Unterhaltung ist schwierig, denn nur wenige Frauen sprechen neben der lokalen Sprache Pogo etwas Suaheli, keine spricht Englisch. Und über ihre Ausbeute beim Goldwaschen breiten sie den Mantel des Schweigens.

10.2.2009, Chepareria, St. Pauls Mission, 63 km

Bei Marich Pass lasse ich die Wüste hinter mir, jetzt führt die Straße dem Morun entlang hinauf in die Berge. Ich begegne einer Kamelherde, mit zwei Führern unterwegs zum weit südlich gelegenen Kamelmarkt in Chebiemit. Langsam geht's



bergauf, mit zunehmender Höhe wird es kühler, Wolken überziehen den Himmel, das Wetter wird unbeständiger, aber die Straße wird ab Ortum besser.

Beim Mittagessen in Ortum zeigt mir der Hotelbesitzer - er ist Muslim und hat 17 Jahre in Jordanien gelebt - stolz das Bild eines weißen Missionars: Leo Staples, seit 1952 in Kenia, 82 Jahre alt, noch immer aktiv. Was den Hotelbesitzer und viele andere Kenianer verärgert, sei die grassierende Korruption und die unzureichenden Maßnahmen der Regierung gegen die Hungersnöte im Land. Erst unlängst wurde von Medien das Verschwinden zigtausender Tonnen Mais aufgezeigt, involviert seien Regierungsstellen in Nairobi, Konsequenzen gäbe es keine.

Also wird die Hauptstadt Nairobi nicht nur wegen der von Kriminellen verübten häufigen Raubüberfälle „Nairobi“ - verballhornt „neuer Raub“ - genannt, auch die undurchsichtigen Praktiken vieler Regierungsstellen sind damit gemeint.

Ich folge der Straße durch Täler, Hügel und Berge. Hier regnet es fallweise, das Land ist fruchtbar, an den Berghängen haben Kleinstbauern die wenigen zugänglichen Flecken gerodet und bauen Mais, Bananen, Mango und Papaya an. Winzig sind die Felder und winzig auch die Hütten, die schwindelerregend auf Felsnasen kleben.

11.2.2009, Kitale, Hotel Sheeneser, 55 Km

Bis Kapram geht es steil bergauf, 10 km schiebe ich das Fahrrad. Ein kurzes flaches Stück bei Rapanywo, dann führt die Straße noch höher hinauf in die bis 3.400 m hohen Cherangani Hills. Die Bezeichnung „Hügel“ ist angesichts der Berghöhen wohl etwas tiefgestapelt. Auf dem Anstieg zur Passhöhe in etwa 2.600 Meter herrscht plötzlich reger Gegenverkehr. Junge Männer brausen auf mit Brennholz beladenen Gefährten - etwa 1 m<sup>2</sup> große Bretter auf 4 kleinen Rädern - talwärts, schneiden Kurven, überholen Lastwagen, bremsen mit aus Autoreifen gefertigten Sandalen.

Hier herrscht im Gegensatz zum Tiefland kein Wassermangel. Über einige Felsbrocken gelange ich zu einem wenige Meter von der Straße entfernten Wasserfall: Fahrrad gesichert, Radtrikot ausgezogen, Wertsachen verstaut, schon stehe ich unter einer kühlen Dusche. Wenige Minuten später halten zwei Autobusse; einige Männer folgen meinem Beispiel, während die Fahrer versuchen, Wasser in die kochenden Kühler zu füllen.

Von der Passhöhe schaue ich über ein Meer von Tälern und Bergen. Dann lasse ich Kapenguria, den Hauptort des Distrikts, links liegen. Nach Makutano geht es nur noch abwärts, bis Kitale, der Provinzhauptstadt nahe der Grenze zu Uganda. In Kitale, an den Ausläufern des regenreichen, 4.310 Meter hohen Mt. Elgon, ist es grün und angenehm kühl.

Telefonieren in Kenia gleicht einer geheimen, mir verborgen bleibenden Wissenschaft. Am Telegrafenamte ergatterte ich nach Dienstschluss noch eine Telefonwertkarte, damit kann ich Ferngespräche aus öffentlichen Telefonzellen führen. Doch die Verbindung ins ferne Österreich klappt erst nach dem fünfzehnten Versuch, und da ist am anderen Ende der Leitung niemand erreichbar.

12.2.2009, Eldoret, Hotel Niathyru, 70 km

Die hier stark befahrene Straße führt durch das zentrale Hochland Richtung Südost, von den ebenen grünen Feldern um Kitale in hügeliges und trockenes Gelände um Soy und Eldoret. Starker Gegenwind, viele Baustellen, hier wird die Hauptverbindungsstraße nach Uganda gebaut, nur in Teilbereichen kann ich für den Verkehr noch nicht fertiggestellte Straßenabschnitte benutzen.

Die „alte“ Straße ist einem Furcht erregenden Zustand. Durch einen lichten Laubwald fahre ich ein nicht asphaltiertes Straßenstück in engen Kurven bergab, bergauf- und bergabfahrende Autobusse und Lastwagen überholen auf Teufel komm raus, die Sicht beträgt wegen der aufgewirbelten dichten Staubwolken nur wenige Meter, schneeweiß und heilfroh bin ich, als ich dieser Hölle entrinne.

An der Abbruchkante zum nächsten Tal wird mir klar, warum es vor einigen Tagen zu diesem grauenvollen Unfall mit den vielen Toten kommen konnte. Mehrere bergauf fahrende Fahrzeuge hängen im schmierigen feinen Sand der Piste fest. Drei Fahrzeuge der Straßenverwaltung geben Schlepphilfe. Ein Grader zieht, eine Schubraupe und ein Raupenbagger schieben. Sie schieben nicht irgendein Fahrzeug, sondern einen mit Benzin voll beladenen Tankwagen mit Anhänger. Wie vor einigen Tagen, als beim Bergaufschieben ein Tankzug umkippte, Benzin ausfloss, Dorfbewohner das ausfließende Benzin mit Töpfen und Kannen einsammelten, der Treibstoff plötzlich Feuer fing, mehr als hundert Menschen sofort verbrannten und zahllose weitere mit schweren Brandverletzungen in Krankenhäuser gebracht wurden.

Sie haben nichts dazugelernt, jeden Moment kann sich dieses Drama wiederholen. Bus- und Lastwagenfahrer sind, von obigen Geschehnissen völlig unbeeindruckt, auf der besorgniserregend schlechten und engen Straße viel zu schnell unterwegs, selbst die massive Polizeipräsenz kann sie nicht vom Schnellfahren abhalten.

13.2.2009, Timboroa, Plaza Palace Hotel, 75 km

Die Straße ist gut ausgebaut, endlich kann ich das „links fahren“ auch genießen: Im ehemals britisch dominierten Ostafrika wird nicht nur englisch gesprochen, sondern auch links gefahren. Ab Eldoret steigt die hier gut ausgebaute Straße ständig an und es wird zunehmend kühler.

In den Dörfern rufen die Kinder „Jambo Muzungu“, immer wieder „Muzungu“ und „Jambo Muzungu“, „Hallo, Fremder“, das Jambo klingt wie Dschango, nur viel freundlicher, Muzungu klingt manchmal wie „Wazungu“ („Weißer“). Sie vergessen natürlich auch das „Give me money“ nicht, doch daran habe ich mich längst gewöhnt.

Einige Suaheli-Worte habe ich aufgeschnappt. Ein „jambo“ (hallo) beantworte ich mit „si jambo“, ein „Karibu“ (willkommen) mit „assanti“ (danke), ein Bulla-Bulla ist ein Fahrradtaxi und ein Matatu ein Sammeltaxi.

Timboroa klingt wie ein sonnendurchfluteter Ort in der Südsee, ist aber einer der kältesten Orte Afrikas. Nur wenige Kilometer nördlich des Äquators in 2.700 Meter (9.000 feet) Seehöhe gelegen, ist es abstoßend schmutzig, windig und kalt, mit einem einzigen Hotel im Ortszentrum.

Selten habe ich in einem Quartier mit einer derart irreführenden Bezeichnung genächtigt. Von Plaza und von Palace keine Spur, selbst die Bezeichnung Hotel ist nur wegen der Vermietung von Zimmern zutreffend. Untergebracht im mittleren Geschoß eines dreistöckigen veralteten Gebäudes um einen großen Innenhof, dringen aus einigen Wohnungen üble Gerüche, aus anderen Zimmern lautes Gekreische. Verschreckt dreinblickende Kinder verschwinden urplötzlich, als sie mich, den weißen Muzungu, erblicken.

Im Restaurant zählt mir der Manager all jene Speisen auf, die er nicht führt. Auf meine Frage, was denn vorrätig sei, antwortet er kleinlaut: Nichts. Aber er weiß einen Ausweg: Ich gebe der Köchin 100 KSh (€ 0,75), die damit zum Markt geht, um Reis, Kartoffel und Gemüse einzukaufen, die sie dann in der Restaurantküche zubereitet. Sie darf das Wechselgeld behalten und ich bekomme ein warmes Abendessen.

Im benachbarten Cafe-Restaurant ist ebenfalls nicht viel los. 15 Gäste, einige trinken Milchtee, und alle starren auf ein Uralt-Schwarz-Weiß-TV-Modell, aus der Anfangszeit des Fernsehens.

14.2.2009, Nakuru, Hotel Jam, 90 km

Nach einem in Timboroa mit 5°C sehr kühlen Morgen geht es durch ausgedehnte Wälder vorerst weiter bergauf, irgendwo überschreite ich den höchsten Punkt des Plateaus, dann geht's meist bergab.

Am späten Vormittag erreiche ich, zwei Monate nach meinem Start in Ägypten, den Äquator. Auf einer rostigen Hinweistafel wird die Höhe mit 9.100 feet angegeben. Im einzigen mickrigen Souvenirladen kaufe ich zwei Steineier, die ich zurück nach Österreich schleppe, der Verkäufer hält meinen Übertritt in die Südhalbkugel mit der Kamera fest.

Bald nach der Überquerung des Äquators befinde ich mich inmitten der wahrscheinlich größten Straßenbaustelle Kenias, auf schlechtestem Asphalt oder in dichtem Staub, allerdings erleichtert die hier in den Ostafrikanischen Graben abfallende Straße das Vorwärtskommen.

Baustellen und Schmutz hindern allerdings Kinder und viele Erwachsene nicht daran, Geld zu fordern. Pausen einlegen ist gleichbedeutend mit „give me money“ Forderungen abwehren.

Kurz vor Nakuru breiten sich einige hundert Meter abseits der Straße drei riesige Zeltstädte aus, offensichtlich immer noch belegte Flüchtlingslager aus den Genoziden in Ruanda.

Staubbedeckt erreiche ich Nakuru mit einer nahe dem Eingang zum Nationalpark gelegenen Jugendherberge, in der ich keine Aufnahme finde: Nächtigungen seien nur gegen Voranmeldung möglich. Das Hotel Botany sieht groß und gepflegt aus, ist jedoch übertrieben teuer. Ein Mitarbeiter des Sicherheitspersonals weist gegen eine Vermittlungsprovision von KSh 100 Rat: Auf einem Bulla-Bulla eskortiert er mich zu dem mehrere Blocks entfernten Jam-Hotel, das meinen Ansprüchen durchaus genügt.

An der Art der verwendeten Taxis lässt sich in Kenia die wirtschaftliche Lage der Region ziemlich gut erkennen. Auf dem Land und in ärmeren Städten verkehren meist Pferdetaxis. Ist der Wohlstand wie in Lodwar etwas höher, werden Fahrgäste mit (Klein-)Motorradtaxis transportiert. In wirtschaftlich etwas besser gestellten Städten verkehren neben vereinzelt Sammeltaxi vor allem Bulla-Bullas, der Passagier sitzt auf dem Gepäckträger eines Fahrrades. Nur in den Großstädten Nairobi oder Mombasa erfolgt der Personentransport im meist gelben (Auto-)Taxi.

Eigentlich kurios, dass es Verkehrsbeschränkungen auch für Fahrradtaxi gibt. „Bulla-Bullas not allowed“, das Fahrverbot auf den Straßen um das Gebäude der Provinzverwaltung wird von der örtlichen Polizei streng kontrolliert. Und bei einem Fahrpreis von etwa 4 Cent missachtet kein Fahrer das Fahrverbot und riskiert eine Strafe.

15.2.2009, Nakuru, Jam Hotel, 8 km

Nur drei Nationalparks dürfen in Kenia mit Fahrrädern befahren werden. Der Nakuru National Park zählt nicht dazu, somit kann ich dieses Tierreservat wohl vergessen. Am Morgen packe ich also wie üblich meine Sachen und mache mich auf den Weg Richtung Nairobi.

Nur wenige Meter vom Hotel entfernt zeigt ein Hinweisschild zum „Entrance gate“ des 4 km entfernten Nationalparks. Zumindest von außen will ich mir das Gelände ansehen, daher fahre ich zum Eingangstor. Hinter einem mannshohen Maschendrahtzaun weiden Büffel und Zebras, was beeindruckend aussieht. Ein vorbeikommender Ranger teilt mir mit, was ich ohnehin schon weiß: Das Betreten des Nationalparks ist wegen der Löwen und anderer gefährlicher Wildtiere nur in geschlossenen Kraftfahrzeugen zulässig. Und wie andere Afrikaner hat auch er eine praktischen Vorschlag parat: Ich soll mich um eine Mitfahrgelegenheit umsehen.

Eine halbe Stunde später sitze ich in einem Geländewagen von Wild Rovers Safaris mit der Polin Chrystina, pensionierte Biochemikerin, etwa 65 Jahre alt, noch immer Fremdenführerin in Krakau und ihrer Tochter, Geschäftsfrau in Lyon, Frankreich. Für die Mutter geht mit diesem Geburtstagsgeschenk ihrer Tochter, einer Safari durch mehrere kenianische Nationalparks, ein lebenslang gehegter Traum in Erfüllung.

Der Eintrittspreis ist mit US\$ 60,00 beachtlich, auch die übrigen Preise im Nationalpark (z.B. für Getränke im Cafe oder für Nächtigungen auf dem im Eingangsbereich errichteten Campingplatz) haben europäisches Niveau.

Schon nach einigen hundert Metern wird klar, warum dieser flächenmäßig kleine, den seichten Nakuru See umschließende Nationalpark zu den bedeutendsten Reservaten Kenias zählt. Wir halten am Seeufer, machen ein paar Schritte auf eine Sandbank und befinden uns inmitten riesiger Vogelschwärme: Enten, Gänse, Marabus, Pelikane, Störche, unzählige Flamingos. Im Uhrzeigersinn fahren wir zuerst durch dichte, dann eher lichte Waldungen um den See. Der Tourguide ist in ständigem Funkkontakt mit den Guides anderer im Park verkehrender Safarifahrzeuge, Daten über den Standort diverser Tiere werden ausgetauscht. Affen, Warzenschweine und Zebras sind überall anzutreffen, mehrere Gazellenarten im südlichen Teil des Parks, ein Löwe ruht in einer Astgabel, eine der vier Giraffen scheint krank zu sein, drei graue Rhinos mit einem Jungtier teilen sich den Schatten zweier Bäume mit mehreren Büffeln. Im Geländewagen mit dem aufklappbaren Verdeck nähern wir uns den Nashörnern auf wenige Meter, fahren im Uferbereich des Sees durch weitere Vogelkolonien, dann hinauf auf eine den See überragende Felskuppe.

Hier trifft mich des Fotografen Fluch, der Akku meiner Kamera ist leer. Doch das ist nicht das letzte Missgeschick dieser Rundfahrt. Wieder in Ufernähe, lässt sich unser Safariwagen nach einem Halt nicht starten und muss zum Parkausgang geschleppt werden.

Chrystina, herzlichen Dank für diese tolle Fahrt durch den Nationalpark! Jahre später wird sie mich und meine Familie als Fremdenführerin durch Krakau begleiten. Heute mache ich mich auf den Rückweg zum Jam Hotel, beeindruckt von der Vogelwelt und etwas deprimiert von den „wilden“ Vierbeinern, die in diesem mittelgroßen Gehege gehalten werden.

16.2.2009, Naivasha, Kafico Hotel, 79 km

Viele Wolken, angenehm warm. Südlich von Nakuru wird das zuvor sehr fruchtbare Land zunehmend hügelig und trocken. Ich verlasse das Siedlungsgebiet der Kikuyu, einst Träger der Mau-Mau-Bewegung, deren Kampf das Ende der britischen Kolonialherrschaft in Kenia einläutete. Und weil ich heute übel gelaunt bin, erlaube ich mir die Frage, was dieser Kampf neben 100 toten Weißen und 100.000 toten Afrikanern für dieses manchmal paradiesisch schöne Land gebracht hat außer Schlamperei, Armut, Chaos, Korruption und hohe Sterblichkeit durch Aids?

Immer öfter sehe ich Wildtiere. Am Rande eines Dorfes trete ich zum Pinkeln in die Büsche und stehe plötzlich einer Herde Zebras gegenüber. Nur wenige Kilometer weiter kreuzt eine weitere Zebraherde die Straße.

Ein beliebter Zeitvertreib autofahrender kenianischer Familien ist das Füttern der zahlreichen Paviane am Straßenrand mit Brot, Nüssen, Bananen und sonstigem Obst. Ich mache es wie die Schwarzen und füttere eine Horde Paviane mit altem Brot. Ein griesgrämiges älteres Tier gebärdet sich ziemlich aggressiv. Da, wo es die Einheimischen leicht haben und bei Bedarf die Autofenster hochkurbeln, habe ich es schwer, weil ich mit dem Fahrrad die Flucht ergreifen muss.

Zwischen Nakuru und Naivasha liegt, von der höher gelegenen Hauptstraße gut einsehbar, Lake Elementeria, einer der kleineren alkalinen Seen des Rift Valleys. Der See steht nicht unter Naturschutz, doch befindet sich an der Hauptstraße ein Pavillon mit einer Kasse, wo von der Dorfgemeinschaft ein (verhandelbares) Eintrittsgeld eingehoben wird. Ich bezahle den Preis für Einheimische, denn wie in Äthiopien gilt auch in Kenia eine Staffelung für Einheimische, Residents und ausländische Touristen, lasse das Fahrrad in Obhut des Kassiers zurück und wandere hinunter zum etwa 1 km entfernten See.

Es dauert nicht lange, da bin ich nicht mehr allein. Zuerst begleitet mich ein Hirtenjunge, doch der muss sich bald um seine Rinder kümmern. Dann ein hübsches, 16-jähriges Mädchen mit in Blumenform gebundenen Flamingofedern. Aus dem Verkauf dieser Arrangements will sie sich den Collegebesuch finanzieren, doch sie wird viele Stücke verkaufen müssen, um das Schulgeld von jährlich etwa US\$ 5.000,00 zu verdienen. Ich gebe ihr ein paar Dollar und sie bemüht sich, einige Flamingos in meine Richtung zu treiben. Die Flamingos verstehen das nicht, erheben sich in einem riesigen Schwarm und gesellen sich zu den anderen Vögeln, die den See weißbrosa sprenkeln.

Umständlich gestaltet sich die Suche nach einem passenden Quartier in Naivasha. Das Preisniveau ist generell hoch, das an der südlichen Ortsausfahrt gelegene Top-Hill Hotel ein Top-Flop, weil ich die falsche Zufahrt nehme. Zuerst schleppe ich das Fahrrad durch den sonnseitig gelegenen Garten steil bergauf zur Hotelrezeption, um dort festzustellen, dass ich nicht gewillt bin, den verlangten Preis zu bezahlen. Von der Hotelrezeption ist es nicht weit ins Ortszentrum mit der katholischen Mission, doch die ist heute verwaist. Nach weiterem Suchen lande ich letztlich im Kafico und hier stört mich die kurzzeitig überlaute Disko.

17.2.2009, Naivasha See YMCA Camp, 43 km

Die Nacht war lang und nach 22 Uhr ereignislos, das Fahrrad verstaubt und ohnehin im Zimmer abgestellt, was lag da näher, als das Fahrrad im Badezimmer zu duschen? Jetzt ist es zwar nicht viel sauberer, aber etwas weniger staubig.

Das Stadtzentrum hinter mir lassend, radle ich am Südufer den Naivasha See entlang, zuerst vorbei an einigen Ferienhäusern, Hotels und Camps, später vorbei an riesigen Gewächshäusern. Hier werden von europäischen Unternehmen Rosen für den europäischen Markt (vermutlich Holland) gezogen, Gewächshaus reiht sich an Gewächshaus, Pumpanlagen befördern das ohnehin knappe Wasser aus dem See in die beidseits der Durchzugsstraße gelegenen Plantagen. Die größte Anlage dürfte Berg Kenya Estate sein, deren mit zweistöckigen Gewächshäusern bebaute Fläche ich auf fast 100 ha schätze - viele landwirtschaftliche Betriebe in Europa bewirtschaften wesentlich kleinere Flächen.

Zahlreiche Pick-ups transportieren zwischen Fisherman's Camp und Kongoni auf offenen Ladeflächen frisch geschnittene Rosen von kleineren Plantagen zu Sammelstellen am Südwestende des Sees. Vielen Fahrern ist schnelles Fahren wichtiger als das sichere Verwahren der Blumen, die in großer Zahl von den Ladeflächen fallen und die Straße in bunten Farben säumen.

Von den zwei südlich von Naivasha gelegenen Nationalparks, Longono um den 2.886 Meter hohen Mt. Longono und dem westlich anschließenden Hell's Gate National

Park, steuere ich letzteren an. Zuvor deponiere ich mein Gepäck im YMCA Camp, einer Bungalowanlage in Ufernähe.

Hell's Gate, das „Höllentor“, ist der einzige Nationalpark Kenias, in dem sich Fußgänger und Radfahrer frei bewegen dürfen. Die Außengrenzen sind durch keinen Zaun von den umliegenden Weideflächen getrennt. Hinweistafeln warnen vor Leoparden und Löwen, doch die Gefahr dürfte überschaubar sein. Sandige Pisten führen vom Eingangsbereich durch Grasland zu spektakulären Felsformationen an den Ausläufern des gebirgigen Mau Escarpment. Ich folge dem Hauptweg, Warzenschweine queren im gestreckten Galopp, Zebras und Antilopen grasen an den Hängen, die das Tal zunehmend einengen. In einer Felswand nistet eine Geierkolonie mit zahlreichen Jungvögeln, die Wand ist mit Kot weiß gestreift. Adler kreisen unentwegt über dem Tal, im Gebüsch undefinierbare Geräusche: Fünf Giraffen nehmen Reißaus, als ich wenige Meter neben ihnen halte.

An einer Info-Station lasse ich mein Fahrrad zurück, steige einen gekennzeichneten Pfad hinab in das Flussbett, der Fluss jetzt ein Rinnsal, einige Felswände bunt gefärbt von austretenden Mineralien, dusche im Strahl einer aus der Felswand austretenden schwefelhaltigen Quelle und nehme ein Bad in einem der Pools im Flussbett. Am gegenüberliegenden Ufer steige ich hinauf durch dichten Wald zu einer alles überragenden Felsnadel. Eine Waldlichtung gewährt einen Blick auf die bewaldeten Berghänge: Immer wieder steigen, nach kurzem Grollen, an einzelnen Stellen mächtige weiße Wolken auf, Wasserdampf. Schwefel, Mineralien, Wasserdampf: Die Gegend ist geologisch sehr aktiv, heißes Thermalwasser wird nach Naivasha geleitet und dort zum Beheizen der Gewächshäuser verwendet.

Als ich das Tal verlasse, grummelt nicht nur die Erde. Über dem Talausgang brauen sich dichte Wolken zusammen, es blitzt und donnert, doch der von den Einheimischen ersehnte Regen bleibt aus.

Am späten Nachmittag wandere ich vom Camp über Weiden und durch den Schilfgürtel zum Seeufer. Vorbei an einem mit Dornenbüschen gesicherten Korral mit dutzenden schmalbrüstigen Rindern, die gerade gemolken werden. Entlang mehrerer Kanäle, in denen Seewasser zu den Gewächshäusern geführt wird. Über schlammige Uferflächen mit unzähligen Vögeln, die sich laut protestierend in die Luft erheben. Doch die Flusspferde - Hippopotamuse - lassen auf sich warten. Sie sollten doch mit Sonnenuntergang den See verlassen, um im Uferbereich zu grasen, nur aufreizend langsam nähern sie sich dem Ufer, tauchen im See, reißen ihre Mäuler weit auf, unterhalten sich, doch bevor sie aus dem Wasser steigen, muss ich mich auf den Heimweg machen, denn die Dunkelheit bricht schnell herein.

18.2.2009, Nairobi, Cana Lodge Hotel, 50 km

Vor Sonnenaufgang mache ich mich nochmals auf die Suche nach den Hippos. Schon wieder sind mir die Tiere einen Schritt voraus, nur noch ihre Köpfe sind zu sehen, als sie tauchend und prustend langsam den Uferbereich verlassen. Und wieder protestieren lautstark die vielen Vögel, die sich bei ihrer morgendlichen Futtersuche gestört fühlen.

Auf der hier sehr gut ausgebauten Straße wird es zwischen Naivasha und Nairobi zunehmend ungemütlich und anstrengend. Ein heftiger Gegenwind kommt auf, treibt riesige Staubfahnen vor sich her, macht das Weiterkommen schwierig.

Bei Uplanda, einer Ansammlung von Gebäuden an einer Straßenkreuzung, reicht es mir. 300 KSh zahle ich für die Weiterfahrt in einem Sammeltaxi nach Nairobi, je 150 KSh für Person und Fahrrad. Doch die Abfahrt läßt so lange auf sich warten, bis der letzte Platz im Matatu gefüllt ist.

Auf dem folgenden langen Anstieg zur nächsten Hügelkette und besonders auf der langen Einfahrt in das unübersichtliche Nairobi bin ich froh, im Matatu zu

sitzen. Das Taxi hält mitten in der geschäftigen Altstadt und ich mache mich auf die Suche nach einem geeigneten Quartier. Mehrere Runden drehe ich durch die verwinkelten Gassen, bis ich mich für das Cana Lodge entscheide.

Nairobi ist laut Lonely Planet nicht ungefährlich und ich bin im Scherbenviertel der Altstadt abgestiegen. Zwei Blocks entfernt liegt die Neustadt beidseits der Kenyatta Avenue: Auf der Avenue kreuzen die Nobelmarken führender japanischer und europäischer Autohersteller, auf den Bürgersteigen promenieren gut gekleidete Passanten vor den Schaufenstern teurer Boutiquen, wichtig aussehende Büroangestellte wuseln in modernsten Bürohochhäusern, die Straße ist gesäumt von Wolkenkratzern. Eben eine Einkaufsmeile wie in jeder anderen Großstadt, lediglich mit schwarzen Akteuren.

Ich wandere die Kenyatta Avenue hinauf und durch einige Einkaufszentren zurück, nur wenige Weiße sind zu sehen. Zahlreich sind dagegen die angebotenen Dienstleistungen. Safaris sind einleuchtend, aber warum laden mich so viele gut aussehende junge Afrikanerinnen in Massageinstitute ein? Ich krame in meiner Erinnerung, da wird mir plötzlich klar: Schon im Wien des Mittelalters gingen hübsche junge Dirnen auf Kundenfang, um geile Freier häßlicheren Prostituierten zuzuführen. Im modernen Afrika werden die Geschäfte kaum anders laufen: Im Notfall wird in besagten Instituten vielleicht auch ein schmerzender Nackenmuskel massiert, doch der Hauptzweck dürfte in der Ausübung des horizontalen Gewerbes liegen.

19.2.2009, Nairobi, Hotel Central Park Restaurant

Die Kenianer lieben es laut. Radiohören und Fernsehen in voller Lautstärke, mit einer kurzen Pause zwischen 4 und 6 Uhr morgens. Da habe ich letzte Nacht nur wenig geschlafen. In den anderen Landesteilen sorgen zumindest fallweise Stromausfälle für kurze Lärmunterbrechungen, in Nairobi ist es immer laut.

Für einen Kettenwechsel deponiere ich mein Fahrrad in einer kleinen Werkstatt in der Munyu Road. Stunden später übernehme ich es wieder: Sauber geputzt, gut geölt, doch die neue Kette hakt. Kette ist nicht gleich Kette, erklärt der Mechaniker; die hier verwendeten Ketten des amerikanischen Erzeugers passen nicht zum Shimano Kettenblatt, also lasse ich die alte Kette kürzen und montieren - das Problem ist behoben.

Apropos Fahrräder. Unzählige Afrikaner verwenden Fahrräder besonders außerhalb der wenigen Großstädte. Es sind meist Fahrräder aus chinesischer Produktion. Bei diesem riesigen Bedarf müßte es doch ein Leichtes sein, das Produkt Fahrrad im eigenen Land herzustellen, doch die Afrikaner schaffen das in der Regel nicht. In vielen Bereichen läßt sich dieses Phänomen beobachten: China überschwemmt den afrikanischen Kontinent mit Billigprodukten, die Afrikaner verkaufen den Chinesen ihre Ressourcen und konsumieren.

Am Vormittag besuche ich das Immigration Office, um meinen Aufenthalt in Kenia durch einen Stempel im Reisepass zu legalisieren. Am Grenzposten in Todenyang wurde meine Einreise lediglich in einem Register vermerkt, ein Eintrag im Reisepass wurde nicht vorgenommen, ein Einreisestempel war nicht vorhanden, es wurde auch nicht nach zu verzollenden Waren gefragt. Anstandslos wird - wenige Tage vor Ablauf des Aufenthaltsvisums - der Einreisetag im Pass nachgetragen, ein offensichtlich alltäglicher Vorgang.

In einem Einkaufszentrum treffe ich Ignacio, den mexikanischen Missionar aus Kainuk, freudig begrüßen wir uns. Im Auftrag der zuständigen Diözese ist er nach Nairobi gereist und nützt die Gelegenheit zum Einkauf von Geschenkartikeln; in wenigen Wochen kehrt er zurück nach Mexiko. Das Warenangebot in Nairobi ist riesig, teuer die Waren in der Neustadt, preiswert in der Altstadt.

Mit dem Busticket (KSh 1.300 für mich/ KSh 500 für das Fahrrad) nach Malindi am Indischen Ozean in der Tasche, sitze ich nach einem ausgiebigen Mahl im Restaurant des Hotel Central Park und schlage die Zeit bis zur Abfahrt des Busses um 20 Uhr tot, blättere in den lokalen Tageszeitungen und frage mich bei der Lektüre folgenden Artikels besorgt, ob Busfahren in Kenia überhaupt sicher ist.

Übereinstimmend berichten mehrere Blätter vom jüngsten Zwischenfall: Auf der Fahrt von Mombasa nach Nairobi - die Strecke, die ich heute in entgegengesetzter Richtung fahren werde - wurde ein diese Strecke bedienender Bus frühmorgens von mehreren mitfahrenden Passagieren gekapert, die Fahrgäste ihrer Wertsachen beraubt, die Frauen vergewaltigt und der Fahrer gezwungen, Nairobi ohne Halt zu durchqueren; weit westlich von Nairobi hätten die Hijacker den Bus verlassen. Es soll nicht der erste Vorfall dieser Art gewesen sein. Das kann ja heiter werden.

20.2.2009, Malindi, Tana Hotel, 8 km

Der Nachtbus nach Malindi wird nicht gekidnappt, dennoch ist die Fahrt ein Horror. Pünktlich verlassen wir den Busbahnhof, stadtauswärts passieren wir den an das Stadtgebiet angrenzenden Nairobi Nationalpark, dann hinein in eine 30 km lange Baustelle. Starker Verkehr und dichter Staub beflügeln offensichtlich die Fahrer der vielen Autobusse. In Zweier-, manchmal Dreierreihen jagen sie in Höchstgeschwindigkeit die Baustelle entlang, die in absehbarer Zeit die mehrspurige Hauptstraße nach Mombasa sein wird. Starker Gegenverkehr scheint den Fahrer unseres Busses zu immer riskanteren Manövern anzuspornen. Gas geben, voll bremsen, Kurven schneiden, andere Fahrzeuge abdrängen, ich zähle zwei Dutzend Beinahe-Kollisionen.

Ende der Baustelle, Ende der ruppigen Fahrweise. Ich kann nicht beurteilen, ob der Fahrer des Busses ein gestörtes Verhältnis zu Baustellen hat oder ob er, wie viele Busfahrer in Ostafrika, auf Kat ist. Die Busse sind teils veraltet und in schlechtem Zustand, amtliche Überprüfungen sind nicht vorgesehen, häufig bleiben Busse liegen und werden an Ort und Stelle repariert, doch die Busbetreiber kennen keine Gnade und verlangen Pünktlichkeit von den schlecht bezahlten Fahrern. Die wiederum machen verlorene Zeit durch weit überhöhte Geschwindigkeit wett, da endet die Fahrt manchmal vorzeitig an einer Felswand oder im Straßengraben.

Die Straße zur Küste folgt einem uralten Handelsweg, der ostafrikanischen Sklaven-Elefanten-Route. Lange bevor europäische Händler das Sklavengeschäft an sich rissen, trieben afrikanische Banden im Auftrag arabischer Händler unzählige in Zentralafrika gefangene Schwarze nach Mombasa. Hunger, Malaria und Tsetsefliegen dezimierten die durchziehenden Karawanen, Hyänen und Löwen verschlangen die Zurückgebliebenen. Noch vor dem Verbot der Sklaverei erreichte der Handel mit Elfenbein eine neue Blüte; unzählige Elefanten fielen einem sinnlosen Schlachten zum Opfer. Mit dem Bau der Eisenbahn von Mombasa nach Nairobi bekamen selbst die Löwen Probleme in dieser kargen Landschaft: Zur Versorgung der Bauarbeiter wurden die Wildbestände von Versorgungstrupps derart dezimiert, daß mehrere Löwen zu „Menschenfressern“ mutierten und Bauarbeiter in den Eisenbahnwaggons angriffen. Das riesige Tiefland um den Tsavofluß war den Briten menschenfeindlich genug, um es den Tieren zu überlassen. Sie gründeten den Tsavo National Park, den heute größten Nationalpark Kenias.

Zu nächtlicher Stunde durchquert der Bus den Nationalpark, ich schlafe und bin froh, daß ich in dieser tsetseverseuchten Gegend nicht auf dem Fahrrad sitze. Im Morgengrauen halten wir in Mariakani unweit der Küstenstadt Mombasa, um 7 Uhr morgens erreichen wir Malindi.

600 km von Nairobi entfernt, am palmengesäumten Indischen Ozean gelegen, endlose Strände, bunte Fischerboote, tropische Temperaturen, sauberes Meerwasser: Die



Realität entspricht fast dem, was ich vor zwei Wochen in einem Videoclip auf der Missionsstation in Kainuk gesehen habe.

An der Busstation wartet ein Guide, dessen Dienste ich ablehne. Im Stadtzentrum ist wegen der frühen Morgenstunde alles ruhig. Ich radle zum einige Kilometer entfernten Strand im südlichen Ortsbereich, meerseitig zahlreiche Villen und einige Hotels, am Strand einzelne Fischer und ein italienisches Restaurant, das Ausflugsfahrten zum Watamu Marine National Park anbietet. Das Preisniveau im Restaurant erreicht italienische Dimensionen.

Malindi ist fest in italienischer Hand. Durch keine nachhaltige koloniale Vergangenheit in Ostafrika vorbelastet, siedeln hier zahlreiche Italiener, treffen sich in italienischen Clubs, Pizzerien und Restaurants, wohnen in Straßen mit italienischen Namen.

Auffallend neben den Weißen sind die vielen hier ansässigen Inder, doch der Ort ist muslimisch geprägt. Laut schallt von den Minaretten der Moscheen der Ruf des Muezzins zum Gebet. Hier sind die Minarette imposant und prächtig, ganz im Gegenteil zu den mickrigen dünnen Türmchen im Landesinneren.

Zurück im Stadtzentrum beziehe ich Quartier im Tana Hotel. Die Besitzer sind Muslime, hier herrschen strengere Sitten als im kondomgeschwängerten Rest des Landes. Unmißverständlich der Hinweis im Aufgang zum Obergeschoß: Alcohol Prostitution Homosexuality not allowed please. Die Gäste scheinen diese Verbote zu honorieren; meine Zimmernachbarn sind drei weibliche Personen, Großmutter, Mutter, Kind.

Tropisch ist die Vegetation, tropisch sind auch die Temperaturen mit 35°C am Nachmittag, es ist schwül und windig. Der Fan im Zimmer bringt keine Kühlung, mehrmaliges Duschen mit Lufttrocknen keine Erleichterung, der rasche Wechsel vom gemäßigten und trockenen Hochlandklima ins schwüle heiße Küstenklima ging zu abrupt vonstatten.

Beim Stadtrundgang am späteren Nachmittag passiere ich einen kleinen Park, als ich von drei Farbigen mit der üblichen Forderung „give me money“ konfrontiert werde. Unvorsichtigerweise lasse ich mich auf eine Diskussion ein, und die Schwarzen reagieren aggressiv. Rasch suche ich das Weite und mache in der Folge einen großen Bogen um diesen Park.

21.2.1009, Lamu, Hotel Bahrani

Kenia mit seinen zahlreichen Naturreservaten ist auf der Liste des Unesco-Welterbes lediglich dreimal vertreten. Die vergleichsweise kleinen Nationalparks am Turkana See genießen als Rastplatz für Zugvögel und als Rückzugsgebiet für Krokodile und Flußpferde besonderen Schutz. Der Mount Kenia Nationalpark zählt mit vergletschertem Gipfel und hochalpiner Flora zu den eindruckvollsten Landschaften Ostafrikas. Beide Gebiete habe ich gestreift, jetzt will ich das dritte Welterbe Kenias, die Altstadt von Lamu besuchen.

Zu früher Morgenstunde besteige ich in Malindi einen der wenigen und unbequemen, weil engen und veralteten Autobusse in das 250 km entfernte Lamu. Die Busse starten früh, denn sie müssen Lamu vor Inkrafttreten der Straßensperre um 16 Uhr erreichen. An der Ortsausfahrt von Malindi nimmt ein Polizist mit Schnellfeuergewehr auf dem Beifahrersitz Platz, durch trockene lichte Savannen entfernen wir uns vor der Küste. Bei Garsen am Tana Fluß verstärkt ein weiterer Polizist mit einer Maschinenpistole die Eskorte. Begründung: Wiederholte Überfälle somalischer Banditen.

Wir sind etwa 150 km von der Grenze zu Somalia entfernt. Im gesamten Grenzgebiet zwischen Lamu und Moyale, einer Fläche größer als Österreich, sollen somalische Banden raubend und mordend unterwegs sein. Kann es denn überhaupt so viele

somalische Festland-Banditen geben, zusätzlich zu den international bekannteren Meeresspiraten? Ich vermute, daß unter dem Decknamen „somalische Banditen“ auch einheimische Banden und Stammeskrieger ihr Unwesen treiben.

Die Gefahr eines Überfalles durch Banditen erscheint mir jedenfalls gering im Vergleich zur kriminell gefährlichen Fahrweise unseres Buslenkers auf der ohnehin sehr schlechten Straße. Es herrscht Linksverkehr, natürlich fährt er nicht auf der linken, sondern auf der rechten Straßenseite, selbst in unübersichtlichen Kurven. Selbstverständlich immer im Höchsttempo, auf einer mit Schlaglöchern gespickten und zerbröselnden engen Asphaltstraße. Um die Mittagszeit erreichen wird, unfall- und überfallfrei, die Bootsanlegestelle bei Mokove.

Die Stadt Lamu auf der gleichnamigen Insel - Lamu Island ist Teil einer der Küste vorgelagerten Inselgruppe im Distrikt Lamu - ist nur mit Booten erreichbar. Bootseigner und deren Helfer versuchen Passagiere auf ihre Boote zu locken, andere - bauchigere - Boote transportieren vorwiegend Fracht. Wir durchqueren die beiden Meerengen Mto wa Kikoni und Lamu Harbour, rechts die Insel Lamu mit einigen weißglänzenden Sandstränden, links die bewaldete grüne Insel Manda.

Lamu ist steingewordene Geschichte, eines der letzten Relikte suahelischer Hochkultur. Für das heutige Afrika ist die Altstadt von Lamu äußerst ungewöhnlich, ein geschlossenes Areal im arabischen Stil, aus Stein erbaute Häuser mit Innenhöfen und geschnitzte Holztüren. Der gesamte Transport wird im Ort von Menschenhand oder mit Eseln abgewickelt, das Baumaterial Sand mit Körben aus den Bootsbäuchen an Land gebracht. Nur drei motorisierte Fahrzeuge sind auf der Insel zugelassen: Das Auto des Distriktkommissars, das für die engen Gassen der Altstadt von Lamu ohnehin zu breit ist und zwei dreirädige Mopedautos für den Krankentransport.

Ich wandere die beiden Hauptverkehrswege entlang. Durch das Stadtzentrum windet sich die Kenyatta Avenue, auch Main Street genannt, an einigen Stellen zu schmal, um einen lasttragenden Esel passieren zu lassen. In der Ortsmitte treffen sich auf einem kleinen schattigen Platz vor der Moschee die Einheimischen, plaudernd und brettspielend. Einige winzige Läden säumen die Hauptstraße, das Warenangebot ist bescheiden. Auf dem Rückweg benütze ich den Coastal Walk. Viele der ankernden Fischerboote sind in die Jahre gekommen und reparaturbedürftig, einige bereits gesunken. Mehrere Kähne werden in mühevoller Handarbeit entladen, kein einziger Kran wird verwendet. In einem stadtseitig gelegenen Häuserblock ist ein Krankenhaus untergebracht: Das Hospital für kranke und verwundete Esel. Im benachbarten Seafront Cafe genieße ich die beschauliche Atmosphäre einer längst vergangenen Epoche.

Das Hotel Bahrani ist mit KSh 850 preiswert und genügt meinen bescheidenen Ansprüchen. Das Badezimmer hat schon bessere Zeiten gesehen, doch das Zimmer im zweiten Stockwerk ist geräumig und von einer Meeresbrise gut durchlüftet. Bis lange nach Sonnenuntergang bleibe ich auf der Dachterrasse und genieße die freie Aussicht über Stadt, Meerenge und benachbarte Inseln.

22.2.2009, Malindi, Tana Hotel

Der Rückweg nach Malindi beginnt mit Warten: Ich warte auf dem Boot, das nur im Stundentakt zum Festland verkehrt, dann im Autobus, weil einige Reisende mit vorgekauften Fahrkarten verspätet erscheinen. Dann derselbe Stress wie tags zuvor, bewaffnete Polizeieskorte, rasender Fahrer. Nach fünfstündiger Fahrt durch den zuerst grünen Küstenstreifen, dann durch trockene Savanne, erreichen wir Malindi.

Erst jetzt realisiere ich, daß das Zentrum Malindis nur einige hundert Meter vom Meer entfernt liegt; dazwischen liegt eine dicht verbaute Hügelkuppe. Meerseitig

führt eine lange Brücke in das hier seichte Wasser, der Uferbereich ist mit Korallenbänken gepflastert, mehrere Restaurants und Trinkbuden säumen die den Strand entlang führende Straße. Im Baobab Restaurant esse ich eine Riesenportion Kingfisch um KSh 350 und trinke dazu ein kühles Tusker Bier.

Auf dem Rückweg durch einige verwaarloste Wohnsilos stolpere ich geradezu in den Marktplatz. An der Zufahrtsstraße zum Stadtzentrum türmen sich Berge einer stacheligen Frucht, die heißes Klima und trockene Böden liebt: Ananas. Tomaten, vielfarbige Paprika und Bananen unterschiedlichster Ausprägung ergänzen das Obst- und Fruchtangebot. Auf freien Flächen präsentieren Händler eine große Auswahl an Haushaltswaren: Handgemachte Öfen und Töpfe, chinesische Massenware, viel Metall, noch viel mehr Plastik. Im überdachten Marktbereich mit einer Unzahl von Kleinhändlern reicht die Produktpalette von Gemüse bis Obst, von Reis bis Kartoffeln, von Fisch bis Fleisch. Ich probiere einige in roter Sauce eingelegter Krabben, extrem scharf und würzig. Selbst die Fliegen, die scharenweise auf Fisch und Fleisch hocken, halten sich von der roten Sauce fern.

23.2.2009, Kanamai, Kenya Youth Hostel, 103 km

Immer in Küstennähe, parallel zum Strand, jedoch stets einige Kilometer vom Meer entfernt, nehme ich Kurs auf Mombasa. Die Strecke ist leicht hügelig, die Temperatur mit 32°C angenehm, der Fahrtwind kühlt ein wenig, so macht radeln Spaß.

Am frühen Vormittag hält ein Fahrzeug mit deutschem Kennzeichen; Peter aus Garmisch habe ich vor 2 Wochen in der Region Turkana getroffen, jetzt verbringt er seine letzten Urlaubstage in der Küstenregion. Seinen Landcruiser wird er bei Bekannten in Nairobi unterstellen, den nächsten Urlaub wieder in Kenia verbringen - er ist ein wahrer Keniafreak.

Nördlich von Kilifi dominieren Ananasplantagen und bauchige Boababbäume, südlich davon Ölpalmen- und Sisalagaveplantagen. Hoch über dem Kilifi Creek führt eine Brücke über das fjordähnliche Gewässer, auf dem segelgetriebene Auslegerboote im smaragdgrünen Wasser dahingleiten.

Auf einer Länge von etwa 40 km ist der durch ein Riff geschützte Strand bis Mombasa mit Hotels gespickt. Thousand Palms Hotel, Whispering Palms Hotel, Coral Palm Beach Hotel, schon die Namen lassen auf ausgedehnte Palmenstrände an der „Nordküste“ schließen. Zwischen den 4 und 5 Sterne Hotelburgen für den europäischen Pauschaltouristen liegen die einfachen Bungalowanlagen und Campingplätze für den kenianischen Mittelstand und die finanzmaroden Individualreisenden.

Das Kenya Youth Hostel am Strand von Kanamai spielt finanziell in einer gehobenen Liga. Einzelzimmer KSh 4.400, Bett im Schlafsaal KSh 1.800, Camping KSh 1.000, Frühstück KSh 600 sind für kenianische Verhältnisse beachtlich. Mir genügt ein Zeltplatz zwischen dem gepflegten Swimmingpool und einer asphaltierten Fläche, auf der Kokosnüsse zum Trocknen aufliegen. Die Kokosnüsse sind bereits gespalten, was auch einigen Affen gefällt, die sich dort am nächsten Morgen zu einem reichhaltigen Kokosfrühstück einfinden.

24.2.2009, Mombasa, Metric Hotel, 30 km

Ich habe es heute nicht eilig, daher sind die Affen mit ihrem Frühstück fast fertig, als ich damit beginne. Am Meer herrscht Ebbe, in Strandnähe ragen weitläufig riffartige Felsen aus dem knietiefen Wasser, baden ist hier bei Ebbe nicht attraktiv. Den größten Teil des Vormittags verbringe ich im Swimmingpool, groß, sauber und temperiert.

Die letzten Kilometer der Nordküste bis Mombasa sind dicht verbaut. Werkstätten, Geschäftslokale, einzelne Hotels, zahlreiche Villen: Die zahlungskräftige Ober- und Mittelschicht Mombasas siedelt im Vorort Nyali an der mit Fahrzeugen leicht erreichbaren Nordküste. Mit der Nähe zu Mombasa - richtig Mombasa Island, denn die auf einer Insel erbaute Stadt ist vom Festland aus dem Süden nur mit Fähren und aus Norden und Westen nur über Brücken erreichbar - nimmt der Verkehr stark zu.

Aufs Geratewohl folge ich dem Verkehrsstrom, bis ich das Wahrzeichen der Stadt, vier die mehrspurige Hauptstraße überragende, ein mächtiges M bildende Elefantenstoßzähne erreiche. Im Eingangsbereich zur Altstadt finde ich ein Zimmer im Metric Hotel, mittelpreisig, mäßig sauber, ausreichend sicher.

Der Jomo Kenyatta Avenue bin ich ins Stadtzentrum gefolgt, jetzt wohne ich nahe der Moi Avenue. Wie in anderen kenianischen Städten sind auch hier die bedeutendsten Verkehrswege nach den beiden Präsidenten benannt, die den Staat nach Abzug der Briten regierten, Jomo Kenyatta zunehmend diktatorisch von 1964 bis 1978 und Daniel arap Moi, zunehmend wahlbetragend bis 2002. Deren Nachfolger Kibaki agierte nach den umstrittenen Wahlen 2007 gleichfalls nicht zimperlich, als es darum ging, die Macht an die vermeintlichen Wahlgewinner zu übergeben. Wen wundert es, daß Kenianer kaum Vertrauen in Politiker haben und Korruption ein Dauerthema in den Medien ist.

Aktuelles Thema in Zeitungen und Fernsehen ist die Kürzung von Mitteln für das Bildungswesen, auf das die Afrikaner großen Wert legen, und eine Aussage der Bildungsministerin, daß ein möglicherweise bevorstehender Exodus von etwa zehntausend Informatiklehrern für den Staat Kenia kein Problem darstelle. Diese Lehrer hätten primär wegen der deutlich höheren Entlohnung Jobangebote der südafrikanischen Regierung angenommen, zur Minderung des dortigen Lehrermangels. Eine merkwürdige Einstellung einer Ministerin, falls das ihre wahre Überzeugung sein sollte.

Mombasa als größter Hafen Ostafrikas hat in seiner wirtschaftlichen Bedeutung seine einstigen, von Arabern gegründeten Konkurrenten längst überholt. Während die Hafenstädte Lamu, Malindi und Stone Town (in Sansibar) mit dem Ende des Sklavenhandels in einen Dornröschenschlaf verfielen, entwickelte sich Mombasa zum britischen Verwaltungszentrum für Ostafrika und mit dem Bau der Eisenbahn nach Uganda zu einem prosperierenden Handelszentrum. Doch die Altstadt Mombasas kann sich mit der Kompaktheit von Lamu und Stone Town nicht messen, wenngleich das portugiesische Fort Jesus und das arabischen Stadtviertel mit Holzbalkonen und geschnitzten Türen durchaus sehenswert sind.

Das Klima Mombasas ist tropisch schwül, die Temperatur sinkt von 32°C am Tag auf 25°C in der Nacht, keineswegs erfrischend, und ich sitze nach einem Altstadtbummel schwitzend im Zimmer, Kokosnuß kauend, Coca Cola schlürfend und Lotto-Menthol lutschend.

25.2.2009, Lunga Lunga, Alamein Hotel, 134 km

In Mombasa nehme ich die falsche Ausfallsstraße, lande im Handelshafen und radle zurück, mühsam hügelab, vorbei am Metric Hotel, die Nyerere Avenue entlang. Und weil mir noch nicht bewußt ist, daß ich mich auf einer Insel befinde und diese nach Süden nur auf einer Fähre verlassen kann, lande ich auf der südlichen Umfahrungsstraße, dem Mama Ngina Drive.

Dann finde ich doch noch den richtigen Weg, eine hügelab zur Anlegestelle der Likoni Fähre führende Straße. Geschickt durch die mir entgegenkommende dicht gedrängte Menschenmenge manövrierend, rolle ich bergab, doch nur wenige Meter, da stoppt mich eine Polizistin. Das Radfahrverbotsschild habe ich selbstverständlich ignoriert, warum soll ich, ein Weißer, in Afrika Verkehrszeichen beachten, wenn in Afrika ohnehin alles anders ist? Die junge

Frau ist unerbittlich, widersetzt sich meinen Argumenten, ich soll doch endlich die geforderte Strafe bezahlen! Kommt überhaupt nicht in Frage! Bevor die Auseinandersetzung eskaliert, greifen zwei weitere Polizisten ein: Ich entschuldige mich, hätte das Verkehrszeichen übersehen, und darf ungestraft das Rad zur Anlegestelle schieben.

Die Südküste Kenias - der Küstenabschnitt zwischen Mombasa und der Grenze zu Tansania - ist grün, baumbestanden, von einigen Plantagen durchzogen, leicht hügelig, mit einigen Hotels am Strand des Indischen Ozeans. Ich bewege mich immer im Küstenbereich, doch nie direkt am Meer, meist fahre ich parallel zur Küste im Hinterland durch einige ärmliche Dörfer.

Nach dem nächtlichen Regen ist es tagsüber ungemütlich schwül und heiß. Erst verzehre ich eine große Ananas, dann leere ich eine Flasche Tusker und trinke drei Kokosnüsse leer, und dennoch ist nur der ärgste Durst gestillt.

Die Suche nach einer preiswerten Unterkunft am Meer bleibt erfolglos; unter KSh 2.000 ist kein Zimmer zu haben. Der Deutsche Edmund Dürr, der an der Küste in Misambweni das private Kinderdorf „Nice View“ leitet, erklärt mir sein Projekt, doch seine Anlage ist überbelegt, so daß ich weiterziehen muß.

Private Kinderdörfer, Waisenhäuser und ähnliche Einrichtungen sind in Afrika häufig anzutreffen. Ich hege allerdings Zweifel, ob überall mit der erforderlichen Sorgfalt und Sachkenntnis gearbeitet wird. Nicht selten gewinne ich in Gesprächen den Eindruck, daß diese Einrichtungen lediglich der Geldbeschaffung dienen und ausländische Helfer sowie einheimische Kinder unter dem Titel „Helft den hilflosen Kindern“ schamlos ausgebeutet werden.

Je näher die Grenze rückt, desto dünner wird die Besiedlung. Zahlreicher werden hingegen die Rauchsäulen, die aus brandgerodeten Flächen aufsteigen. Unterschiedlich große Flächen werden abgeholzt, Bulldozer türmen Wurzelstöcke zu riesigen Wänden.

Mit Einbruch der Dunkelheit erreiche ich Lunga Lunga an der kenianisch - tansanischen Grenze. Der Name zeigt die Vorliebe des Suahelischen für Doppelnamen wie Bota bota, Bunga bunga oder Hopa hopa. Lunga Lunga klingt bedeutend, doch der Ort ist ausnehmend klein und das Alamein Hotel eine miese Absteige.

Ich bin im grünen südöstlichen Zipfel Kenias angekommen, habe ein Land mit mehreren Klimazonen und vielfältigen Landschaften durchquert, die trockenen Wüsten der Turkana, das regenreiche Hochland am Mount Elgon, den Äquator am kältesten Punkt Afrikas, das Rift Valley mit zahlreichen Seen, das gefährliche Nairobi und die tsetseverseuchten Ebenen der Eastern Region, die tropische Nord- und Südküste am Indischen Ozean. So vielfältig die Landschaften, so unterschiedlich die Menschen. Bettelarm im Norden und in der Küstenregion, vergleichsweise wohlhabend in den Großstädten, meist sehr hilfsbereit, ob Einheimische oder ausländische Helfer und Missionare. Ein Land mit hoher Geburtenrate, schnell wachsender Bevölkerung, rasch schwindenden Ressourcen, mit Hungersnöten, bettelnden Kindern und Erwachsenen, UNO-Hilfslieferungen, Flüchtlingscamps, Banditentum, bewaffneten Kämpfen zwischen Volksstämmen, HIV verseucht, korrupt. Mit vielen Naturschönheiten und Wildtieren in Nationalparks, damit hoher Abhängigkeit vom Tourismus. Unvorstellbar schlechte Pisten und Straßen liegen hinter mir, mit den wohl rücksichtslosesten Busfahrern der Welt. Radfahren war anspruchsvoll, in den heißen Regionen des Nordens und den Randgebieten des Grabenbruchs, gefährlich auf den zahlreichen unfallträchtigen Baustellen, angenehm im Küstenbereich. Wenn ich eine Prognose für die Zukunft stellte, würde diese für Kenia eher düster aussehen.

## 12. Wilde Tiere, langsam fahren

### Tansania:

Fläche: 945.000 km<sup>2</sup>

Einwohner: 41 Mio.

PKE (US\$): 550

Amtssprache: Suaheli und Englisch

Bevölkerung: etwa 100 Ethnien, 46% Christen, 35% Muslime,  
18% Naturreligionen

Währung: Tansania Schilling; Kurs: €/TSh 1:1.600; US\$/TSh 1:1.250

Preise in €: Hotel (schlecht 1,00/mäßig 6,00/mittel 25,00 bis 50,00,  
1 lt Trinkwasser 0,30, Safari Lager Bier 0,30,  
Tee 0,03, Autobus (1.000 km) 13,00

Visum: US\$ 50 bei tansanischer Botschaft in Addis Abeba

26.2.2009, Tanga, „Indian“ Guest House, 73 km

So wie ich mich nach der Nacht im Alamein Hotel fühle, müssen sich im zweiten Weltkrieg auch Rommels Truppen im ägyptischen El Alamein gefühlt haben: Kaputt, zerschlagen, am Boden zerstört. Denn es war heiß im ventilatorenlosen Zimmer, mit zahlreichen Moskitos, heftigen Streitereien vor dem Haus kurz nach Mitternacht, an Schlaf war kaum zu denken.

Die Stechmücken sind lästig und die Gefahr einer Erkrankung durch Malaria erheblich. Im Grunde wäre Samstag „Lariam-Tag“, einmal wöchentlich wollte ich diese Pillen gegen Malaria vorbeugend schlucken, aber die Nebenwirkungen sind abschreckend. Besser verträglich seien Malarone und Riamet, meinten zumindest David und Christine am Fährschiff Sina. Der Kroat Davor zitierte Ärzte, daß wegen der häufig mutierenden Malariastämme überhaupt keine Vorsorge zielführend sei; die Medizin sei heute ohnehin in der Lage, die Krankheit nach Ausbruch schnell zu besiegen. Ich habe mich dieser Meinung angeschlossen, in der Hoffnung, daß mich die weiblichen Anophelesmücken in Ruhe lassen.

Der Grenzübertritt von Kenia nach Tansania funktioniert reibungslos. Die vielen Hinweistafeln „Money exchange prohibited“ sind so unübersehbar wie die Geldbündel schwenkenden Geldwechsler, die dieses Verbot negieren.

Bevor ich den Geldwechsel erledige, erzählt mir der tansanische Grenzpolizist von einem Weißen, der weit im Westen, bei Nairobi in Kenia, nach Süden radelt. Es hat sich in Ostafrika herumgesprochen, daß ein Weißer das Land auf einem Fahrrad durchquert, und die beschriebene Person kann nur ich sein. Von diesem „Weißen auf dem Fahrrad“ habe ich bereits zuvor gehört, in Matunda hat mir der Kellner Joseph davon berichtet.

Schon die ersten Kilometer zeigen, was mich in den weiten Küstenebenen Tansanias erwartet. Tropisch heiß, schwül, schweißtreibend, staubige Naturstraßen, meist festgefahrene rote Erde. Ich halte in mehreren kleinen Dörfern, trinke gewürzten tansanischen Tee und esse dazu Chapati, gezuckert, was die Einheimischen sehr verwundert. Doch Zucker ist Energie und die kann ich gut gebrauchen.

Tanga, zu Kolonialzeiten zweitwichtigster Hafen des damaligen Deutsch Ostafrika, teilt das Schicksal seines einstigen Exportschlagers Sisal: Beide haben an Bedeutung verloren. Auf einer Hügelkante über einem verlassen wirkenden Hafen thront ein beschaulich anmutendes Städtchen, im Südosten angrenzend ein baumbestandener, etwas vornehmer wirkender Vorort mit villenartigen Gebäuden. Dorthin führt mich John, Student, 17 Jahre jung, auf einem Mountainbike unterwegs zur Schule, ins gegenwärtige Heim seiner fünfköpfigen Familie. Seine Eltern sind amerikanische Missionare aus dem Mittelwesten. Im Gebäudekomplex wohnen zwei weitere Ehepaare mit ihren Kindern. Ein schwarzes namibisches Paar mit drei erwachsenen Kindern, das die Amerikaner bei ihrer Missionstätigkeit unterstützt, und ein deutsches Paar.

Der deutsche Missionar entspricht genau meiner Vorstellung vom stereotypen Heilsbringer: All- und besserwissend, pingelig, belehrend. Glücklicherweise ist er in Eile, gerade erst von einer Reise durch entlegene Gemeinden in den Usambara Bergen zurückgekehrt, schon auf dem Sprung in den Südosten.

Für die Jugendlichen ist mein Besuch eine willkommene Abwechslung zu ihrem afrikanischen, hauptsächlich durch Schulbesuch und Mitarbeit in der Mission geprägten Alltag. Sie begleiten mich bei der Quartiersuche; im Haus eines indischen Besitzers, daher „Indian Guest House“, werden wir fündig: Kolonialstil, riesengroßes Schlafzimmer, bequemes Badezimmer, gemütlicher Aufenthaltsbereich, äußerst preiswert. Mit unseren Bikes drehen wir einige Runden durch das Dorf und entlang der Abbruchkante zum Meer. Nach einem gemeinsamen Abendessen findet der 14-jährige deutsche Junge in meiner Person einen interessierten Zuhörer, mit dem er endlich Deutsch sprechen kann.

Er erzählt selbst Erlebtes und Gelesenes, Geschichten aus dem afrikanischen Alltag, unter anderem von den allgegenwärtigen Schlangen.

Die zwei kurzhaarigen schwarzen Hunde in den Zwingern neben dem Haupttor sind mir schon aufgefallen. Werden wohl zur Abschreckung lästiger Schwarzer gehalten, dachte ich. Mitnichten! Regelmäßig wurden in der Vergangenheit das umliegende Land und natürlich auch das Areal der Mission von Kobras heimgesucht. Die giftigen Schlangen krochen ins Haus, ins Wohnzimmer, in Küche oder Flur, nirgends war man sicher. Bis eher durch Zufall vor zwei Jahren die besagten Hunde angeschafft wurden, die jetzt nächtens frei auf dem Grundstück herumlaufen und den Kobras den Garaus machen. Heftiges Gebell zeugt meist von den nächtlichen Kämpfen, bei denen bislang die Hunde siegreich, aber nicht immer unverletzt blieben. Aber eine sorgfältige Reinigung der Wunden hat bisher den Hunden das Leben gerettet.

Die Geschichte von der Wanderung eines Ghanesen durch Afrika kenne ich bereits. Zu Fuß im verkehrsmäßig kaum erschlossenen Zentralafrika unterwegs, über Fußpfade in ein Dorf gelangt, nächtigt er in einem ansonsten leeren Raum in einer Hütte im Dorfzentrum. Ein schabendes Geräusch weckt ihn nach Mitternacht; im Schein seiner Taschenlampe verschwindet eine riesige Pythonschlange in einem Loch in der Ecke des Raumes. Sein ersticktes Schreien weckt den Hausherrn, der ihn beruhigt: Die Schlange habe heute ohnehin schon zwei Hühner gefressen, daher sei die Gefahr für den Gast gering. Mit dem Schlaf des Reisenden war es da wohl vorbei.

Diese Geschichte stand in der Zeitung: Vollbesetzter Kleinbus überfährt im Südsudan eine ausgewachsene, acht Meter lange Python. Diese reagiert blitzschnell, schlingt sich um den Minibus, schüttelt und quetscht, die Passagiere sind zu Tode erschreckt und schreien in Panik. Ein nachkommender Fahrer reagiert rasch, alarmiert die Polizei, ein Polizist erschießt die Schlange. Zum Wahrheitsgehalt dieser Geschichte kann ich nur festhalten, daß die Zeitung nicht am 1. April erschienen ist.

27.2.2009, Pagani, Safari Lodge Hotel, 82 km

Die heiße afrikanische Sonne fordert ihren Tribut, langsam erblindet der Fahrradcomputer, auch die Batterie schwächelt.

Die Missionare in Tanga beschrieben den Zustand der Straße nach Süden mit „gut“ und „tarmac“, also asphaltiert. Aber als ich die Straße benütze, frage ich mich, worauf Missionare beim Autofahren eigentlich achten. Wohl nicht auf den Straßenbelag, denn tarmac unterscheidet sich doch sehr von dieser Schotterpiste, auf der ich radle.

Masika, „lange Regen“, die große Regenzeit von März bis Mai, läßt grüßen; große Pfützen, hohe Wolkentürme, dichte Wolkenbänke. Myuli, „kurze Regen“, im November und Dezember, sind bereits vorüber. Bei den herrschenden Temperaturen von nachts etwa 24°C und tags zirka 32°C bringt allerdings der Regen kaum eine Abkühlung.

Ich fahre wieder in Küstennähe, touchiere fallweise das Meer, passiere einzelne Sisalplantagen. Die Tags zuvor gehakten, scharfkantigen und schwertförmigen Blätter der Agaven werden von kräftigen Männern auf Traktoranhänger getürmt und zur Verarbeitung zu zentral gelegenen Gebäuden gebracht. Die bereits gewonnenen Sisalfasern hängen silbern glänzend auf fußballfeldgroßen Drahtgeflechten. Die im Internet heftig angeprangerte Kinderarbeit bei der Sisalernte kann ich in diesem Landesteil nicht entdecken.

Verglichen mit der Küste um Mombasa und der Insel Sansibar ist die Umgebung von Pagani, weil verkehrsmäßig kaum erschlossen, touristisch unterentwickelt. Die Küstenstraße nach Daressalam ist zu Regenzeiten meist unpassierbar, einzelne Flüsse werden mit Fähren überquert, der nächstgelegene Flughafen in Mombasa ist



schwer erreichbar. Als Urlaubsziel ist Pagani somit nur Unerschrockenen zu empfehlen. In der Kategorie „Budget-Hotels“ führt preislich das Safari Lodge mit € 7,00 vor dem Pagani Town Hostel mit € 13,00 und dem YMCA Hostel mit € 16,00; die im Vergleich zu Kenia günstigeren Hotelpreise entsprechen auch dem Unterschied in der Kaufkraft der Bevölkerung. Auch in Tansania sind unterschiedliche Preisgestaltungen für Einheimische, Residents und ausländische Touristen gang und gäbe.

Ich beziehe Quartier im Safari Lodge, einem Hotel im Besitz der Familie Said, Eigentümer aller Billighotels im Ort, wie mir Mr. Said glaubwürdig versichert.

28.2.2009, Ushongo Village, BeachCrab Resort, 18 km

Keine Brücke führt über den Pagani River und die Autofähre verkehrt nur unregelmäßig, eben bei Bedarf. Mein Ziel, das mir von den amerikanischen Missionaren wärmstens empfohlene BeachCrab Resort, ist allerdings nicht weit entfernt.

Durch Buschland bis zum Dorf Mwenga, dann den Hinweisschildern folgend auf einem sandigen Weg Richtung Meer, vor mir ein endlos scheinender Palmenwald. Links eine kleinere Bungalowanlage, rechts eher unberührtes Gelände, geradeaus das Resort, einzelne Häuser zwischen Kokospalmen, viel Sand. Mehrere Bungalows stehen zur Auswahl, ich entscheide mich für Campen, schlage mein Zelt wenige Schritte vom breiten Sandstrand entfernt auf, mit direktem Blick aufs Meer.

Zwei junge Deutsche, Alexander und Sonja, betreiben seit einem Jahr das Camp und wälzen Ausbaupläne. Alexander und mehrere schwarze Helfer kümmern sich um das Bauliche, Sonja um die Gäste. Preiswerte und gemütlich eingerichtete Bungalows grenzen an ein zentral gelegenes Gebäude mit großer offener Veranda um eine nette Bar. Eine weitere Terrasse im Obergeschoß lädt mit Sitzgelegenheiten und einem freien Blick auf das türkisfarbene Meer zum Relaxen ein. Alles scheint gut durchdacht, mit Ausnahme der Duschen, die wegen der akuten Knappheit an Süßwasser mit Meerwasser befüllt werden. Salziges Meerwasser mag zwar für eine Klospülung taugen, doch für die Körperpflege ist es völlig ungeeignet.

Mittags herrscht Ebbe. Bei einem Tidenhub von zwei Metern hat sich das Wasser weit zurückgezogen, jetzt sind die Korallenriffe beim Schwimmen eher hinderlich. Der weite Strand ist menschenleer, erstreckt sich endlos bis zu kaum erkennbaren Kaps im Norden und im Süden, gesäumt von Kokospalmen, die sich sanft im Wind wiegen. Ich schwimme in den wenigen tiefen Tümpel im Riffbereich und wandere den Strand entlang nach Süden. Einige verlassen wirkende Häuser zwischen den Kokospalmen, einige vom Sand halbverwehte Fischerboote, zahlreiche Muscheln am seegrasübersäten Strand; und ich versuche, mit untauglichen Mittel eine Kokosnuß zu knacken.

Für die Betreiber des BeachCrab Resorts ist heute ein besonderer Tag, denn ein Kamerateam von VOX-TV ist für die Sendung „Good bye Deutschland“ vor Ort mit Dreharbeiten beschäftigt. Gestern wurde im nahe gelegenen Saadani Wildpark gedreht, heute auf zwei der Küste vorgelagerten Sandinseln. Selbstverständlich will das Kamerateam auch kulinarische Highlights präsentieren, deshalb wird unter dem Titel „Abendessen bei Kerzenschein“ ein Riesenbuffet mit Meeresfrüchten und zahllosen Vorspeisen aufgebaut, ein Riesenfeuer entfacht. Für KSh 13.000 bin auch ich dabei, neben acht weiteren Gästen und dem aus vier Personen bestehenden TV-Team. Für Alexander und Sonja ist der im gesamten deutschsprachigen Raum ausgestrahlte Report von unbezahlbarem Wert, schon jetzt rekrutiert sich der Großteil ihrer Gäste aus VOX-konsumierenden Fernsehern. VOX und Good bye Deutschland sind mir kein Begriff, doch die Moderatorin ist nett und kompetent. Jahre später recherchiere ich: Good bye Deutschland ist bei VOX unverändert im Programm und das Resort scheint sich gut zu entwickeln.

### 1.3.2009, Sansibar, Kwenda Rocks Beach Resort

Ich schließe mich einem deutschen Ehepaar an, das sich auf die der Küste vorgelagerte Insel Sansibar übersetzen läßt. Die Kosten von USD 120 werden gedrittelt, meine Sachen sind rasch gepackt und mit dem Fahrrad in ein Motorboot verladen, das sich in rascher Fahrt von der Küste entfernt.

Eine längere Fahrt zeichnet sich ab, der Bootsführer bringt Angelhaken aus. Rasch fängt er einen Fisch, doch die Freude dauert nur kurz, denn er muß sich die Beute teilen, mit einem größeren Fisch, der dem Fischer nur den Kopf am Angelhaken überläßt.

Eine Zeit lang ist nur Wasser zu sehen, lediglich klares Wasser. Keine Anzeichen von den etwa 50 km vom Festland entfernten Inseln Pemba und Sansibar. Nach vier Stunden nähern wir uns der hügeligen Insel Sansibar, Traumziel zahlreicher europäischer Urlauber, Inselstaat mit einer großen Vergangenheit. Jahrhunderte lang gaben arabische Händler den Ton an, bis Portugiesen das Kommando übernahmen, die wiederum vom omanischen Sultan vertrieben wurden, darauf folgten Deutsche und Briten. Kurz nach der Unabhängigkeit erfolgte unter Beibehaltung weitgehender Autonomie der Zusammenschluß mit dem Festlandstaat Tanganjika zur Republik Tansania. Mit den Herrschern änderten sich die Einnahmequellen. Verkaufte der Sultan von Oman jährlich bis zu 50.000 Sklaven und wurden später vorwiegend Gewürze exportiert, sind es heute Touristen, die für Umsätze sorgen.

Zahlreiche, der Landschaft gut angepasste Hotelanlagen in unterschiedlicher Ausprägung, säumen das Nordufer, strahlend weiß die breiten Sandstrände, türkisblau das Meerwasser. Also trage ich Fahrrad und Gepäck durch das seichte Wasser ans Ufer, durch den heißen Sand und den Berg hoch zur Rezeption. Neben Bungalows um € 50 bietet die Hotelanlage ein Dormitory, einen Schlafsaal mit 14 Betten um KSh 16.000 inklusive Frühstück, geräumig, moskitonetzbestückt, majestätisch über der Bucht gelegen, mit nur drei Personen belegt.

Geruhsam ist der Nachmittag, mit Strandspaziergang, Schwimmen im kristallklaren Wasser und einigen Drinks in den Bars am Strand. Fliegende Händler verkaufen Masken, stationäre Verkaufsstände Bilder und Textilien, Guides werben für Ausflüge: Touristischer Alltag.

Außerhalb der Hotelanlage keine Besonderheiten: Teures Obst, Einheitsbrei in den wenigen Restaurants, unscheinbare Hütten an den sich den Hügel entlang ziehenden Gassen, kein Ausländer auf der Straße. Pauschaltouristen halten offensichtlich ihren Hotelburgen die Treue und verlassen diese nur zu geführten Ausflügen.

### 2.3.2009, Stone Town, Bandari Lodge, 63 km

Radle von Kwenda nach Sansibar Town bzw. Stone Town, der Altstadt der Inselhauptstadt.

Sansibar, ein Paradies mit Schönheitsfehlern? Smaragdgrünes Meer, weißleuchtende Sandstrände, palmengesäumte Ufer, tropisches Klima, schattige Bäume, viele Grünflächen, emsig arbeitende Menschen, Zebus auf kleinen Feldern. Auf der Passivseite schlechte Straßen, viel Schmutz, zunehmende Kriminalität.

Auch auf dieser nicht regenarmen Insel warten die Menschen mit Kanistern in langen Reihen an den Brunnen. Der Mangel an Wasser ist in Afrika augenscheinlich, nicht nur in regenarmen Gebieten ist die ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit Trinkwasser ein gravierendes Problem. Besonders in ländlichen Regionen ist kaum ein Haus an eine Trinkwasserleitung angeschlossen.

In manchen Gebieten lassen sich Restaurants üblicherweise von Wasserträgern beliefern. Wasser wird in Kanistern oder offenen Tonnen auf Motorrädern,

Fahrrädern oder Eselskarren herbeigeschafft. Aus Wasserstellen, die selten schmutzfrei sind. Zum Beispiel aus Rinnsalen, in denen Wäscherinnen gerade Wäsche waschen. Oder von einem mit Fischresten übersäten Seeufer. Oder aus einem algenübersäten grünen Tümpel: Knietief neben dem Fahrrad im Wasser stehend, werden die auf dem Rad befestigten Kanister mit Wasser gefüllt.

Die Versorgung der Haushalte mit Wasser ist selten Männersache. Frauen und Kinder legen oft weite Strecken zurück, um Trinkwasser in Kanistern oder Tongefäßen von entfernten Brunnen zu holen. Die schwersten Lasten werden meist auf dem Kopf getragen, der Platz auf dem Rücken der Frauen ist für Kleinstkinder reserviert.

Selbst in Regionen mit bestehenden Wasserleitungen häufen sich die Probleme. Drei deutsche Studenten berichten im BeachCrab von ihrer Untersuchung der Wasserversorgung in den Usambara Bergen: 60% des Trinkwassers gehen durch Lecks in den Leitungen verloren.

Doch heute herrscht kein Wassermangel. Auf halben Weg nach Stone Town gerate ich in ein leichtes Gewitter, stelle mich unter einen ausladenden Banyanbaum und danach, als es heftiger regnet, unter eine überdachte Hausterrasse. Eine Stunde lang schüttet es in Strömen, Wege verwandeln sich in Bäche, Niederungen in Seen. Danach klingt der Regen ab, die Luft ist gereinigt und klar, das Radfahren wirkt richtiggehend erfrischend.

3.3.2009, Stone Town, Restaurant Passing Show Hotel, 4 km

Ich warte auf das Fährschiff, das mich in der Nacht auf das Festland nach Daressalam bringen soll.

Der Tag beginnt mit einer Riesensauerei, als beim Frühstück im Hotel meine Teetasse kippt und den Selfservicebereich überschwemmt. Im Zelt wäre mir das nicht passiert, da werden keine heißen Getränke serviert.

Ein anschließender Rundgang durch den Fischereihafen macht nicht gerade Appetit auf frischen Fisch. Der von den einlaufenden Fischerbooten angelieferte Fisch ist fangfrisch, wird rasch auf Karren verladen oder in der angrenzenden Markthalle zum Verkauf angeboten. Doch Mole, Verkäufer, Karren, Verkaufsstände und Fische sind von einer schmierigen Schicht aus Kohlestaub überzogen, welche die Meeresbrise von den angrenzenden Kohlehalden herüberträgt.

An der Einfahrt zum Fährhafen lauern „Helfer“, die versuchen, Fahrkarten für einzelne Fährschiffe zu verkaufen. Warum soll ich das Ticket beim Schlepper und nicht am Schalter des Fährunternehmens kaufen, wo soll bei gleichen Preisen mein Gewinn oder der des Schleppers liegen? Und wieder diese unterschiedlichen Preise für Inländer, Residents und Ausländer! Für eine Überfahrt nach Dar zahlen Inländer für ein VIP-Ticket TSh 18.000 bzw. 12 Euro, Ausländer das Doppelte; selbst die Mitnahme eines Fahrrades kostet Ausländern den doppelten Preis. Ich bin kein VIP und kaufe eine „Normalkarte“ um € 15, inklusive Fahrradmitnahme, wie mir am Ticketschalter versichert wird.

Den Nachmittag verbringe ich mit dem Schreiben von Postkarten und einem Bummel durch Altstadt und Markt. In der Altstadt bevölkern zahlreiche weiße und einige indische Touristen die engen Gassen. Stone Town hat sich den Bedürfnissen der Fremden weitgehend angepaßt: Cafes, kleine Hotels, Restaurants, Wechselstuben, Andenkenläden, renovierte Gebäude, Museen, geführte Touren. Aber auch hier: rücksichtslose Fahrrad- und Motorradfahrer. Am Markt herrscht ein unangenehmes Gedränge, Karren, Motorräder, Touristen, Einheimische, groß die Auswahl an Obst und Gewürzen, vor der Stadtmauer nahe den Daladala-Haltestellen zahlreiche Esstände.

Stone Town ist Weltkulturerbe und bemüht, diesem auch gerecht zu werden. 1840 verlegte der omanische Sultan Said seinen Herrschaftssitz auf die Insel. Mit den Erlösen aus dem Sklavenhandel war die Errichtung einer befestigten, vorwiegend aus Stein erbauten, mit einer Stadtmauer geschützten Stadt kein Problem. Omanisch mit indischem Einfluß war auch die Bauweise: kleine Fenster, geschnitzte Holztüren und -balkone. Heute ist der Sultan Geschichte, sein Palast Beit el-Sahel noch gut erhalten, doch das kümmert die Kinder kaum, die wenige Meter vom Palast entfernt von der Kaimauer an der Mizingani Road in das hier nicht so klare Wasser springen.

Südlich des mondänen Zanzibar Serena Inn, mit Zimmerpreisen über € 200, werden Autos auf Fähren verladen. Üblicherweise ein normaler Vorgang, wenn ausreichend betonierte Zufahrtsrampen vorhanden sind. Doch in Sansibar Town genießen nur Premium-Fähren das Privileg eines Andockplatzes mit Autoverlademöglichkeit. Billigfähren richten ihre Ent- und Beladetätigkeit nach dem Stand der Gezeiten. Sie landen bei Flut an einem öffentlichen Sandstrand und verlassen diesen mit der nächsten einsetzenden Flut. Zwischenzeitig rollen die Fahrzeuge von der bzw. auf die Fähre, zwischen Schiff und asphaltierter Straße den knöcheltiefen Sand durchbaggend.

Um 19 Uhr stehe ich im Passagierhafen, auf einem mit Scherengittern gesicherten Dock, in einer von mehreren langen Menschenschlangen. Sukzessive verlassen Fähren den Hafen. Es ist schwül, ich mache mir Sorgen. Habe ich meine Fähre versäumt? Mitnichten, nach 21 Uhr legen noch mehrere Fähren an. Eben jene Billigfähren, die am Sandstrand Fahrzeuge geladen haben und erst mit der Flut ablegen konnten. Jetzt werden sie von den wartenden Passagieren gestürmt. Mitten im Chaos schiebe ich mein vollbeladenes Fahrrad die schaukelnde Gangway hoch, präsentiere meine Fahrkarte, und plötzlich steht alles still: Ohne gültiges Ticket für das Fahrrad darf ich nicht das Schiff betreten, zurück geht nicht, da warten auf dem Gangway zu viele andere Passagiere, also tilt. Bis ein Offizier doch ein Einsehen hat und mich passieren läßt: Das Thema Fahrkarte für Fahrrad ist abgehakt.

4./5.3.2009, Daressalam, YMCA, 4 km

Die nächtliche Überfahrt von Sansibar nach Daressalam verläuft ohne Zwischenfälle. Die Fähre ist überraschend geräumig, bis Mitternacht werden Speisen serviert, die Sitz-Schlafsessel sind nicht unbequem, frühmorgens erreichen wir Dar.

Daressalam (kurz Dar, oder auch Dar es Salaam), „Hafen des Friedens“, vom omanischen Sultan Said, oberster Sklavenhändler von Stone Town, ab 1860 zum Hafen ausgebaut, dann kurze Zeit Hauptstadt der deutschen Kolonie Ostafrika, ist Tansanias bedeutendste Stadt und Regierungssitz, aber nicht Hauptstadt. Aber wer kennt schon Dodoma, das verunglückte sozialistische Experiment, eine Stadt im Landesinneren, die zur Hauptstadt bestimmt wurde, in der weder Regierung noch ausländische Vertreter residieren wollen, mitten im Busch, fernab gewachsener Strukturen und bar jeglicher Annehmlichkeiten?

Auf der Suche nach dem YMCA radle ich zu früher Morgenstunde durch ein verschlafenes Dar. Kein Verkehr, keine Menschen auf den Straßen. Und es werden zwei ruhige Tage, in denen ich auf das Visum für Mosambik warte.

Die zuständigen Mitarbeiter an der High Commission of Mozambique haben es nicht eilig, vertrösten mich mehrmals, doch nach 36 Stunden ist der entsprechende Vermerk in meinem Reisepass angebracht. Zwischenzeitig durchstreife ich eher schwach bestückten Einkaufstempel, wandere durch die südlichen Einkaufsstraßen Richtung Central Railway Station, treffe andere Reisende im YMCA, besuche abends mit einer holländischen Entwicklungshelferin einen tansanischen Biergarten.

Mit diesem Ausflug in den Biergarten - auf einem Platz inmitten hoher Wohnhäuser, umgeben von Grillstuben und Schenken mehrerer Brauereien, Tische und Bänke unter freiem Himmel, laut und gemütlich - folge ich der Anregung meines Lonely Planet Reiseführers, in afrikanischen Städten aus Sicherheitsgründen nie alleine auszugehen. Und Heike hat einiges zu erzählen, von ihrer Tätigkeit als Lehrerin im Busch im Zentrum Tansanias, weit entfernt von öffentlichen Verkehrsmitteln, Elektrizität und regelmäßiger Wasserversorgung. Die Entwicklungshelfer haben oft selbst die Reise- und Aufenthaltskosten zu berappen, selbst die Verlängerung eines Aufenthaltsvisums läuft nicht immer problemlos.

6.3.2009, Bagamoyo, Mary's Nice Place, 72 km

Mit zunehmender Entfernung von Dar nimmt der Verkehr rasch ab. Hier in der Küstenregion ist es heiß und schwül. Viele Europäer haben Probleme mit der Akklimatisierung, mit ein Grund in Kolonialzeiten, sich in höheren Regionen anzusiedeln.

Schon wieder weiche ich von der Ideallinie Richtung Süden ab. Heute fahre ich nach Nordwesten, morgen wird es Westen sein. Doch ich will Bagamoyo besuchen, von 1887 bis 1891 Hauptstadt der Kolonie Deutsch Ostafrika.

Ich kann es den Deutschen nicht verübeln, Bagamoyo den Rücken gekehrt zu haben. Kokospalmen säumen auch andere Küsten am Indischen Ozean, der Strand ist mäßig sauber, der Hafen offen und ungeschützt, das kleinstädtische Zentrum nichtssagend. In der flachen Ebene zwischen heutigem Ortszentrum und Hafen verfallen langsam die von den Deutschen aus Stein errichteten Verwaltungsgebäude, das Hafengebäude versinkt im Meer, der Fischerhafen ist schmutzig und ohne Anlegestelle. Im Eingangsbereich mehrerer Hütten werden in großen Bratpfannen über offenen Feuern frisch gefangene Fische zubereitet, und die schmecken vorzüglich.

Im Vorgarten zum kleinen Museum ist an einem Baum eine Gedenktafel befestigt: „Here is the place where the German colonialists used to hang to death revolutionary Africans who were opposing their oppressive rule“. Nun will ich kein Urteil fällen über die deutschen Kolonialisten, die mit schwarzen Aufständischen sicher nicht zimperlich umgegangen sind. Aber irgendwie stimmen die Relationen nicht, denn nirgends finde ich einen Hinweis auf Geschehnisse vor der deutschen Kolonialzeit. Denn das Suaheliwort „Bagamoyo“ heißt wörtlich übersetzt „begrabe hier dein Herz“, in Erinnerung an die zigtausend schwarzen Sklaven, die Jahrhunderte lang von hier nach Sansibar zum Weiterverkauf nach Arabien verschifft wurden und Afrika nie wiedersahen.

Fisch als Vorspeise ist in Ordnung, aber Obst als Hauptspeise mit einer großen Ananas, einer Melone und zwei Birnen ist zuviel und wirkt zuverlässig als Abführmittel. Außerdem bin ich derart müde, daß ich beim Schreiben mehrmals einschlafe.

7.3.2009, Chalinze, New Massai Lodge, 106 km

In Bagamoyo endet der Asphalt; von hier führen Naturpisten nach Norden und Westen, selbstverständlich unbeschildert, also muß ich den Weg nach Mojo erfragen, einem Ort an der nach Westen führenden Überlandstraße. Die kokospalmenbewachsene Küstenebene zurücklassend, gelange ich in ein Gebiet mit lichtem Regenwald, dann werden mit zunehmend roter Erde die Bäume seltener und das Buschwerk dichter.

Kaum ein Kraftfahrzeug verkehrt auf dieser Piste. Aber ich höre Geräusche hinter mir, ein regelmäßiges Klappern. Fast unbemerkt hat sich wieder ein Schwarzer auf

einem Fahrrad in meinen Windschatten geschlichen. Ich erhöhe das Tempo, ich vermindere das Tempo - zwecklos, er will hinter mir herfahren. Manchmal ergibt sich daraus eine Unterhaltung, dann nicht ergiebig, wenn der Gegenüber nur Suaheli oder eine lokale Sprache spricht. Die Schwarzen gieren nach einem Wettrennen, ich voll bepackt auf einem modernen Fahrrad, sie voll motiviert auf einem klapprigen Drahtesel. Häufig sind afrikanische Radfahrer treue Begleiter, fahren viele Kilometer neben mir her, ohne ersichtlichen Grund.

Die Landwirtschaft leidet noch immer an der eher erfolglosen sozialistischen Landreform mit Umsiedlungen und Musterdörfern. Die Reform wurde abgeblasen, Kleinbauern bearbeiten jetzt winzige Felder mit Macheten und Harken, meist per Hand, Maschinen sind kaum im Einsatz.

Auf dem Weg zur Hauptstraße nimmt die Zahl der Radfahrer ständig zu, häufig mit zwei bis drei Kohlesäcken auf dem Gepäckträger. Die Fahrer sind so schwarz wie die Kohle, die sie zu Sammelstellen transportieren. Und verschwitzt wie ich, der dachte, Schwarzafrikaner schwitzen nicht. Mit den Kohlefahrern ist auch das Rätsel der entlegenen Rauchsäulen gelüftet, die mich seit geraumer Zeit begleiten: Kohlemeiler sind es.

Endlich erreiche ich die asphaltierte Hauptstraße, auf der es mit einem leichten Rückenwind zügiger vorangeht, allerdings wird die Landschaft hügeliger.

8.3.2009, Morogoro, Nyali Hotel, 92 km

Die Menschen warten auf die „große Regenzeit“. Äcker sind für die Aussaat verschiedener Früchte vorbereitet, Wolken brauen sich zu hohen Türmen zusammen und lösen sich wieder auf, doch der Regen will noch nicht kommen.

Heute begegne ich in Tansania den ersten Wildtieren, größeren und kleineren Affen, die am Straßenrand und im angrenzenden Wald nach Futter suchen. Der nächsten Tiergattung will ich lebend lieber nicht begegnen: Mehrere Schlangen liegen, von Fahrzeugen überrollt, auf der Straße.

9.3.2009, Mikumi, Tan-Swiss Guest House, 110 km

In Morogoro nehme ich prompt die falsche Ausfahrt und lande auf der in den Westen zur Hauptstadt Dodoma führenden Überlandstraße. Nach mehrfachem Fragen finde ich dann doch den „round-about“ mit der Abzweigung nach Südwesten.

Das gestrige Mittagessen, Bohnen und Milch, hat mir sichtlich nicht gut getan. Magendrücken, Bauchweh, Durchfall, also mehrmals ab in die Büsche, immer nach Schlangen Ausschau haltend.

Kurz vor der Einfahrt in den Mikumi Nationalpark ist plötzlich der von den Einheimischen lang ersehnte Regen da. Im letzten Dorf vor dem Nationalpark finde ich gerade noch Unterschlupf. Während es in Strömen schüttet, verzehre ich in einem Restaurant ein spätes Mittagessen, Huhn mit Reis.

Am Ortsausgang ist eine riesige Hinweistafel nicht zu übersehen: „Mikumi National Park, wilde Tiere auf 50 km, langsam fahren“. Die meisten Nationalparks Ostafrikas dürfen unter Hinweis auf die Gefährdung durch Wildtiere nur in Kraftfahrzeugen mit geschlossenem Aufbau befahren werden, und hier soll plötzlich Radfahren erlaubt sein?

Die Hauptverkehrsstraße A 7 führt mitten durch den Mikumi Nationalpark. Kurz nach dem Hinweisschild wartet als Begrüßungskomitee eine größere Affenhorde. Dann längere Zeit nichts, nur Hügel, Büsche und Sträucher. Aufkommende Enttäuschung, soll dies ein tierreicher Nationalpark sein? Doch dann kommt es

dick. In flotter Fahrt nähere ich mich einer Brücke, die steinernen Brückengeländer gespickt mit Affen. Im Dickicht unter der Brücke rumoren mehrere Elefanten.

Je weiter ich fahre, desto zahlreicher werden die Elefantenherden. Schlussendlich sind es hunderte Elefanten und Affen, Büffel und Giraffen, Großgazellen und nochmals Affen, zum Glück keine Löwen.

Ein Kleinlastwagen überholt mich und stoppt. Schwarzer Fahrer, weiße Frau auf dem Beifahrersitz. Karen ist Australierin und betreibt ein Camp im südlichen Teil des Nationalparks. Bietet mir Hilfe an, die ich dummerweise ablehne. Weil ich ohnehin nach wenigen Kilometern, im Eingangsbereich der Nationalparkverwaltung, mein Zelt aufschlagen will.

Als ich den Kassenbereich zum nördlichen Parkeingang erreiche, ist die Dämmerung nicht mehr fern. Der Zeltplatz liegt nur einen Kilometer vom Eingangstor entfernt. Aber die Ranger verweigern mir die Zufahrt mit dem Argument „zu gefährlich“! Wie bitte? Ich habe 30 km auf ungesichertem Terrain zurückgelegt, da soll der nächste Kilometer zu gefährlich sein? Da hilft kein Argumentieren und kein Bitten, mit dem Fahrrad darf ich nicht zum Zeltplatz fahren.

Was tun? Ein Fahrzeug mieten, das mich zum Zeltplatz bringt? Karen um Hilfe bitten? Ich wähle die dümmste Variante und mache mich auf zur nächsten Stadt, Mikumi, 20 km entfernt.

Ich trete in die Pedale, doch das Gelände ist hügelig, nur langsam komme ich voran. Rasch bricht die Dunkelheit herein. Dunkle Schatten am Wegrand, die mit lautem Getöse ins Gebüsch flüchten: Elefanten, genau so erschrocken wie ich, der ich mein Fahrrad in die Straßenmitte ziehe. Je dunkler es wird, desto mulmiger wird mir zumute. Bitte keine Löwen! Etwa alle zehn Minuten ein Fahrzeug, doch jede Minute ein Krachen im Busch. Als ich Mikumi nach 20 Uhr erreiche, bin ich in Schweiß gebadet; ein wenig Angstschweiß ist wohl auch dabei.

Tan-Swiss Guest House, bereits der Name lässt auf die Eigentümer schließen. Ein tansanisch-schweizerisches Paar betreibt das nett eingerichtete Hotel-Restaurant, und auch die Teilnehmer mehrerer Safaris sind hier untergebracht.

10.3.2009, Mtandika, Katholische Mission Sister Teresa, 126 km

Vormittags warm und bewölkt, dann aufklarend und heiß, am Nachmittag setzt leichter Regen ein, der etwas Abkühlung bringt.

Nach Mizumi geht es steil bergauf, dann in sehr hügeligem Gelände bergab und bergauf, die Hügel erstrahlen in unterschiedlichstem Grün, entsprechend den jeweils dominierenden Baumarten. Vorbei am gebirgigen Udzungwa National Park, entlang dem hochwasserführenden Great Ruaha Fluss, nähere ich mich durch ausgedehnte Wälder dem südlichen Hochland. Am Straßenrand zahlreiche Affen, ansonsten kaum wilde Tiere.

In einer unübersichtlichen Kurve liegt im Straßengraben ein verunfallter Lkw, die Ladung (Maschinenteile) auf der Straße und im angrenzenden Busch verstreut. Unbekümmert hocken - neben Fahrer und Beifahrer - einige Schwarze, vermutlich mitfahrende Passagiere, am Straßenrand. Mein freundliches „How are you?“ wird mit einem ebenso freundlichen „Fine“ beantwortet; fein, dass nichts passiert ist, außer eben ein Schaden an Fracht und Fahrzeug.

Ich bin zwar einiges an Schmutz gewohnt, doch das „Hotel“ in Mbuyuni ist zu schmutzig. Also radle ich weiter gen Westen und halte mit einbrechender Dämmerung bereits Ausschau nach einem Zeltplatz im Busch, als ich linkerhand einen größeren Gebäudekomplex passiere. Ein Schulgebäude, kein Hotel, also weiter. Oder doch nicht? Retour, fragen kostet ja nichts. Das Schulgebäude ist Teil einer Missionsstation, die Nonnen nehmen mich freundlich auf, verköstigen

mich und bereiten mir ein Bett im Ordensspital. Sie versorgen mich blendend und sind wirklich reizend, allen voran Sr. Laurentina und Sr. Teresia. Warum? „Like Jesus, you came unexpectedly, so be our guest!“ Nun, mit Jesus will ich nicht verglichen werden, doch die Gastfreundschaft genieße ich.

11.3.2009, Ilalu, Bismillah Restaurant, 70 km

Die Schwestern waren zutiefst fürsorglich und freuten sich ehrlich über meinen Besuch, doch die Moskitos in der Krankenstation kannten kein Erbarmen; in Scharen fielen sie nachts über mich her.

Lange Zeit geht es gemächlich, später steil bergauf. Bei einer Steigung von 10% lasse ich das Fahren sein und schiebe das Rad mehrere Kilometer. Nicht nur ich habe Probleme mit der Steigung. Mehrere Fahrzeuge sind mit Pannen liegengeblieben und werden repariert, wobei ich um einige herumlungernde Typen vorsichtshalber einen weiten Bogen schlage. Ich bewege mich jetzt entlang der Udzungwa Berge, einer Barriere zwischen dem zentralen Hochland und dem flachen Süden Tansanias.

Heiß und schwül ist es um die Mittagszeit, da kommt mir ein Wasserfall am Straßenrand sehr gelegen. Dunkel und unheimlich wirkt der Eingang zu der in einer Höhle herabschießenden Kaskade, wie das Maul einer Riesenschlange, aber ich bin total verschwitzt. Also hinein in den Felsspalt und schon stehe ich unter einem kräftigen Wasserstrahl.

Dem nächsten Bergrücken folgt der übernächste, doch auf diesem Anstieg bin ich nicht allein. Aus dem Dorf am Talboden schieben einige Schwarze ihre Fahrräder den Berg hoch. Und was mir entgegen kommt, ähnelt einer Kopie der „Brettfahrer“ in Kenia: Mit leeren (warum leeren?) Wasserkanistern beladene Fahrräder, deren Fahrer offenbar nur mit ihren Hartgummischuhen bremsen, rasen in einem Höllentempo bergab, Busse und Lastwagen berg- und talseitig überholend.

Das Tagesziel Iringa ist heute nicht zu schaffen, zu kräfteraubend ist der Anstieg ins Hochland. Also halte ich im Straßendorf Ilalu und schreibe das Tagebuch, zum wütenden Gekreische eines Huhnes. Drei Kellner und zwei Kinder verfolgen das fliehende Federvieh, durch den Hinterhof und durch das Restaurant, wobei ich annehme, dass dies wohl der letzte Fluchtversuch des Huhns mit Endstation Suppentopf ist. So richtig wohl fühle ich in diesem Hotel-Restaurant ja nicht, denn im angrenzenden Gebäude, der Totenhalle, wartet eine Leiche auf ihre Beerdigung.

12.3.2009, Iringa, Central Lodge, 39 km

Mehrmals frage ich mich auf der Kurzetappe nach Iringa, ob das wirklich die letzte Bergetappe ist. Als ob der bisherige Anstieg nicht reichte, liegt Iringa auf einem steilen Höhenrücken, abseits der Hauptstraße. Und ich bin rechtschaffen müde, als ich das Stadtzentrum erreiche.

Endlich habe ich, nach mehr als 200 km ansteigender Straße, das jetzt regnerisch kühle Hochland erreicht und die heißschwülen Küstengebiete mit den vielen Moskitos zurückgelassen.

Nicht ohne am Vormittag in ein heftiges Unwetter zu geraten. Als ich ein enges, bergauf führendes Tal durchfahre, ballen sich an den Bergspitzen unheilvoll die Regenwolken. Donner und Blitze folgen; kaum habe ich ein Dörfchen an einer Brücke erreicht, schüttet es auch schon in Strömen. Mit zwei Dutzend Einheimischen suche ich Zuflucht unter dem niedrigen Vordach eines Gebäudes, die vorbeiführende Straße wird zum See, nicht verwunderlich, dass kaum ein Fahrzeug unterwegs ist. Nach einer Stunde ist der Spuk vorbei, ein haltender Bus setzt



einige Passagiere ab, die örtlichen Bananen- und Eierverkäufer drängeln vor den Bustüren, sie wollen ihre Ware an die Busreisenden verkaufen.

Der restliche Streckenabschnitt bis Iringa lässt auf häufige Niederschläge schließen. Die Landschaft zeigt ein sattes Grün, das Gras am Straßenrand wechselt von knöchel- über knie- bis mannshoch, die Flüsse führen Hochwasser, noch immer regnet es leicht, in der Ferne toben mehrere Gewitter.

Die Quartiersuche in Iringa zeigt wieder einmal die Schlampigkeit, mit der für einzelne Reiseführer Daten erhoben werden. Diesmal sind es die im Lonely Planet angegebenen Hotelpreise, die mich verwundern. Das Iringa Lutheran Centre gefällt mir, wie es im Reiseführer beschrieben wird und wie ich es nun in Augenschein nehme. Doch die im Reiseführer angegebenen Preise (etwa € 3,00 für ein Bett im Schlafsaal) sind reine Fantasie und meilenweit von der Realität entfernt, denn Dormitories wurden vor 10 Jahren in Einzelzimmer (Zimmerpreis € 20,00) umgewandelt. Das Central Lodge wird zwar als weniger sicher beschrieben, ist aber preiswerter und zentraler gelegen.

Galoppierende Preise sind nicht neu, doch jetzt habe ich ein Problem mit der Geldversorgung. Der einzige Bankomat im Ort mit Maestro-Funktion verweigert die Bargeldauszahlung. Ich muss die letzten Dollar wechseln, meine Notgroschen, unklug auf einem Kontinent, wo oft nur Bares auch Wahres ist. Oh du Schreck - muss ich jetzt sparen?

Zu spät realisiere ich, dass sich zwei der bedeutendsten Naturparks Tansanias in Reichweite Iringas befinden. Das in der Provinz Morogoro liegende Wildreservat von Selous ist mit 45.000 km<sup>2</sup> - halb so groß wie Österreich - das zweitgrößte Wildreservat Afrikas und beherbergt mehr als eine Million Tiere. Der Ruaha Nationalpark im Norden Iringas ist mit 40.000 km<sup>2</sup> nicht viel kleiner als Selous.

13.3.2009, Mafinga, Mapanda Lodge, 84 km

Einmal geht's doch noch: Zirka 30 km bergauf, und dann schnurstracks geradeaus, hügelab und hügel auf.

Viele Radfahrer kommen mir entgegen, die Räder hoch mit Kanistern beladen, alle auf dem Weg nach Iringa. Bald wird mir klar, dass die Schwarzen nicht Wasser transportieren. Einige rasten, ich geselle mich zu ihnen, wir plaudern, sie geben mir eine Kostprobe ihrer Fracht. Es ist frischer Bambussaft, süß und leicht vergoren, ein „Bambus-Sturm“, aus den Trieben der Bambuspflanzen, „Tropfen für Tropfen“ abgezapft. Iringa sei ein guter Marktplatz, es gäbe viele „inoffizielle“ Lokale mit zahlungskräftigen Abnehmern, der vergorene Bambussaft sei alkoholhaltiger und billiger als Bier, sehr beliebt bei der finanzschwachen örtlichen Bevölkerung. Dieser Transport ist natürlich Männersache; einige werden den Lohn rasch in Bier und somit in einen Vollrausch investieren.

Mein leichter Bambusschwips verfliegt, als die herumziehenden Gewitterwolken näher rücken. Das Gebiet ist dünn besiedelt, nur einzelne kleine Plantagen säumen die Straße. Weit und breit kein Dorf in Sicht, als ein Gewitter über mich hereinbricht. Ich suche Zuflucht in einem Bauernhaus: Einfacher Lehm- und Ziegelaufbau, drei kleine nebeneinander liegende Räume, das Wohnzimmer einfachst eingerichtet mit einem Tisch, vier Hockern und einem alten Wandkalender, die zwei Schlafräume durch Vorhänge vom Wohnzimmer getrennt, die Küche mit einer offenen Feuerstelle im Freien an das Haus angebaut. Die Hausherrin und ihre drei kleinen Kinder sind reizend, außerdem haben wir genug zu tun, um mit Pfannen und Töpfen das durch das undichte Dach herein plätschernde Wasser aufzufangen.

Mafinga ist eines der Zentren tansanischen Tee-Produktion, doch einen Tee-Sträucher habe ich heute nicht gesehen. Und das Mapanda Lodge zählt mit einem Zimmerpreis von weniger als 2 Euro zu den billigsten Absteigen auf meiner bisherigen Reise.

14.3.2009, Makambako, New Paris Lodge, 94 km

Es herrscht typisches „Regenzeit“-Wetter, Wolkenbänke, Wolkentürme, herannahende und abziehende Gewitter, fallweise leichter Regen, der bei Temperaturen um 26°C nicht weiter stört. Vom Straßenverkehr geht trotz der manchmal eingeschränkten Sicht keine Gefahr aus, so gering ist die Verkehrsfrequenz.

Die Fahrt durch die „Rolling Hills of Tanzania“ ist anstrengend, auf kilometerlange Anstiege folgen ähnlich lange Abfahrten, die hügelige Landschaft wird manchmal von Flusstälern unterbrochen. Keine Spur von einem flachen Hochland, hier bildet der Ostafrikanische Graben einen Höhenrücken, nicht weit entfernt liegt der Zentralafrikanische Graben.

Ich durchquere jetzt weitgehend unbewohntes Gebiet, teils sumpfig, teils ausgedehnte Plantagen mit Eukalyptus und Koniferen, beide schnell wachsend und nicht endemisch. Diese künstliche Umwelt bereitet auch den Äffchen auf Futtersuche Probleme, die hier nur wenig Nahrung finden.

Trotz der geringen Besiedelung schließen immer wieder Einheimische auf Fahrrädern zu mir auf, erweisen sich als sehr anhänglich und begleiten mich lange Strecken. Vergeblich sind meine Versuche, sie abzuschütteln. Für die Schwarzen ist das „in Gruppen Radfahren“ jedenfalls eine gelungene Abwechslung zu ihren sonstigen Hauptbeschäftigungen „Herumlungern“ und „Plaudern“.

15.3.2009, Chimala, E Guest House, 107 km

Nach Makambako passiere ich einige Dörfer in ausgedehnten Sonnenblumenfeldern, dann folgt wieder dünn besiedeltes Buschland.

Selbst hier sind viele Frauen auf der Hauptstraße unterwegs. Ob hübsch oder hässlich, dick oder dünn, groß oder klein, Kleinstkinder auf Brust oder Bauch tragend, Lasten auf dem Kopf schleppend und in Begleitung von Kindern aller Altersstufen, schieben sie meist einen riesigen Schwangerschaftsbauch vor sich her. Fruchtbar und gebärfreudig sorgen sie mit einer hohen Geburtenrate für eine anhaltende Bevölkerungsexplosion und trotzen damit erfolgreich der Immunschwäche Aids. Die Jungen kommen rascher nach als die Alten sterben, was zum Beispiel in Malawi dazu führt, dass mehr als die Hälfte der Bevölkerung unter 15 Jahre alt ist - HIV sorgt dafür, dass Vergreisung wie in Europa völlig unbekannt bleibt.

Wiederum ein Tag mit vielen Wolken, Hochwasser in den Flüssen, bedrohliche Gewittertürme im Süden, am Abend Wetterleuchten aus allen Himmelrichtungen. Doch auf der Fahrtstrecke bleibt es bei einigen Regentropfen. Wenig ausgeprägt sei heuer die Regenzeit, es regne zu wenig, behaupten jedenfalls die Eigentümer des E Guest Houses, Peter aus Wiesbaden/D und Elena, seine tansanische Ehefrau, auch sie hat viele Jahre in Deutschland gelebt.

Ausgeprägt und nicht zu überhören ist jedenfalls das abendliche Froschkonzert, das mich auf meinem Weg vom Ortszentrum zum etwas abseits gelegenen Gästehaus begleitet. Tausende Frösche übertreffen sich gegenseitig an Lautstärke und halten nur kurz inne, als ich kräftig auftretend an ihnen vorbeistampfe.

Auch das ist afrikanischer Alltag: Ich sitze im Zimmer beim Abendessen, als wieder einmal der Strom ausfällt und alles in tiefer Dunkelheit versinkt. Eine Kerze ist rasch entzündet, doch beim flackernden Kerzenschein ist es schwierig, die herumschwirrenden Stechmücken zu erschlagen. Voreilig hatte ich ja angenommen, die Biester wären im Tiefland zurückgeblieben.

16.3.2009, Uyole-Mbeya, Free Park House, 68 km

Ab der Ortsausfahrt von Chimala begleiten mich mehrere Schüler der Chimala Secondary School, adrett gekleidet in blauen Schuluniformen, auf ihren Fahrrädern bis zu einem vier Kilometer entfernten Brunnen. Jeder der Schüler transportiert zwei große Kanister auf dem Gepäckträger. Nicht höhere Mathematik oder Geisteswissenschaften stehen in den ersten Wochenstunden auf dem Programm, sondern Wasserholen. Wie auch des Jäten von Unkraut im Schulhof oder das Reinigen der Klassenzimmer zu den Aufgaben der Schüler zählt.

Die relativ kurze Strecke von Chimala nach Mbeya schafft mich, denn nach einem vorerst hügeligen Teilstück muß ich völlig unerwartet über eine Bergkette. Mindestens 6 km schiebe ich mein Rad bergauf.

Es geschieht auf der Passstraße, zwei Männer tauchen aus dem Nichts auf und „wandern“ neben mir bergauf, fragen mich erst nach Zigaretten und dann nach Dollar, aber ich reagiere ziemlich gelassen mit einem Griff in die Lenkertasche. Prüfe natürlich auch den Wind, damit im Ernstfall das Pfefferspray die Richtigen - und nicht mich - außer Gefecht setzt. Aber so weit kommt es nicht, denn die verdeckt in der Hand gehaltene „Hundespraydose“ zeigt Wirkung und die beiden Schwarzen bleiben zurück.

Ich bin wieder im „give me money“ Land; Kinder, aber auch Erwachsene, fragen ständig nach Geld. Weniger aggressiv als in Äthiopien, aber zunehmend penetrant. Ich kann mich nicht erinnern, daß auf Sansibar oder im Küstenland danach gefragt wurde, doch der Westen Tansanias ist zweifellos deutlich ärmer als der Osten.

Ein fixer Tagesordnungspunkt sind die Verhandlungen um den Zimmerpreis. Bei Preisen von TSh 10.000 (€ 6,50) für ein „non-self-contained room“ (Dusche und WC am Gang) und TSh 15.000 (€ 10,00) für ein „self-contained room“ (Zimmer mit Bad und WC) ist für mich meist nicht der geforderte Betrag wesentlich, sondern die Überlegung, das der mir als Ausländer verrechnete Preis deutlich höher als jener für Inländer ist. Heute biete ich TSh 10.000 für „self-contained“, was zu wenig sein dürfte, denn die Rezeptionistin will aus eigener Tasche Tsh 1.000 - vermutlich die Vermittlungsprovision für den Guide - dazu zahlen. Da wird mir die Feilscherei doch peinlich und wir einigen uns auf einen vernünftigen Mittelwert.

17.3.2009, Uyola-Mbeya, Free Park House

Bin vorerst unentschlossen, ob ich eine Rasttag einlegen oder weiterradeln soll. Ein morgendlicher Regenschauer nimmt mir die Entscheidung ab, ich bleibe eine weitere Nacht in Uyola.

Um 10 Uhr klart es auf und ich besteige ein Daladala in die nahe gelegene Provinzhauptstadt Mbeya. Mehrere Straßenzüge an einem Berghang, ein Zentrum kann ich nicht erkennen, im Umkreis eines Marktplatzes liegen verstreut einzelne Verwaltungsgebäude. Hier das Postamt, einen Block entfernt die Polizeistation, verstreut auch die Geschäftsstellen verschiedener Banken.

Ziellos wandere ich durch den Ort und über den Marktplatz. Ich lasse mir eine CD mit tansanischer Gospelmusik brennen, was einige Zeit braucht, weil mehrere Personen daran beteiligt sind. Der Inhaber des Musikladens holt erst einen Dolmetscher, dann wandern wir gemeinsam zu einem EDV-Fachmann, aber nach einer Stunde bin ich im Besitz der CD.

In Uyole, einem unbedeutenden Nest an einer Straßenkreuzung, hat sich eine größere Menschenmenge versammelt. Auf einem Parkplatz läuft eine Karaoke-show unter reger Beteiligung der örtlichen Bevölkerung, etwa 300 Zuschauer vor der Bühne. Ich mische mich unter die Leute und fotografiere.

Spät, fast schon zu spät merke ich, daß an meiner Bauchtasche gezupft wird, darin Geldbörse, Reiseschecks, Reisepass. Der Reißverschluss der Bauchtasche ist schon fast offen, als ich kapiere und reagiere: Ein Taschendieb. Ohne nachzudenken, greife ich in mir, den mickrigen frechen Schwarzen, doch er reißt sich los, ergreift die Flucht, ich hinterher, mitten durch die hundertköpfige Menge glotzender Schwarzer, schon ist er zum Greifen nahe, auf allen Vieren robbt er durch die hintersten Reihen der Schaulustigen und entwischt im nahegelegenen Dorf. Jetzt erst kontrolliere ich den Inhalt der Bauchtasche, alles vollständig vorhanden, Geld und Reisepass, aber es war knapp.

„Pick-pockets“ schlagen zu, wenn man es nicht erwartet - und man erwartet es eigentlich nie. In größeren Menschenansammlungen muß ich einfach vorsichtiger agieren, hier haben Taschendiebe leichtes Spiel. Welch riesiges Glück ich in Uyola habe, merke ich erst ein Jahr später, als mir in Santiago de Chile sämtliche Wertsachen gestohlen werden: Ohne Geld und Papiere in einem fremden Land, fernab jeder Hilfe, das schafft echte Probleme.

18.3.2009, Tukuyu, Laksmi Guest House, 65 km

Nimmt denn das Bergauffahren kein Ende? Ab Uyola geht es zirka 20 km bergauf, durch fruchtbares Ackerland, viele Menschen auf den Feldern, pflanzend und erntend. Unter einer Brücke werden Karotten in einem Fluß gewaschen, die orange Feldfrucht farblich in starkem Kontrast zu den schwarzen Möhrenwäschern. Teils tretend, teils schiebend arbeite ich mich den Berg hoch. Entgegenkommende Karrenfahrer haben es kaum leichter: Sie lenken große Handkarren talwärts, hoch mit Krautköpfen beladen, „bremsen“ durch Hinterkippen des Karrens, mit zwei „menschlichen Bremsern“, die den zurückgekippten Karren hinten zu Boden drücken. Umständlich, aber erfolgreich, denn ich sehe keinen einzigen verunglückten Karren.

Auf dem Weg zum Pass begleitet mich auf einem klapprigen Fahrrad ein etwa zwanzigjähriger Schwarzer. „Baba, give me money“, verlangt er in einer Tour, „I am hungry“ wiederholt er fortwährend, doch von Arbeit in den angrenzenden Feldern will er nichts hören. Nach meinen vortägigen Erfahrungen bleibe ich skeptisch und greife heimlich zum Pfefferspray.

Geschafft überschreite ich den höchsten Punkt der Porota Berge, dann geht's lange bergab, hinein in den Afrikanischen Graben. Im Westen, jenseits des hier engen Rift Valleys, an der Schnittstelle von Ostafrikanischem und Zentralafrikanischem Graben, reihen sich Bergrücken an Bergrücken. Die Landschaft wird immer grüner und üppiger, dschungelähnlich, auf Teeplantagen folgen Bananenplantagen.

Nun führt die Straße dem Berghang an der östlichen Grabenseite entlang, mal hinauf, mal hinab, bis ich um 14 Uhr Tukuyu, die letzte größere Stadt vor der Grenze zu Malawi erreiche.

Das erste Hotel an der Ortsausfahrt ist mir zu teuer. Doch die Mitarbeiterin am Empfang vermittelt mich an eine Freundin, die ein Gästehaus führt. Preiswert, nett eingerichtet, mit tollem Ausblick über den Ort und das Rift Valley, lediglich ohne Restaurationsbetrieb.

Wie viele tansanische Orte liegt auch Tukuyu auf einem Höhenrücken, die Straße ins östliche Inland gleicht einem langgezogenen Fetzenmarkt. Zahlreiche Händlerinnen haben Kleider und Schuhe neben der Straße zum Verkauf ausgebreitet. Der eigentliche Marktplatz unterhalb der Hauptstraße ist ein Gewirr von engen Gassen, verdreht und schmuddelig. Bereits nach einigen Metern mache ich kehrt, derart stickig ist es zwischen den dicht gedrängten, mit Planen überdachten Verkaufsständen.

Da kaufe ich die wenigen Sachen, die ich brauche, doch lieber beim „Mini-Großhändler“, „Mini“ das Warenangebot, „Groß“ lediglich die Aufschrift über dem Laden.

19.3.2009, Karonga (Malawi), Razika Cafe, 105 km

Bergab, endlich geht es bergab, hinunter in den hier zusammenfließenden Ost- und Zentralafrikanischen Graben, nur gelegentlich eine kurze Steigung. Durch Tee- und Bananenplantagen, dann durch Busch und Urwald Richtung Malawi.

Die Grenze naht, die Geldwechsler winken mit Geldbündeln und machen auf seriös: „Beware of thieves“ und „Here are thieves at the border“ klingt vertrauensbildend, doch wer glaubt schon einem Vertreter der Geldwechselbranche?

Natürlich trüben die beiden negativen Erfahrungen der letzten Tage, die Begegnungen mit dem Taschendieb und den zwei Möchtegernräubern, mein insgesamt positives Bild von Tansania. Ein riesiges Land, mit herrlichen palmengesäumten Stränden im Osten, schwülheißen Küstenebenen, vielen Hügeln und Bergen, gemäßigten Temperaturen im Landesinneren, mit dschungelgleichen Gebieten am Malawi See. Ein armes Land mit einer im Westen stark ausgeprägten „give me money“ Mentalität. Freundliche Menschen, doch wie echt ist diese Freundlichkeit, wenn jedes „Hallo“ und „How do you do?“ fast zwangsläufig in ein „Give me money“ mündet? Radeln war ein echtes Erlebnis, an der Küste wegen des unbekanntes Terrains, im Landesinnern einzigartig mit der Querung eines wildtierreichen Nationalparks, im zentralen Gebiet des Landes anstrengend wegen der langen Anstiege und der einsetzenden Regenzeit.

Unerwartete Probleme ergeben sich bei der Einreise nach Malawi. Entgegen anderslautenden Informationen besteht Visumpflicht für Österreicher, nicht jedoch für viele andere EU-Bürger (D/F/GB). Ich erhalte eine „provisional restriction notice“ mit der Auflage, binnen drei Tage in der 280 km entfernten Provinzhauptstadt Mzuzu ein Visum zu beantragen.

Dieser Umweg in die Berglandschaft von Mzuzu paßt mir überhaupt nicht in meine Reisepläne. Ich plante, den langgestreckten Malawi See auf der Ilala Fähre zu queren und drei geruhsame Tage auf dem Schiff zu verbringen. Daraus wird nun nichts - stattdessen erwarten mich anstrengende Touren im bergigen Malawi.

## 13. Heute kein Chimbuku

### Malawi:

Fläche: 119.000 km<sup>2</sup>  
Einwohner: 15 Mio.  
PKE (US\$): 350  
Amtssprache: Englisch und Chewa  
Bevölkerung: etwa 13 Ethnien, 75 % Christen, 15 % Muslime  
Währung: Malawi Kwacha; Kurs: €/MK 1:180; US\$/MK 1:140  
Preise in €: Hotel (schlecht 1,00/mäßig 6,00/mittel 40,00)  
1 lt Trinkwasser 0,65, Kucha Kucha Bier 0,70,  
Chimbuku (Maisbier) 0,45  
Autobus (400 km) 12,00  
Visum: US\$ 50, Immigration Office Mzuzu

20.3.2009, Chiluma, Chitimba Beach Campsite, 100 km

Die Straße bis Chiluma ist gut zu fahren, rauer Asphalt, wenig Verkehr, links der langgestreckte Malawi See im Zentrum des südlichen Teils des Ostafrikanischen Grabens, rechts die Hügel des Nyika Plateaus.

Das geringe Pro-Kopf-Einkommen zeigt in Zahlen, was mit freiem Auge klar erkennbar ist: Die Menschen in Malawi zählen zu den Ärmsten in Afrika. Sie sind freundlich, viele grüßen, manchmal völlig unerwartet, nicht wenige betteln, meist Kinder, aber auch Erwachsene, das „give me money“ ist allgegenwärtig; so extrem empfind ich das Betteln in keinem anderen Land.

Bereits die ersten Kilometer lassen erkennen: Der Großteil der Bevölkerung lebt am Land, von Ackerbau und hier am See vom Fischfang. Neben Gemüse wird vorwiegend Mais angebaut. Maiskörner, in der Farbe eher weiß als gelb, werden zum Trocknen häufig bis weit in die Fahrbahn ausgebreitet. Malawische Maistrocknung ist durch Nutzung der Sonnenstrahlung vielleicht effizient, aber nicht hygienisch. Fußgänger latschen durch die ausgebreiteten Maiskörner, Radfahrer weichen ebenso wenig aus wie Kraftfahrzeuge bei Gegenverkehr. Aufgewirbelter Staub macht den trocknenden Mais auch nicht sauberer.

Ebenso unhygienisch erscheint mir die Fischtrocknung. Riesige Mengen Fische, kleiner als 10 cm, werden zum Trocknen auf freien Flächen in Netzen oder Matten ausgelegt, oft in einer Ausweichbucht an der Straße. Da sehen einst silbern im See schillernde Fische im Trockenen manchmal sehr grau aus.

Ist Malawi ein Tummelplatz für europäische Entwicklungshelfer? Auf dem Campingplatz in Chitimba Beach treffe ich zwei Schotten, Hamish und Neil, „volunteers“ in Ekwendeni. Sie arbeiten als „Freiwillige“ in einer Apotheke in ländlicher Umgebung, sortieren und verteilen Medikamente, ohne entsprechende fachliche Ausbildung. Das staatliche malawische Gesundheitswesen ist knapp bei Kasse und „duldet“ die privaten Initiativen im Gesundheitsbereich. Die Medikamente stammen von europäischen Spendern, sind somit kostenlos, und richten im Vergleich zum HIV-Virus kaum tödliche Schäden an. Die beiden Schotten sind auf dem Weg nach Livingstonia, unweit des Sees in den Bergen gelegen, schwer zu erreichen, die Stadt ein Relikt aus Kolonialzeiten, wie der nach dem britischen Forscher David Livingstone benannte Ort unschwer vermuten lässt.

21.3.2009, in einem Guest House nahe Rumpi, 106 km

Die ersten 15 km sind problemlos: Leicht bewölkt, angenehme Temperatur, entlang dem See, schöne Landschaft. Südlich von Mlowe nur noch steile, schroff in den Malawi See abstürzende Berghänge, die wenigen Orte am Seeufer sind lediglich mit Booten zu erreichen. Die Hauptstraße dreht landeinwärts, auf den nächsten 15 km ist nur noch die Landschaft schön. Steil bergauf, das Rad schiebend, in der prallen Sonne schwitzend, mühe ich mich den Berg hoch, bade in einem Gebirgsbach und dusche an einer Felswand. Das „Rauschen“ des Malawi Sees ist bis hoch hinauf in die Berge zu hören, die vom nächtlichen Fischfang ihre Hütten ansteuernden Fischer bieten ein buntes Bild.

Nach der ersten Passhöhe geht es steil bergab, dann folge ich dem Flusslauf des Rukuru Richtung Viphya Plateau. Um 14 Uhr kommt nicht unerwartet ein heftiger Sturm mit kräftigem Niederschlag auf, drohendes Donnerrollen und riesige Wolkentürme kündigen das Unwetter an. Als der Regen einsetzt, sitze ich bereits mit zahlreichen Einheimischen unter einem Dachvorsprung in einem kleinen Dorf und esse Bananen, die auch hier in mehreren Varianten angeboten werden.

Starkregen geht über in Leichtregen, eine Wetterbesserung ist nicht in Sicht, also fahre ich weiter, die hier leicht ansteigende Strecke ist auch bei Nieselregen leicht bewältigbar. Dann regnet es plötzlich wieder in Strömen und ich suche Zuflucht in einer leer stehenden Halle. Ein betrunkenen Malawier will

mich unbedingt zur Nächtigung in seinem Haus überreden. Mir ist das nicht geheuer, daher radle ich weiter, als der Regen nachlässt. Doch ich habe nicht mit der Hartnäckigkeit des Betrunkenen gerechnet, der mich auf dem Sozius eines Motorrades verfolgt. Erst in der nächsten Ortschaft kann ich den Fahrer überzeugen, dass ich in einem Hotel übernachten werde.

In der näheren Umgebung finde ich jedoch kein passendes Quartier. Das nachmittägliche Unwetter setze den halben Ort unter Wasser, die meisten Häuser sind wegen des knöcheltiefen Schlamms nicht erreichbar, nur eine schmale Fahrspur zieht sich durch den Ort.

Es dämmt bereits, als ich die Abzweigung nach Rumpi erreiche. Dort soll es einige Pensionen geben, also verlasse ich die Hauptstraße und quere den Talboden. Doch die Suche nach einer Unterkunft bleibt ergebnislos. Also zurück zur Hauptstraße, dort werde ich wohl eine passende Unterkunft finden.

Es ist bereits dunkel und es regnet leicht, überdies bin ich durchnässt, will also nur im äußersten Notfall campieren. Nach einer Weile erspähe ich ein Guest House, aber der erste Anblick ist abschreckend. Die Grundstückseinfahrt ist mit Müll übersät, die um einen Hof gruppierten ebenerdigen Gebäude unbeleuchtet, ein „Wachmann“ die einzige anwesende Person. Er weist mir ein Zimmer zu, der Preis von 300 Kwacha (€ 1,50) lässt keinen hohen Standard erwarten. Die Toiletten im südseitigen Grundstücksbereich sind nach den Regengüssen wegen Überflutung nicht erreichbar, das Zimmer ist einfachst - mit einem einzigen Bett - ausgestattet. Also Gepäck und Fahrrad ins Zimmer, für die Körperpflege bringt der Wachmann eine Schüssel mit lauwarmem Wasser. Wieder zieht eine Regenfront über den Ort, es regnet in Strömen, das Dach ist nicht dicht, an mehreren Stellen fallen Regentropfen auf das Bett. Vielleicht sollte ich mein Zelt auf dem Bett errichten und im Zelt übernachten?

Rettung naht in der Person des Eigentümers des Guest Houses. Ein anderes Zimmer ist regenfest, dorthin bringen wir gemeinsam Gepäck und Fahrrad. Dann begleitet er mich zur nächstgelegenen Bar, 20 Minuten in stockdunkler Nacht die Hauptstraße entlang, die Bar ist bereits geschlossen, doch der Wirt lässt uns ein, immerhin ist der Pensionsbesitzer auch in der örtlichen Verwaltung tätig. Die Einrichtung der Bar ist schnell aufgezählt: Theke, zwei Bänke für die Gäste und ein Sessel für den Wirt, mehrere leere Bierkisten und drei Flaschen Bier in einem Wandregal; dazu an der Wand einige alte Kalender einer Bierbrauerei.

Ein einziger Gast im Lokal, der mich sofort um ein Bier anschnorrt. Der Pensionsbesitzer erledigt noch eigene Geschäfte, während ich zwei Flaschen Kucha Kucha - lokales Bier - trinke. Zurück zur Pension geht es beschwingter, jetzt lassen sich auch einige Sterne am Firmament blicken.

22.3.2009, Mzuzu, Council Guest House, 46 km

Nach einer überraschend geruhsamen Nacht im „unsicheren“ Gästehaus - wohl ein Verdienst des Kucha Kucha - regnet es morgens. Weil ich keine weitere Nacht in dieser Einöde verbringen will, setze ich mich auf das Fahrrad, als der Regen etwas nachlässt.

Ich habe das „Hochland“ von Malawi erreicht, das Gelände ist kupert, nur langsam komme ich voran. Hamish und Neil haben mir einen Besuch der Apotheke in Ekwendeni empfohlen, doch ich lasse den auf einem Höhenrücken liegenden Ort auf dem Weg nach Mzuzu links liegen. Nicht nochmals vor der Provinzhauptstadt will ich einen Berg hoch radeln.

Zwei Runden durch das Zentrum von Mzuzu zeigen, dass sonntags hier nichts los ist, nicht einmal am Marktplatz herrscht nennenswertes Treiben. Selbst die drei Altpapierhändler auf einer Freifläche über dem Marktplatz rühren sich kaum. Keine Kunden kommen, keine Ware wird geliefert, nichts wird verkauft, unbewegt



hocken die Händler inmitten ihrer aufgestapelten Ware, nur der Wind bewegt manchmal ein Blatt Altpapier.

Eine baumbestandene Allee durchquert den Ort auf einem Höhenrücken von Ost nach West. Zwei kleinere Supermärkte, vier Geschäftsstellen von Banken, nur wenige Menschen auf der Straße; Sehenswertes kann ich nicht ausmachen.

23.3.2009, Nkhada Bay, Mayorka Village, 51 km

Um 8 Uhr morgens bin ich im Immigration Office und beantrage das Visum. Kostet US\$ 50,00, zahlbar in Dollarnoten, Reiseschecks oder lokale Währung werden nicht akzeptiert. 30 Dollar habe ich bei mir, doch die Beschaffung der restlichen 20 Dollar bereitet Probleme. Die Geschäftsstellen der Opportunity Bank und der Nationalbank führen keine Dollar, außerdem dürfen keine Dollar an Ausländer verkauft werden. Keine Dollar, kein Visum - ich denke ernsthaft darüber nach, den Visumsantrag zurückzuziehen und „schwarz“ durch Malawi zu radeln. Einen Versuch zur Geldbeschaffung unternehme ich noch. Bei der Stanbic Bank habe ich Glück, hier kann ich unter der Hand zu einem überhöhten Kurs den Zwanziger kaufen, nachdem ich mehrere Reiseschecks einlöse.

Bei aufgelockerter Bewölkung mache ich mich auf den Weg nach Osten, die Straße führt zuerst über einige steile Höhenrücken, dann hinab zum fast 1.000 Meter tiefer liegenden Malawi See. Wenig Verkehr auf der talwärts führenden Straße, vereinzelt kleine Bananenplantagen, die wenigen Häuser weit verstreut, diesig in der Ferne jenseits des Malawi Sees die Berge Tansanias und Mosambiks. Einige Schulkinder tragen auf den Köpfen unzählige Bücher und Hefte: Wechselt hier eine ganze Schulklasse den Standort?

An einer Straßenkreuzung halte ich für ein Mittagessen im Tawonga Center Restaurant, auffällig das Lokal, einige Gäste nicht mehr nüchtern. Vor dem Lokal präsentieren örtliche Händlerinnen ihr spärliches Angebot: Mais, Kürbisse, Maniok, Trockenfische, Bananen, Papaya. Einige Frauen haben eine gewisse Ähnlichkeit mit dem Äußeren des Restaurantgebäudes: In die Jahre gekommen und renovierungsbedürftig.

Am Straßenrand steht plötzlich eine ältere weiße Frau, Lehrerin aus den USA, die im Rahmen eines der zahllosen Hilfsprojekte Englischunterricht in entlegenen Landschulen erteilt. Sie empfiehlt das Mayorka Village, wegen der exponierten Lage am See ein „Geheimtip“ unter Entwicklungshelfern.

Die zum Malawi See steil abfallende Straße endet an der Fähranlegestelle in Nkhada Bay. Man hat es mir bereits erzählt, doch jetzt höre ich vom Hafenmeister, warum die Ilala Fähre derzeit nicht verkehrt: Das einmal jährlich in Monkey Bay durchgeführte Service sei noch nicht abgeschlossen, die Wiederaufnahme des Betriebes hängt von Ersatzteillieferungen ab, die Gesellschaft bemühe sich um eine rasche Inbetriebnahme. Die wird auch notwendig sein, denn mehrere Orte am Malawi See werden ausschließlich mit der Fähre versorgt. Üblicherweise verkehrt die Fähre einmal wöchentlich, drei Tage dauert die Fahrt in eine Richtung auf dem 500 km langen See, 13 Häfen werden angelaufen, davon zwei in Mosambik.

Händler haben die jetzt ungenutzte Zufahrtsstraße zur Fähranlegestelle in einen riesigen Marktplatz verwandelt. Obst, Gemüse, Kleider, Haushaltgeräte werden angeboten. Auf der Suche nach Mayorka Village lande ich an einem Taxistand. Der Fahrpreis zum Village beträgt nur wenige Cent, also verladen wir Fahrrad und Gepäck auf die Ladefläche eines Motorradtaxi.

Die Bungalowanlage des Mayorka Village liegt auf einem felsigen, zum See abfallenden Kap. Die Bungalows sind, wie das Seeufer, nur über steil ansteigende oder steil abfallende Treppen erreichbar, doch das Wasser im See ist glasklar und angenehm temperiert.

Am späten Nachmittag marschiere ich nach Nkhata Bay, natürlich esse ich Fisch, im Finsternen suche ich den Weg zurück zum Village. Durch die verwinkelten und unbeleuchteten Gassen der Vorstadt, durch die zwischen der Stadt und dem Village gelegene Flußniederung, über den in der Dunkelheit kaum erkennbaren Fluß, durch ein Meer blinkender Leuchtkäfer, über den kaum erkennbaren Pfad durch das bewaldete Kap.

Unter der Terrasse der Village Bar schaukeln hunderte Lichter auf dem See - Fischer beim nächtlichen Fischfang. Natürlich ist die Bar auch ein beliebter Treffpunkt der wenigen Malawi-Reisenden; mit Todd und Tamara aus LA/San Francisco sitzen wir bis Mitternacht zusammen. Beide noch gekennzeichnet von einem der typisch afrikanischen Busunfälle: Busreise gebucht von Daressalam nach Lilongwe - die Hauptstadt Malawis, ich habe es vorher auch nicht gewußt -, mehrere Pannen führen zu erheblichen Verspätungen, Fahrer versucht verlorene Zeit gutzumachen und kommt wegen überhöhter Geschwindigkeit von der Fahrbahn ab, kracht in eine Felswand, Bus schwer beschädigt, einige Mitreisende schwer, Todd und Tamara zum Glück nur leicht verletzt.

Langsam gewöhne ich mich an diese abendlichen Unterhaltungen: Vor drei Tagen waren es die beiden Schotten, gestern eine holländische Entwicklungshelferin, heute die beiden Amerikaner.

24.3.2009, Tukombo, Resthouse, 89 km

Zäh beginnt der Vormittag mit einem 2 km langen Anstieg aus Nkhata Bay, dann geht's bei bedecktem Himmel den Berghängen entlang südwärts, immer auf und ab, am Nachmittag wird die Strecke flacher.

Schon wieder begleiten mich Einheimische auf ihren Fahrrädern, bei Nkhata Bay, Kande Beach und Chintheche Strip, den angeblichen Hochburgen an der „Küste des malawischen Meeres“. Doch woran liegt es, daß die sogenannten Touristenzentren wie ein müder Abklatsch aus hochglanzpolierten Fremdenverkehrsprospekten wirken? Einzig das Rauschen des „Malawi-Meeres“ ist immer zu hören, die wenigen Hotelanlagen und Lodges machen einen eher verlassenem Eindruck. Selten führt die Straße direkt am See entlang, gelegentlich führt eine Stichstraße zum See.

Die Gegend wird flacher, die Anzahl der Dörfer und Gästehäuser nimmt ab. Das örtliche Resthouse reihe ich ein in die Kategorie „Substandard“. Kleines Zimmer, einfachste Einrichtung mit Bett und Tischchen, die Tischlade mit Kondomen vollgestopft, verschmierte Wände. Radfahren in Afrika heißt auch, die Ansprüche bei Unterbringung und Verpflegung auf ein Minimum zu reduzieren: Bei den Quartieren ist es fallweise ein dichtes Dach und eine abspernbare Tür. Obwohl ich heute das Gefühl habe, daß hier alle Zimmer mit einem Einheitsschloß ausgestattet sind und absperren ohnehin zwecklos ist.

25.3.2009, Nkhotakota, Resthouse, 124 km

Morgens ist die Landschaft hügelig und das Wetter regnerisch, dann hört der Regen auf, die Landschaft wird flacher, aber der Gegenwind wird stärker. Ausgedehnte Plantagen, mit Gummibäumen für die Kautschukgewinnung, wechseln zu Zuckerrohrplantagen.

Der Straßenverkehr ist schwach, pro Stunde zähle ich etwa fünf bis zehn Fahrzeuge, meist Minibusse (hier Matola genannt) und Pick-ups, die Menschen und Waren zu den lokalen Märkten bringen. Zahlreicher sind Radfahrer, manchmal hochbeladen mit riesigen Säcken. Unübersehbar ist jedoch die Heerschar der Fußgänger, im Freiland die Straße entlang marschierend, in Dörfern und Kleinstädten riesige Menschentrauben bildend. Mitten im Nirgendwo finden auf

Freiflächen neben der Straße immer wieder Märkte statt, auf denen meist Kleider, Haushaltswaren und Tiere gehandelt werden.

Ein Großteil der Malawier ist offensichtlich in Geldnot. Neben den unzähligen, fast schon routinemäßigen „give me money“ Begrüßungen durch Kinder werde ich täglich mindestens zehnmal von Erwachsenen um Geld angebettelt. Im Land wird hauptsächlich für den Eigenverbrauch angebaut, zu wenig produziert, das Transportwesen liegt im Argen. Selbst eine geballte europäisch-amerikanische Auslandshilfe und die vielen freiwilligen Helfer können die Not nur punktuell lindern.

Ich radle hinein in die Nacht. Das nächste Resthouse in Nkhotakota ist noch 20 km entfernt. Ich bin nicht der einzige Radfahrer auf der Straße, aber der einzige mit einer funktionierenden Lichtanlage. Afrikaner radeln bei Dunkelheit grundsätzlich ohne Licht, fallweise sogar in einem halsbrecherischen Tempo. Das bedeutet für die schwächsten Verkehrsteilnehmer: Fußgänger, ab in den Straßengraben!

26.3.3009, Salima, Yamikani Lodge, 121 km

Die Wolken verziehen sich, der vorerst starke Gegenwind dreht auf weniger starken Seitenwind, mal ist die Strecke hügelig, dann flach, dann wieder hügelig. Die Landschaft an der Südspitze des Malawisees ist deutlich flacher als im Norden, eher dünn besiedelt, ärmlich. Nur an den Brunnen sind immer Menschen anzutreffen, um hier ihre Wasserkanister zu füllen. Selbst die Außenposten der Missionen riechen förmlich nach Armut, mickrig sind die Kirchen und Kapellen, verlassen wirken die Gebäude.

Hinweisschilder an der Hauptstraße Richtung Süden verweisen auf eine Straßensperre 45 km südlich von Nkhomokomo, also wäre es sinnvoll, die nach Osten ausgeschilderte Umleitung zu nehmen. Doch einige entgegenkommende Minibusse scheinen die „gesperrte“ Hauptstraße zwischen Blantyre und Mzuzu zu benutzen, also fahre ich stur geradeaus nach Süden. Bis ich zum gesperrten Straßenstück gelange: Die bis hierher fahrenden Matolas wenden vor einer im Bau befindlichen Brücke, um die Fahrgäste abzusetzen, die den Fluß zu Fuß überqueren.

Die Ersatzbrücke über den hier träge dahinströmenden Fluß ist ein schmaler Trippelpfad aus rutschigen, parallel gelegten Ästen und Holzstämmen ohne seitliche Absicherung, allenfalls breit genug für einen schwächtigen Malawier. An beiden Ufern lungern abwartend einige Schwarze herum. Die Szene erinnert mich an die Geschichte mit dem Mann, der einen Löwen, einen Hasen und einen Kohlkopf über den Fluß bringen will: Was zuerst, ohne daß der Löwe den Hasen oder der Hase den Kohlkopf frißt. Unsicheren Schrittes balanciere ich die erste Packtasche über die schwankende Brücke, gehe zurück, aber da naht bereits Hilfe in Gestalt mehrerer Soldaten. Die neue Brücke wird mit Hilfe einer Militäreinheit errichtet, der Kommandant der Truppe registriert mein zaghaftes Vorgehen und entsendet einen Teil seiner Einheit, um mein Gepäck und mein Fahrrad ans südliche Ufer zu schleppen. Mein Dank gilt der hilfreichen malawischen Armee.

Salima, im Internet als wichtiges Dienstleistungs- und Handelszentrum geführt, ist eine müde Kleinstadt, in der Kleinkinder in schmutzstarrenden offenen Kanälen spielen, mit einer Abzweigung nach Senga Bay, das wiederum auf einer anderen Internetseite äußerst wohlmeinend als „Ort mit karibischem Flair“ bezeichnet wird.

27.3.2009, Mua Mission, Camping, 78 km

Ich nähere mich dem südlichen Ende des Malawi Sees. Das „flammende Wasser“ ist bis zu 750 m tief, 560 km lang, 50 km breit, erreicht mit 29.600 km<sup>2</sup> etwa 1/3 der Fläche Österreichs und bedeckt nahezu die gesamte Osthälfte des Landes. Seine maulbrütenden Buntbarsche haben wohl maßgeblichen Anteil an Malawis einzigem Weltnaturerbe.

Im starken Gegenwind am Vormittag bedaure ich noch immer die nicht zustande gekommene Fahrt auf der Ilala Fähre. Drei Tage hätte ich mich an Bord erholen können, statt acht Tage auf den Straßen Malawis herumzukurven. Mittags dreht der Wind auf seitlich, doch da bin ich bereits todmüde.

Schulkinder auf dem Weg zur Arbeit? Mädchen in Schuluniform - in einfachen blauen Kitteln -, ausgerüstet mit Macheten, Harken und Knüppeln, einige mit gebündelten Schulheften auf dem Kopf, kommen mir in Begleitung eines Lehrers auf der Straße entgegen. Ist Kinderarbeit in Malawi erlaubt? Zum wiederholten Mal beobachte ich, daß in Afrika neben Lernen auch körperliche Arbeit Teil des Schulalltags ist.

Zahlreiche Frauen wandern die Straße entlang, tragen Brennholz auf dem Kopf. Gebündelt oder in Körben, mit einem gefalteten Tuch als Puffer zwischen Haupthaar und der schweren Last. Die Hände werden anderweitig gebraucht: Zum Ausbalancieren der Lasten oder zur Sicherung und Versorgung der in Tüchern seitlich oder rücklings getragenen Babys.

Kinder spielen mit aus Draht selbstgebastelten Autos, maßstabgetreu gebaut, selbst die Räder drehen sich problemlos. Selbst billigstes Spielzeug chinesischer Herkunft kann sich hier niemand leisten.

Männer sind ebenfalls anzutreffen, auf Fahrrädern selbst fahrend oder auf Gepäckträgern mitfahrend, diskutierend in Gruppen zusammenstehend, manchmal sogar arbeitend. Die in dieser Gegend kokosnußgroßen Früchte der bauchigen Affenbrotbäume, des afrikanischen Baobab, werden mit langen Stangen von den Bäumen geschlagen, gesammelt und in riesige Säcke gefüllt. Allerdings kann ich mir nicht vorstellen, wie diese 3 Meter hohen und 400 kg schweren Säcke ohne technische Hilfsmittel auf einen Lkw verladen werden.

Nahe Mua halte ich an einem Bottle-Store, verzichte auf Coca-Cola und kaufe um 75 Kwacha ein Getränk, das auch Einheimische ständig trinken: Chimbuku, das lokale Maisbier. Einliterkarton, gelbbraun, übel aussehend, durstlöschend, sehr gewöhnungsbedürftig.

Der Nachmittag verrinnt und an der Hauptstraße ist keine Unterkunft auszumachen. Einheimische weisen mich an die am Berghang liegende Mua Missionsstation. Nach meinen Aufenthalten in den Missionsstationen in Kenia und Tansania erwarte ich einige bescheidene Häuschen und finde ein ausgedehntes Zentrum mit Kathedrale, Hotel, Krankenhaus, Museum, Galerie, Kunstwerkstätte, Schule, einen riesigen Park. Von den „White Fathers“ vor über hundert Jahren gegründet und seit einem halben Jahrhundert vom kanadischen Pater Claude Boucher geleitet, hat sich diese Missionsstation zu einem der wichtigsten Kulturzentren Malawis entwickelt. Seminare werden abgehalten, Holzschnitzer ausgebildet, die Geschichte Malawis dokumentiert. Kultur schlägt sich in den Preisen nieder; 40 US\$ für ein Zimmer und 9 US\$ für ein Essen sind nicht gerade preiswert, da campiere ich doch lieber im weitläufigen Park.

Am gemeinsamen Essen der wenigen Gäste und der Padres nehme ich nicht teil, doch zum darauf folgenden Umtrunk bin ich eingeladen. Pater Boucher ist schwer beschäftigt, wir wechseln einige Worte, bevor er sich wichtigeren Gästen widmet. Als Gesprächspartner ist für mich ein unterstützender Freund der Mission interessanter, ein malawischer Ex-Banker. Seit einigen Jahren pensioniert, frönt er zwei Leidenschaften: Helfen in der Mission und Reisen. Auch er ist quer durch Ostafrika gereist, bis in den Sinai, manchmal als bettelarmer schwarzer Muslim,

fallweise als weltgewandter dunkelhäutiger Banker auftretend. Um 22,30 Uhr nimmt die Unterhaltung ein jähes Ende, als die Stromversorgung ausfällt. Stockdunkel sind die Nacht und der Park, als ich mich zu meinem Zelt zurücktaste.

28.3.2009, Salima Turn Off M1/M5, Resthouse, 89 km

Die Abreise aus Mua verzögert sich, weil ich das lokale Museum besuchen will. Doch die musealen Öffnungszeiten vertragen sich nicht mit meinem radlerischen Zeitplan, so daß ich mich nach zweimaliger Umrundung des Museums auf den Weg nach Süden mache.

Ich passiere einige Dörfer mit Rundhütten, kleine Rinderherden, Baobabbäume, vereinzelte Ziegeleien, in denen Ziegel aus Lehm handgeformt und gebrannt werden. Der Malawi See liegt hinter mir, die Straße führt fast 70 km leicht bergauf, dann folgen einige Hügel, fast ständig herrscht Gegenwind, am Nachmittag fühle ich mich völlig zerschlagen, bei Einbruch der Dunkelheit passiere ich ein einsames Rasthaus vor der Einmündung der Straße M5 in die Überlandstraße M1. Hier herrscht mehr Verkehr, aus Sicherheitsgründen will ich in der Finsternis diese Straße doch nicht fahren und radle zurück zum Rasthaus.

Der Preis für ein Zimmer im Resthouse am Salima Turn Off ist mit 150 Kwacha (€ 0,80) unschlagbar. So gering der Preis, so niedrig der Standard. Drei eingeschossige Gebäude um einen quadratischen Innenhof, das Zimmerchen stickig heiß, ein kleiner Schlitz als Fenster, eine nur mit Gewalt zu öffnende klemmende Tür, ein mit Kondomen gefülltes Nachtkästchen, ein durchhängendes Bett mit einem mehrfach gerissenen Drahteinsatz, natürlich kein elektrisches Licht. Ich bin schon einiges gewohnt, doch dieses Zimmer ist derart abstoßend, daß ich Richtung Balaka weiterfahre, wegen der Dunkelheit aber nochmals umkehre. Jetzt baue ich mein Zelt vor dem Zimmer im Innenhof auf, deponiere das Fahrrad im Shop und das Gepäck im Zimmer. Als Zeltplatz habe ich einen trockenen Platz ausgewählt und schlafe ganz gut bis Mitternacht. Da weckt mich ein zunehmendes Kribbeln und Krabbeln: Wegen des drohenden Regens haben auch Ameisen diesen Platz für gut befunden und sind ins Zelt einmarschiert. Mir bleibt nur die Flucht, ins noch immer heiße Zimmer, in dem sich jetzt die Moskitos tummeln, während ich bei Kerzenschein Ameisen vernichte. Was für eine Horrornacht - heute ist mir die Sicherheit gleichgültig, ich versuche, um nicht zu ersticken, bei halb geöffneter Tür ein wenig Schlaf zu finden.

29.3.2009, Zalewa Crossing, Seven Eleven Restaurant, 72 km

Das erstemal quere ich bei Zalewa den Shire River, der den Malawi See entwässert und in den Sambesi mündet. Der Ostafrikanische Graben ist hier breit und hügelig, die Berge sind weit zurückgewichen. Hügelab und hügelab führt die Straße Richtung Süden.

Und immer grüssen die Kinder. Das durchdringende und laut anhaltende „Hallo-hallo-hallo“ in den Dörfern und vom Straßenrand klingt wie das vielstimmige Quaken der Frösche in der stockdunklen afrikanischen Nacht. In meiner heute ausnehmend übellaunigen Stimmung hätte ich mir eine ruhigere Begrüßung gewünscht.

Zu einer weiteren afrikanischen Unannehmlichkeit, der Stromabschaltung: Sind denn die Stromversorger nicht in der Lage, zur einzigen Verbrauchsspitze zwischen 19 und 22 Uhr für ausreichende Elektrizität zu sorgen? Warum fällt immer zur einzigen Tageszeit, zu der ich nicht am Fahrrad sitze oder schlafe, der elektrische Strom aus? Die gängige Begründung der Energieversorger war einfach zu lächerlich, um ernst genommen zu werden: „Wartungsarbeiten“, als ob Afrikaner, noch dazu zur Abendzeit, jemals eine Anlage gewartet hätten. Jetzt erfolgen die Stromabschaltungen wenigstens ohne Begründung.

Hochspannungsmasten führen durch das Land, doch die meisten Dörfer entlang dieser Starkstromleitungen sind ohne Elektrizität. Für die Dorfbewohner sind Stromanschlüsse und Strompreise zu teuer, um 19 Uhr herrscht mit Einbruch der Dunkelheit Nachtruhe.

Nächtens ist es ruhig, doch sonntags ist es sehr betriebsam. Dafür sorgen die zahlreichen kirchlichen Einrichtungen. Die unterschiedlichen Glaubensrichtungen liefern sich geradezu ein Wettrennen um die Seelen der Malawier. Wie Autowerkstätten an den Ausfallsstraßen europäischer Großstädte sind an Malawis Hauptstraßen in etwas dichter besiedelten Gebieten Kirchen und Missionsstationen wie auf einer Perlenkette aufgefädelt. Dutzende, wenn nicht hundert verschiedene christliche Glaubensgemeinschaften müssen es sein. Eine sonntägliche Radtour wird zur musikalischen Erlebnisreise, wenn mehr oder weniger wohltönend Kirchenlieder aus umliegenden Kapellen und Kirchen schallen, die zahlreichen Gläubigen selbst auf dem Kirchweg - im Gänsemarsch auf der Hauptstraße dahinschreitend - andachtsvolle Lieder anstimmen. Nüchtern betrachtet mag Frömmigkeit gut sein, doch ausreichende Ernährung und gesicherte Trinkwasserversorgung wäre zweifellos besser.

Und meine Ernährung? Gesund ist diese derzeit beileibe nicht. Morgens ein Weißbrot sandwich mit Honig oder Banane und ein Coke. Vormittags Maniokchips und Coke. Mittags Nsima (Maispulverfladen) mit Fleisch-Stew und Coke, nachmittags Kekse und als Durstlöscher zwei Liter Chimbuku. Abends Hühnchen mit Reis, manchmal auch Fleisch, mit Coke, heute zur Abwechslung ein Kucha-Kucha, das lokale Bier. Nicht zu vergessen die tägliche Stange Zuckerrohr, süß der Geschmack und fasrig das Gefühl.

30.3.2009, Blantyre, City Lodge, 50 km

Heiß und schwül; kurzzeitig angenehmer ist es nur, wenn die Sonne hinter dichten Wolkenbänken verschwindet. Der Wetterbericht zeigt Temperaturen von 35°C für Nbacho im Ostafrikanischen Graben und 27°C für das höher gelegene Blantyre.

In Erwartung angenehmer Temperaturen und eines eher einfach zu fahrenden Straßenstücks breche ich nach Blantyre auf, nachdem der Angestellte im Rasthaus die Fahrstrecke mit „zuerst etwas abwärts, dann flach, keine Hügel“ beschrieb. Leider war es wieder eine „afrikanische“ Wegbeschreibung, korrekt für den ersten Kilometer, völlig falsch für die restliche Wegstrecke. Nach einem kurzen flachen Stück geht's 6 km bergauf, nach einer langen Talfahrt hügelab und hügelab, hinauf über eine Bergkette, eine kurze Abfahrt und dann ein langer Anstieg zur Stadt Blantyre. Nichtradfahrer nehmen offensichtlich die Landschaft anders wahr als Radfahrer; als Fahrgast im Auto sitzend wirkt anscheinend jede Steigung, die einem Radfahrer das Letzte abverlangt, ziemlich flach.

Mit zunehmender Stadtnähe macht sich zunehmender Wohlstand bemerkbar. Die stroh- und schilfgedeckten, aus Bambus oder Holz erbauten Hütten am Malawi See liegen weit zurück, ebenso die strohgedeckten Rundhütten in Seenähe, jetzt dominieren zumindest in Straßennähe pastellfarbene, rosa, hellblau oder hellgrün gestrichene Häuschen aus festen Baustoffen.

Vor Blantyre nimmt der Verkehr deutlich zu, allerdings wird die Straße schmaler, weil der Straßenbauer auf das sonst übliche befahrbare Bankett verzichtet hat. Da verläßt manch Radfahrer fluchtartig die Straße und radelt ins Gebüsch, wenn sich bei Gegenverkehr von hinten laut hupend ein Bus oder Lkw nähert.

Endlos ist der Anstieg ins Zentrum von Blantyre, dem Industrie- und Handelszentrum im Süden Malawis. Diese Stadt soll laut Lonely Planet bedeutender und unterhaltsamer als die Hauptstadt Lilongwe sein. Während ich mich dem aus einigen Häuserblocks bestehenden, auf einem Bergrücken situierten Stadtzentrum

nähere, stelle ich mir doch die Frage, wie unbedeutend und langweilig die Hauptstadt sein muß, wenn schon Blantyre nichts zu bieten hat.

Das Zimmer im City Lodge ist geräumig und gut durchlüftet, da stört es auch nicht, daß ich das Fahrrad in den zweiten Stock tragen muß.

31.3.2009, Ngaru, Abu Restaurant, 80 km

Nach Blantyre überwinde ich einige Hügelketten, bevor die Straße in zwei mächtigen Stufen zum Shire River abfällt. Jetzt verliere ich wieder die vielen Höhenmeter, die ich gestern mühsam erstrampelte.

Leicht bewölkter Himmel, angenehme Temperatur, eine abfallende Straße, ein großartiges Panorama mit unzähligen Hügel- und Bergketten jenseits des Shire, so macht Radfahren wieder Spaß. Die hier von Jänner bis Mai dauernde Regenzeit ist noch nicht vorbei, aber es ist deutlich trockener als im Hochland. Auf den Feldern werden Tabakpflanzen angebaut, die Blätter in offenen Scheunen zum Trocknen ausgehängt. Weniger beeindruckend sind die Maisfelder, vereinzelt und verlassen kümmern einige Maispflanzen auf den mit Unkraut überwucherten Feldern dahin.

Noch schlechter ergeht es der Fortune Seekers Secondary School. Der Gebäudekomplex verfällt, der Schulbetrieb wurde längst eingestellt. Fortune Seekers - Glückssucher - wurden offensichtlich auch hier vom Glück im Stich gelassen.

Wer soll sich in dieser Gegend das Schulgeld für „Glück und Reichtum“ leisten können, wenn die Menschen hauptsächlich von Köhlerei leben? An den Berghängen glimmen die Feuer der Köhler, am Straßenrand wird Holzkohle, in Säcken oder offen, zum Kauf angeboten.

Am Nachmittag brauche ich Flüssiges, also frage ich in mehreren Bottle-Stores nach Maisbier, allerdings vergeblich. „Heute kein Chimbuku“ heißt es immer wieder, die Lieferung ist ausgeblieben. Also kaufe ich „bottled water“, um ein Drittel teurer als Maisbier. Nicht verwunderlich, daß bei diesen Preisen Einheimische zum Bier greifen. Nur Europäer kaufen in Flaschen abgefülltes Wasser, die lokale Bevölkerung lebt - sofern vorhanden - ganz gut mit dem örtlichen Brunnenwasser.

1.4.2009, Nsanje, Nsanje Discovery Lodge, 97 km

Kilometerangaben ab heute ohne Gewähr, denn der Tacho, erblindet unter der gnadenlosen afrikanischen Sonne, ist kaum noch abzulesen. Im südlichsten Zipfel Malawis bewege ich mich langsam Richtung Mosambik, zwischen einzelnen Rinderherden, auf einer flachen, staubigen und eintönigen Schotterstraße durch Mais-, Schilf- und Zuckerrohrfelder. Nur an wenigen Stellen Fetzenmärkte, die Farbe in die Landschaft bringen. Hier, am tiefsten Punkt des Ostafrikanischen Grabens in Malawi, ist es heiß und schwül, und der Gegenwind hebt auch nicht meine Stimmung.

Erst recht kommt keine Freude auf, als aus der vorderen Packtasche Tropfen fallen. Heute gibt es Chimbuku, ich kaufe zwei Packungen, doch der Verschuß einer Packung ist defekt. Aber das merke ich erst, als die übrigen Essensvorräte wie Brot und Fisch im Chimbuku schwimmen. So ein Schlamassel!

Ich befinde mich jetzt auf einer Nebenstraße des Trans-Afrika-Highways. Viele Erwachsene und Kinder starren auf den daherkommenden „Muzungu“, oder „Azungu“, wie es hier klingt, gaffen, und brauchen eine lange Weile, um „muzungu“ zu murmeln und den Gruß des vorbei radelnden „Weißen“ zu erwidern.

Die Region Nsanje, seit Sprengung der Sambesi-Brücke im mosambikanischen Bürgerkrieg ziemlich isoliert, versucht mit einem Binnenhafen am Shire Anschluß an die Außenwelt zu finden. Durch seine Lage am Nordende eines ausgedehnten Marschgebietes und weitreichende Überschwemmungen zur Regenzeit zählt Nsanje nur in der Kategorie „Moskitos“ zur Weltspitze. Es müssen Milliarden sein, denn hier werden selbst die die sonst so trägen Einheimischen aktiv und schlagen mit Tüchern nach den Biestern.

Vom nach Außen mit meterhohen Blechplatten gut gesicherten Discovery Lodge an der nördlichen Ortseinfahrt radle ich bei Sonnenuntergang ins Ortszentrum. Nicht gerade überwältigend, was dieser 23.000 Einwohner zählende Ort zu bieten hat: Sportplatz, einige Blocks mit zweigeschossigen Häusern, ein kleiner Marktplatz. Während ich das eingekaufte Obst in der Packtasche verstaue, kippt das Fahrrad; am verschmutzten Pedal ziehe ich mir Schürfwunde zu, die längere Zeit nicht heilen will.

Einige Schritt weiter erledige ich einige Einkäufe in der Superetta, dem örtlichen Supermarkt, und der Bäckerei, als die Lichter ausgehen. Stockdunkel ist es in der Stadt. Einige Flaschen Bier leere ich mit dem Inhaber des Supermarktes - er stammt aus Burundi, ist er nun ein Burund(i)er oder Burundese? - danach gehen auch die Lichter wieder an.

Immer wieder stellen die Einheimischen die gleiche Frage: Wie gefällt es dir in Malawi? Nun, enttäuscht bin ich über Visumpflicht und den Ausfall der Fähre am Malawi See, was einen beschwerlichen Umweg durch das gebirgige Landesinnere bedeutete. Und von einzelnen miesen, wenngleich spottbilligen Quartieren. Völlig ungewohnt ist diese Vielzahl von Kindern, die Hälfte der Bevölkerung unter 15 Jahre alt. Die ältere Hälfte des Volkes macht den Eindruck von weiblichen Gebärmaschinen und männlichen Trinkern und Besamern. Wohlmeinende weiße Entwicklungshelfer und christliche Prediger versuchen Leben und Seelen zu retten, wie auch geschäftstüchtige Waisenhausbetreiber ihren Platz in der Gesellschaft gefunden haben. Mit einem der niedrigsten Pro-Kopf-Einkommen der Welt ist das „Gib mir“ Gehabe der Menschen verständlich, dazu gesellen sich eine geringe Lebenserwartung wegen Aids und insgesamt triste Zukunftsperspektiven. Radeln ist anstrengend wegen des stark kupierten Geländes, zahlreich die zu querenden Hügel und Berge, teils in fantastischen Landschaften. Das Wetter hat es trotz Regenzeit gut mit mir gemeint, nur wenige Male war das Radfahren durch Regen beeinträchtigt. Nirgendwo fühlte ich mich unsicher, nicht auf den Straßen, nicht auf dem Land und auch nicht in den Städten. Ja, es hat mir in Malawi gefallen, da kann ich die Fragesteller beruhigen.



## 14. Schwein und Ziege auf dem Fahrrad

### Mosambik:

Fläche: 802.000 km<sup>2</sup>

Einwohner: 22 Mio.

PKE (US\$): 551

Amtssprache: Portugiesisch

Bevölkerung: 50 % Naturreligionen, 30 % Christen, 20 % Muslime

Währung: Metical; Kurs: €/Mtc 1:32; US\$/Mtc 1:25

Preise in €: Hotel (schlecht 3,00/mäßig 6,00/mittel 25,00)

1 lt Trinkwasser 0,55, Bier 0,75,

Autobus (600 km) 7,00

Visum: US\$ 30, High Commission of Mosambik in Daressalam

2.4.2009, Caia, Petromac Tankstelle, 120 km

Die Strecke von Nsanje in Malawi nach Sena im benachbarten Mosambik verdient nicht die Bezeichnung „Straße“. Die Piste aus Schotter, später aus Erde verengt sich zu einem Feldweg. Gelegentlich fährt hier ein Auto, Radfahrer sind zahlreicher, die meisten Menschen sind zu Fuß unterwegs.

In Marka, dem südlichsten Grenzort Malawis, scheint die Zeit stillzustehen. Vor einem Kaufladen lungern mehrere Einheimische herum, einige Kinder schielen neugierig um Ecken, um einen Blick auf den Muzungu zu erhaschen, einige Hühner scharren gelangweilt im Dreck. Mutterpflichten werden von Kleinkindern wahrgenommen, ein kahlgeschorenes siebenjähriges Mädchen trägt ihre dreijährige Schwester auf dem Rücken.

An der Ortsausfahrt versperrt eine Ladung Müll den ohnehin schon schmalen Weg. Langsam zweifle ich, ob ich auf dem richtigen Weg bin und, wenn ja, ob am Ende dieses Weges überhaupt eine Grenzstation sein kann. Beharrlich halte ich Kurs nach Süden, jetzt auf einem mit Pfützen übersäten Erdweg ohne Verkehr, zwischen weiten mannshohen Grasflächen. Auf halbem Weg zum Sambesi Fluß erreiche ich vier niedrige Gebäude, die Grenzstation Marka in Malawi bzw. Villa Nova de Frontera in Mosambik.

Die Ausreise aus Malawi ist kein Problem und die Einreise nach Mosambik überraschend schnell erledigt. Die Mosambiker haben es eilig, Schreibtische werden aufgeräumt und poliert, Räumlichkeiten geschrubbt. Augenscheinlich wird eine hochrangige Delegation erwartet, denn nur wenige Minuten nach Verlassen der Grenzstation begegne ich einem Konvoi von vier Fahrzeugen, mit Standarten auf den Kühlerhauben.

Das ändert allerdings nichts daran, daß die Strecke von der Grenzstation bis zu der am Sambesi liegenden Kleinstadt Mutarana eine rumplige Erdpiste bleibt. Die Ausbesserungsarbeiten an der Piste sind nicht gerade ein Musterbeispiel von Effizienz: Das Erdreich im Straßengraben wird gelockert, auf die Fahrbahn geschaufelt und dort mit den Füßen festgestampft; ein vorbei kommendes Fahrzeug wird das Erdreich hoffentlich komprimieren. Mit dem Fahrrad habe ich allerdings Probleme, diese weiche Erdmasse zu durchqueren.

Die wenigen in der weiten Ebene verstreuten grasgedeckten Hütten sehen ärmlich, die Grasflächen kaum bewirtschaftet aus. Ein eher typisches Bild für Mosambik, riesengroß, dünn besiedelt und total verarmt. Zwei Jahrhunderte lang war Mosambik eine portugiesische Kolonie, jahrelang führte die Frelimo einen Guerillakrieg bis zur Unabhängigkeit des Landes in 1975, dann folgte das sozialistisch-kommunistische Intermezzo. Nur kurze Zeit nach Erlangen der Unabhängigkeit von Portugal wurde mit ausländischer (hauptsächlich südafrikanischer) Hilfe die Guerilla-Gegenbewegung Renamo gegründet und die Schwarzen schlachteten sich gegenseitig ab. Erst Mitte der 90er Jahre kehrte ein wenig Vernunft ein, denn der Preis für den Bürgerkrieg war extrem hoch: Millionen Tote und Vertriebene, zerstörte Infrastruktur, verlassene und verwüstete Landstriche, ein minenverseuchtes Land.

Bei Mutarana erreiche ich den Sambesi, den größten Fluß im südlichen Afrika, den nur zwei Brücken überqueren, eine dritte Brücke bei Caia wird Ende 2009 eröffnet. In Mutarana führt die Dona Ana Brücke über den Fluß zu der am südlichen Ufer gelegenen Schwesternstadt Sena. Von den Portugiesen als längste Eisenbahnbrücke Afrikas erbaut, 3,7 km lang, im Bürgerkrieg gesprengt, als Übergang für Fußgänger und Radfahrer aptiert, erhält die Brücke jetzt einen silbernen Anstrich und erstrahlt in neuem Glanz. Die Auffahrt ist kaum zu erkennen, allerdings wird erzählt, daß fallweise einzelne Autos diese Brücke auf speziellen Vorrichtungen passieren. Nun, diese Autos werden zumindest den seit Jahren eingestellten Schienenverkehr nicht behindern.

Der Sambesi ist breit, von einer Auenlandschaft gesäumt, allerdings hat die beginnende Regenzeit noch keine erkennbare Auswirkung auf den Wasserstand. Mosambik mag arm sein, doch das Preisniveau liegt deutlich über dem des Nachbarlandes Malawi. In Sena führe ich den hohen Preis für das verspätete Mittagessen auf einen ungünstigen Wechselkurs zurück, weil ich mit malawischen Kwacha bezahle. In Caia werde ich eines Besseren belehrt: Für Nächtigungen werden Preise wie in Europa verlangt, möglicherweise ein Resultat der massiven Präsenz von USAID und weißen Entwicklungshelfern.

Ab Sena folge ich dem Sambesi, doch außer einzelnen Dämmen ist vom Fluß nichts zu sehen. Die Landschaft ist flach, mit einigen Dörfern, lediglich im Norden sind weit entfernt einige Hügelketten auszumachen. In stockdunkler Nacht erreiche ich um 20 Uhr die Stadt Caia, deren Attraktionen schnell aufgezählt sind: An der Überlandstraße EN 1 gelegen, Fährbetrieb und eine im Bau befindliche Brücke über den Sambesi, eine moderne (Petromac-)Tankstelle mit portugiesischen Betreibern und daneben eine Bankfiliale. Zum Areal der Tankstelle gehören drei überdachte Rasthütten und ich mache das, was ich partout in einem völlig fremden Land vermeiden wollte: Ich errichte mein Zelt in einer der Rasthütten und verbringe eine erste unruhige Nacht auf unbekanntem Terrain.

#### 3.4.2009, Camp in einem Dorf an der EN 1, 82 km

Das Zelt ist eingepackt, das Frühstück verzehrt; pünktlich zur angegebenen Öffnungszeit warte ich um 9 Uhr vor dem Gittertor der Bank. Eine Stunde dauert das Warten - zu spät realisiere ich, daß Mosambik in einer anderen Zeitzone liegt. Ich benötige lokales Geld, aber die Bank löst keine Reiseschecks ein. Notgedrungen lasse ich Euro in Meticals wechseln, doch das Wechselgeschäft hat seine Tücken: Zuerst eine Störung im EDV-Programm, dann ein längerer Stromausfall, hierauf erscheint ein „wichtiger“ Kunde mit bunt gemischten Geldscheinen in einem Schuhkarton. 1,5 Stunden vergehen, bis 100 Euro in 3.700 Metical gewechselt sind, immer unter Aufsicht zweier Wachmänner, die mehr am Fernsehprogramm als am Geschehen in der Bank interessiert sind. Eineinhalb Stunden - da waren die Geldwechsler an der äthiopischen bzw. malawischen Grenze Musterbeispiele für schnelle Geschäftsabwickler.

Die nach Süden führende Überlandstraße EN 1 ist gut ausgebaut, aber die Landschaft ist eintönig. Nur vereinzelt unterbrechen kleine Maisfelder mit strohgedeckten Hütten das flache, von Schilf-, Gras- und Baumflächen geprägte, weitgehend unbesiedelte Land. Auf der Straße herrscht wenig Verkehr, etwa zehn Fahrzeuge pro Stunde, überraschenderweise keine Fußgänger, vereinzelt ein Radfahrer, mit einem Schwein oder einer Ziege auf dem Gepäckträger. Hier können die vielen Frösche und fingerdicken Tausendfüßler die Hauptstraße weitgehend unbehelligt queren. Vereinzelt die Reste einer Feuerstelle am Straßenrand, kaum jemand versucht ohne triftigen Grund in das undurchdringlich scheinende Busch- und Waldgebiet abseits der Straße einzudringen.

Gegenwind erschwert das Vorwärtskommen, aus den dichten Wolken fallen einzelne Regentropfen. Weit und breit keine Siedlung, bis endlich ein Schild zu einem versteckt gelegenen Restaurant (mit Bungalows) weist. Das Lokal in Catapu ist nett eingerichtet, das Essen gut, die Gaststätte mit zwei weiteren Gästen schwach frequentiert. Mit vollem Magen fahre ich weiter. Hätte ich genauere Informationen über die folgende Strecke eingeholt, wäre ich in Catapu geblieben. Ich radle und radle, aber da ist nur die Straße, beidseitig der Straße nur Urwald. Lange Zeit kein Dorf, keine Hütte, kein geeigneter Platz, um mein Zelt aufzustellen. Die Dämmerung bricht herein, noch immer radle ich.

40 km vor Nhamapaza endlich ein Dorf, mit einem sandigen Sportplatz zwischen Straße und den Hütten. Rasch bin ich von einer großen Kinderschar umringt, die mich anstarren. Ich will den Chef des Dorfes sprechen, niemand versteht Englisch, bis die Lehrerin der Dorfschule erscheint, die mir das Kampieren auf dem Sportplatz verbietet. Jetzt ist es an mir, den Ahnungslosen zu spielen, denn

an eine Weiterfahrt ist nicht zu denken. Nach einer Weile legt sich die Aufregung und ich errichte mein Zelt auf einer sandigen Stelle des Sportplatzes.

4.4.2009, Camp auf einem Schulgelände, 97 km

Viel Gegenwind, viele Wolken, doch es bleibt trocken und am Nachmittag wird es sehr warm. Ich halte jetzt an jeder Hütte, die auch nur eine entfernte Ähnlichkeit mit einem Verkaufsstand aufweist. Zwischen Caia und Gorogosa lasse ich keinen Laden aus, der Coca-Cola verkauft - und jeder noch so unbedeutende Laden in Mosambik führt Coke.

Der Himmel bewölkt, die Straße flach, einige grasgedeckte Rundhütten, wiederum weitgehend unbesiedeltes Land. Am späten Nachmittag tauchen in der Ferne die Gorongosa Berge mit dem gleichnamigen Nationalpark auf. Die Straße führt durch zunehmend hügeliges Gebiet. Hoch oben am Berg, zwischen Nhamapaza und Gorongosa, erstrahlt ein Gebäude hell in der Abendsonne: Vielleicht ein Hotel oder ein Restaurant? Beim Näherkommen ähnelt es eher einem flachen Schweinestall, tatsächlich ist es der Gebäudekomplex einer Schule. Im vorgelagerten Kiosk treffe ich mit dem Lehrer auch die zuständige Ansprechperson. Es sind Ferien, sagt er, da darf ich natürlich im Schulgelände nächtigen, im Schulhof oder in einem Klassenzimmer. Ich entscheide mich für einen Zeltplatz im Schulhof, schon die dritte Nacht in Folge nächtige ich im Zelt, obwohl ich nie Absicht hatte, in Mosambik außerhalb gesicherter Gebäude zu schlafen.

Eine Weile unterhalte ich mit dem Lehrer, der aus Mosambiks zweitgrößter Stadt Beira stammt und turnusbedingt an dieser örtlichen Buschschule unterrichtet. Als Stadtmensch erträgt er nur schwer die Abgeschiedenheit und Einsamkeit dieses Ortes mit einem einzigen winzigen Kaufladen und den wenigen Rundhütten. Selbst den Moskitos, die am Shire und Sambesi noch in Massen auftraten, ist es hier zu entlegen, kaum eines dieser Biester läßt sich blicken.

5.4.2009, Gorongosa, Pousada Azul, 81 km

Wenn, wie jetzt, das Radtrikot muffelt, das Leiberl flattert, die Radhose schlackert und die Socken unangenehm riechen, dann bin ich zu lange ohne Pause unterwegs. Seit drei Wochen sitze ich fast tagtäglich im Sattel, die letzten vier Tage ohne echte Waschgelegenheit, das ermüdet und laugt aus. Ein Lichtblick zeichnet sich ab: Spätestens in einer Woche will ich wieder den Indischen Ozean erreichen.

Die Straße führt durch hügeliges Gelände, auf und ab. Ich fahre wieder gegen den Wind, das Wetter ändert sich von wolkenlos über leicht und stark bewölkt zu bedeckt mit leichtem Regen. Auch hier ist das Land nur dünn besiedelt; einzelne Landbewohner verkaufen Kartoffel am Straßenrand. Vorgestern und gestern war es Honig, der in den waldreichen Gebieten verkauft wurde: 1,5 kg um 100 Metical (€ 2,80), auch ich deckte mich damit ein.

Das Essen der letzten Tage war spärlich, vorwiegend Kekse mit Honig und Wasser. In der Pousada Azul versuchte ich Versäumtes nachzuholen. Ein spätes Mittagessen mit gegrilltem Schweinefleisch, danach Ananas und Orangen vom lokalen Markt, abends Steak vom Rind mit mehreren Beilagen, und zu viele Bonbons, um den Zuckerbedarf zu stillen.

6.4.2009, Vilankulo Junction, Bungalow ?, 72 km

Welcher Ignorant beschrieb die Strecke zwischen Gorongosa und Inchope als „flach“? Die Straße führt bergauf und bergab entlang verschiedener Hügelketten,

mit einigen steilen Anstiegen und schnellen Abfahrten, aber nie ist sie wirklich flach. Gegenwind und - nach der gestrigen Völlerei wenig überraschend - leichter Durchfall bremsen mich zusätzlich ein.

Die Landschaft ist nicht aufregend, Busch und lichter Wald wird stellenweise von kleinen Maisfeldern unterbrochen, auf nicht baumbestanden Flächen steht das Gras hüft- bis mannshoch. Ich passiere den Eingangsbereich zum Gorongosa Nationalpark und gelange später zum Grenzfluß zwischen den Bezirken Gorongosa und Inchope, auch nicht sonderlich imponierend.

Am frühen Nachmittag erreiche ich Inchope, einen markanten Verkehrsknotenpunkt, hier trifft die EN 1 auf die EN 6, welche die Hafenstadt Beira mit Harare, der Hauptstadt Simbawes, verbindet. Ich habe genug von diesem eintönigen Gras- und Buschland, ich will jetzt schnellstens ans Meer.

Alles geht blitzschnell. Im Kreisverkehr der Straßenkreuzung amtshandelt gerade eine Polizist, den frage ich um Rat. Im nächsten Moment stoppt der Polizist einen in die Kreuzung einfahrenden Bus, mein Rad wird auf dem Dach verstaut und ab geht es in den Süden. Unterwegs berate ich mit den übrigen Fahrgästen mein Reiseziel, die Mehrheit der Reisenden empfiehlt Vilankulo am Indischen Ozean. Nach 7,5 Stunden Fahrt erreichen wir kurz vor Mitternacht Vilankulo Junction und ich beziehe Quartier in der nächstgelegenen Pension.

7.4.2009, Vilankulo, Alemania Backpackers, 15 km

Von der „Junction“ sind es 15 ziemlich flache Kilometer durch Marschland zur kleinen Küstenstadt Vilankulo, Mosambiks bedeutendstem Fremdenverkehrsort. Palmengesäumt Strände im Norden und Süden der Stadt und das der Küste vorlagerte Naturschutzgebiet des Bazaruto Archipels ziehen zu Ferienzeiten vorwiegend südafrikanische Touristen an, die in endlosen Autokolonnen die wenigen mosambikanischen Touristenzentren ansteuern.

Heute ist Dienstag, allerdings ein Feiertag. Während ich vor der von zwei Wachleuten gesicherten, aber ohnehin verschlossenen Tür von Barclays Bank stehe, lese ich nach: „Women's Day“, Frauentag. Frauen sind wichtig, Geldwecheln muß bis morgen warten.

Alemania Backpackers klingt vertraut und wird von einem Deutschen betrieben. Die Anlage besteht aus einer Bierhalle - was sonst? - und einem gepflegten Areal mit Bungalows und einem Dormitory. Heute lobe ich mir die deutsche Gründlichkeit, denn der Schlafsaal ist hell, die Betten mit dichten Moskitonetzen geschützt, die Duschen gepflegt und die WC sauber: Dies zu einem Preis von 200 Mtc (€ 6,00) pro Bett; angeschlossen ist eine frei benutzbare Gemeinschaftsküche. Etwa 300 Meter im Osten erstreckt sich eine weite palmengesäumte Bucht vor einem azur- bis dunkelblauen Meer mit den Inseln des Bazaruto Archipels.

Etwa zeitgleich zieht ein junges japanisches Ehepaar, Yuka und Yusuke Matsumoto, im Dormitory ein. Beide sind seit fast drei Jahren unterwegs, wollen nach Asien, Europa, Amerika und Afrika vor der Rückkehr in die Heimat noch Australien besuchen und reden bereits von der nächsten Reise um die Welt.

Ein Besuch im Ortszentrum bringt nichts Erwähnenswertes, selbst der Marktplatz ist an diesem Feiertag nur schwach besucht, die Einkäufe für das Abendessen besorgt ohnehin Yuka. Wir haben ein gemeinsames Abendessen mit Kostenteilung vereinbart, doch den Großteil der Arbeit verrichtet Yuka, Riesenkrabben und Reis bereitet sie vorzüglich zu, unter geduldiger Anweisung Yusukes brauche ich mich nur noch mit Krabbenknacken beschäftigen. „We share crabs“ bleibt mir in Erinnerung, denn nicht nur das Essen ist großartig, auch das Ambiente mit dem Blick über die Bucht und dem herannahenden Gewitter ist unvergeßlich. Mein Anteil an den Kosten: Läppische 10 Mtc (€ 0,30).

Abends ist die Bierhalle gedroschen voll. Die Attraktion ist ein Großbildschirm, übertragen wird ein Meisterschaftsspiel der ersten englischen Fußballdivision. Viele schwarze Besucher, die meisten gucken, die wenigsten konsumieren. Mit Spielende verlassen die meisten Gäste das Lokal und auch ich habe nach zwei Krügerl die nötige Bettschwere.

8.4.2009, Maxixe (Ma'schische), Hotel ?, 15 km

Vergeuden Mosambiker ihre Zeit? Zwischen Sonnenaufgang um 6 Uhr und Öffnung der Ämter und Geschäfte um 8 Uhr sind die Temperaturen angenehm, doch gearbeitet wird zu dieser frühen Morgenstunde natürlich nicht. Bis 11 Uhr steigen die Temperaturen auf über 30°C, wie kann danach noch gearbeitet werden? Nach Sonnenuntergang um 18 Uhr ist an Arbeit nicht zu denken, weil regelmäßig der elektrische Strom ausfällt. Somit bleiben am Vormittag drei Stunden, in denen produktiv gearbeitet werden könnte.

Vor 8 Uhr morgens warte ich bereits am Eingangstor der Barclay's Bank, um Reiseschecks einzulösen. Prompt wird mit Öffnung des Lokals mein Antrag entgegengenommen, mit dem Hinweis, in zwei Stunden wiederzukommen, weil zwischenzeitlich eine Zustimmung per Fax von der Hauptanstalt eingeholt wird.

Diese Zeit nütze ich, um Wundpflaster in der angrenzenden Apotheke zu kaufen. Als Öffnungszeit der Apotheke ist ebenfalls 8 Uhr angeschrieben, es bildet sich eine Warteschlange. Eine halbe Stunde lang werden keine Kunden in das Geschäft eingelassen, der Kundenraum wird gereinigt. Insbesondere werden Zigarettenkippen zusammengekehrt, die Kunden am vorangegangenen Werktag, also vor zwei Tagen fallen lassen. Dementsprechend riecht es in der Apotheke nicht nach Arzneimitteln, sondern nach Tschikstummeln. Nach dem Säubern öffnen sich die Türen der Apotheke für den Kundenverkehr, doch die Kunden werden vorerst nicht bedient, weil jetzt die wenigen vorhandenen Arzneimittel in den Regalen zurechtgerückt werden. Ab 8,45 Uhr beginnt der Verkauf: 80 % der Kunden verlassen unverrichteter Dinge den Laden, weil das benötigte Medikament nicht lagernd ist. Ich zähle zu den glücklichen Kunden, die etwas kaufen, denn Wundpflaster ist gerade vorhanden.

Nach einer langen Weile erhält die Bankfiliale die Zustimmung der Hauptanstalt zur Auszahlung der Reiseschecks. Daraufhin radle ich zur nächstgelegenen Tankstelle, um die Reifen meines Fahrrads aufzupumpen. Die Total-Tankstelle schickt mich zur moderneren Caltex, aber auch dort ist der Kompressor außer Betrieb. Von Caltex zu einem Reifenflicker, hier werden die Reifen aufgepumpt.

Von effizienter Arbeit also keine Spur. Sorgsam erfolgt nur die Aufteilung der wenigen zu erledigenden Tätigkeiten, offensichtlich ein Relikt aus kommunistischen Zeiten.

Einen halben Tag verplempere ich somit für Geldwechsel, Pflasterkauf und Aufpumpen zweier Reifen, dann radle ich zur Hauptstraße nach Vilankulo Junction. Zwischenzeitlich setzt heftiger Südwind, somit Gegenwind ein. Und weil die Landschaft wiederum Bekanntes, wie Strohhütten, Busch, Gras- und Ödland verspricht, halte ich das nächstbeste Fahrzeug an, einen nach Süden fahrenden Lkw. Den Preis für die Mitfahrt vereinbare ich mit der Beifahrerin, einer wohlgenährten und lautstarken Schwarzen, auf deren Kommando der schmalbrüstige Fahrer befließen reagiert. Fahrrad, Gepäck und zweiter Beifahrer auf die Ladefläche, die Lady und ich als Beifahrer in die Fahrerkabine. Sprachbarrieren hemmen zwar die Kommunikation, doch diese Hürde umgehen wir mit einigen guttural („englisch“) klingenden Lauten und etwas Zeichensprache.

Wir fahren und wir halten, um Holz einzukaufen; 5 Mtc zahlt die Lady für einen Bund Brennholz. Bin ich mit Holzhändlern unterwegs? Ich weiß es nicht, aber nach und nach habe ich Gelegenheit, den Lkw näher in Augenschein zu nehmen. Die Windschutzscheibe längs und quer gesplittert, die vordere Stoßstange notdürftig

befestigt, die Kühlerhaube eingedrückt, die Vorderlichter zerbröseln. Von den hinteren Zwillingsreifen fehlt jeweils das Zwillingsrad, die Karkasse des verbleibenden linken Hinterrades löst sich auf. Daher hält der Fahrer in vier Kleinststädten, um nach passenden Ersatzreifen zu suchen. In einer Werkstatt wird er fündig, lange wird über den Preis verhandelt, jedoch ohne Ergebnis.

Wegen des defekten Reifens bedächtig Kurven ansteuernd und Schlaglöcher meidend, fahren wir weiter, aber im nächsten Ort geraten wir in eine Polizeikontrolle. 600 Mtc (€ 9,00) Strafe kassiert nach langen Verhandlungen der Polizist wegen der beiden fehlenden Hinterräder. Ich sehe mir den Strafzettel genauer an: 300 Mtc lautet der Strafbescheid. Hat alles seine Richtigkeit, meint die Lady, von der ausgehandelten Strafe hat der Polizist 50% bar einbehalten. Natürlich hätte die Polizei diesen gemeingefährlichen Lastwagen aus dem Verkehr ziehen müssen, aber wem wäre damit geholfen? Nicht dem Polizisten, der beim nächsten Mal wieder 50% der Strafe bar einbehalten wird; nicht der Lastwagenbesatzung, die ihrer Existenzgrundlage verlustig ginge. Sicher der Allgemeinheit, die von einer potentiellen Gefahrenquelle befreit wäre.

Als wir Maxixe erreichen, ist es bereits dunkel. Nur langsam nähern wir uns der Ortsmitte, denn wegen der kaputten Scheinwerfer ist der Verlauf der Straße kaum zu erkennen.

9.4.2009, Limone, Guest House, 120 km

Maxixe liegt am Nordwestufer einer weiten Bucht; der Personen- und Kleingüterverkehr in die am Südostufer gelegene Schwesterstadt Inhambane wird mit einem altersschwachen Fährschiff, mit Dauen und mit Motorbooten abgewickelt. Die Fähre ist nicht in Sicht. Um zu einer Dau zu gelangen, müßte ich durchs Wasser waten. Also wähle ich, wie viele Einheimische, ein Motorboot, das uns zum anderen Ufer bringt.

Inhambane bietet als eine der ältesten portugiesischen Siedlungen in Ostafrika einige gut erhaltene Gebäude aus der Kolonialzeit an der Wasserfront. Ich will allerdings nach Tofo, einst als „mondäner“ Badeort gehandelt, jetzt beliebt bei Tauchern, weil Walhaie aus nächster Nähe beobachtet werden können.

An der Stadtgrenze von Inhambane passiere ich das Areal eines SOS-Kinderdorfes mit einem für afrikanische Verhältnisse protzigen Eingang, die Gebäude hinter einem Hügel versteckt. Vorbei an seerosenbestandenen Lagunen führt die Straße durch sandiger werdendes Gelände mit Pinienbeständen nach Tofo, auf einer Halbinsel gelegen.

Empfohlen wurde mir „Fatima's Nest“, ein Backpackerzentrum. Wählte ich den falschen Zugang oder hält die Wirklichkeit nicht, was die Empfehlung verspricht? Das Campingareal ist baumbestanden, aber der Sand knöcheltief, das Dormitory und die Gemeinschaftsräume beengt, die Stimmung übertrieben lässig. Nichts gefällt mir an Fatima's Nest. Also radle ich ins Ortszentrum, beherrscht von Souvenirverkäufern, die mit den jetzt zu Urlaubsende abziehenden südafrikanischen Touristen letzte Geschäfte machen. Die Preise haben noch Hauptsaisonniveau, alles ist vergleichsweise teuer. Da kann mich auch der bis ins Ortszentrum reichende palmengesäumte weiße Strand und das azurblaue Meer nicht zu einem längeren Aufenthalt bewegen, also radle ich zurück nach Inhambane und die Bucht entlang Richtung Lindela.

Abends bin ich zu Gast bei Adelaine und Victor, die neben einem Camp ein Bungalowdorf bewirtschaften. Auch hier geht die Touristensaison zu Ende, weil die Südafrikaner zu ihren Arbeitsstätten zurückkehren. Anwesend sind Adelaines südafrikanische Verwandte und Bekannte, die gespannt den Kricketländerkampf Südafrika gegen Australien verfolgen. Die Südafrikaner führen und die Gastgeber sind zufrieden, doch mich langweilt die Partie, weil ich die Spielregeln noch nie durchschaut habe.

10.4.2009, Quisico, Zavala Restaurant, 120 km

Die Regenzeit hält sich nicht an den Kalender. Eigentlich sollte sie vorüber sein, doch hin und wieder regnet es kräftig. Der starke und kühle Wind aus Süden macht es auch nicht gemütlicher.

Urlauberkolonnen rollen Richtung Süden, für die Südafrikaner gehen die Sommerferien zu Ende. Viele Fahrzeuge mit Allradantrieb und Anhängern, hoch gepackt, weiße und farbige Familien, sind auf dem Heimweg. Auf der schmalen Straße werde ich von unzähligen Fahrzeugen überholt. Hier ist sie wieder, die Urlauberreisewelle, die auch Europa jährlich fest im Griff hat. Wegen des Kaufkraftunterschiedes ist für Südafrikaner ein Urlaub in Mosambik äußerst preiswert, überdies ist das Land sicherer und das Wasser an vielen Stränden wärmer als in Südafrika.

Mosambiker reisen weniger komfortabel als ihre deutlich reicheren südafrikanischen Nachbarn. Die meisten Einheimischen benützen Busse, die das umfangreiche Gepäck der Passagiere in Lkw-Anhängern hinter sich herziehen. Da müssen sich die vielen transportierten Ziegen nicht in den Bus zu den Fahrgästen quetschen, sondern finden bequem Platz auf den Ladeflächen der Anhänger. Andere Ziegen wollen höher hinaus, fahren auf dem Dach eines Lastwagens oder Sattelschleppers, manchmal gar auf dem Tank eines Tanklastzuges. Oft meckern sie, meist schauen sie interessiert in die Gegend, was ich von menschlichen Fahrgästen nicht immer behaupten kann.

Viel zu sehen gibt es heute ohnehin nicht. Ein mit Holz beladener, von zwei Rindern gezogener und von zwei Kindern gelenkter Karren. Am Straßenrand in große Säcke gepackte Kokosnüsse neben Bergen von trockenen Palmwedeln, die als Brennmaterial verkauft werden. Kokospalmen in Graslandschaften sind auch nicht aufregend. In Gläsern eingelegtes Gemüse und in Flaschen abgefülltes Tomatenmark wird zum Verkauf von unzähligen Bewohnern an der Straße gelegener Hütten angeboten.

Meist führt die Straße durch flaches Buschland, nur südlich von Inharrine erreicht sie an der Mündung des Changane Flusses eine Bucht, die das nahe Meer erahnen läßt. Wellen, weißer Sandstraße, Gerippe von Bäumen und der Hinweis „no swimming“ sorgen für Abwechslung in der sonst eintönigen Landschaft.

11.4.2009, Camp an einem Polizeiposten vor Xai Xai, 104 km

Bewölkt und windig, wobei der leichte Rückenwind zunehmend auf heftigen Seitenwind dreht. Die Landschaft wird hügeliger, ist geprägt von quer zur Fahrbahn verlaufenden, langgezogenen, teils bewirtschafteten Sanddünen. Nicht nur der Seitenwind ist unangenehm, auch die Straße ist in einem schlechten Zustand, Bankette fehlen und noch immer herrscht starker Reiseverkehr.

Ich radle der Küste des Indischen Ozeans entlang, doch die Straße führt durch das Landesinnere und das Meer sehe ich nur selten. Der überwiegende Teil Mosambiks ist geprägt von einer Küstenebene, die manchmal hundert Kilometer ins Landesinnere reicht, und ausgedehnten Mongrovenwäldern, die einen direkten Zugang zum Meer verwehren.

Zum wiederholten Male frage ich in einem der Dörfer nach Restaurants, aber es gibt keine. Und weil auch die Mosambiker praktisch denkende Menschen sind, raten sie mir, Dosenfisch und Brot zu kaufen, worauf ich auch selbst gekommen wäre. Also gehe ich den nächsten Laden, kaufe Dosenfisch, Brot und Cola. Der Kaufmann ist ein heller Kopf, bringt sofort Besteck und Teller aus der Küche und läßt mein Fahrrad bewachen, während ich an einem Tisch in seinem Laden esse.

Wieder ist das Land nur dünn besiedelt. Ein modernes Wohnhaus in einer Ananasplantage könnte ein Indiz für Wohlstand sein, die meisten Menschen wohnen



allerdings in einfachen, blech- oder strohgedeckten Hütten. Einige Schilder mit dem Hinweis „Medico tradicional“ kann ich ignorieren, weil ich derzeit keinen Mediziner brauche.

Bei Einbruch der Dunkelheit liegt Xai Xai (sprich: Schi'schai) noch weit vor mir, also halte ich an einer Kontrollstelle der Polizei. Neben einem gemauerten Gebäude dient ein großes Zelt den Polizisten als Aufenthalts- und Schlafstätte, einige Meter vom Zelt entfernt wird an einer offenen Feuerstelle gekocht, in einiger Entfernung stehen Latrinen- und Duschzelte. Der Kommandant weist mir einen Schlafraum zu, eine Weile sitze ich mit mehreren dienstfreien Polizisten im Gemeinschaftszelt, sie laden mich zum Abendessen ein. Woher stammt nur die Mär vom korrupten afrikanischen Polizisten?

12.4.2009, Bilene, Jardin Hotel, 86 km

Seit längerer Zeit habe ich heute am Wetter nichts auszusetzen: Strahlend blauer Himmel und nur wenig Wind. Bis Xai Xai am Limpopo Fluß ist der Straßenbeleg alt und extrem schlecht, das Land hügelig, ich quere die „rolling hills of Mocambique“. Danach ist die Straße eher flach und gut ausgebaut. Nach wie vor rollt die Urlauberwelle Richtung Süden, zwei Drittel der Fahrzeuge tragen mit ZA ein südafrikanisches Kennzeichen.

Irgendwie fühle ich mich ausgelaugt. An einem Verkaufsstand am Straßenrand kaufe ich eine Melone, doch als ich sie an Ort und Stelle aufschneide, hält das Ding nicht, was es verspricht: Sie ist noch unreif, also will ich sie gegen eine reife Frucht umtauschen. Natürlich protestiert der Verkäufer, doch ich lasse mich nicht abwimmeln.

Ich habe die Straße der Cashew-Nüsse erreicht. Unzählige Verkaufsstände, weithin erkennbar an den auf Baumgerippen befestigten leeren oder gefüllten Plastiksackerl, säumen die Überlandstraße. Natürlich kaufe auch ich ein Päckchen, ein Kilo Cashew-Nüsse um Mtc 150 (€ 4,70). Sofort stellt sich das nächste Problem ein: Wo befestige ich das Sackerl an meinem Fahrrad, um beim Fahren freien Zugriff auf die Nüsse zu haben?

Junge Männer verkaufen Cashew-Nüsse, Frauen sammeln Brennholz in den ausgedehnten Wäldern und tragen Reisig- und Holzbündel oft kilometerweit auf dem Kopf zu ihren Heimen. Eine mühselige Plackerei, was aber viele Frauen nicht davon abhält, selbst mit schwersten Lasten auf dem Kopf angeregt zu plaudern.

Ich döse auf der Veranda des Jardin Hotel, doch nach einem lauten Knall bin ich putzmunter. Auf der Straße direkt vor dem Hotel hat ein Sammeltaxi einen Mann angefahren. In der plötzlichen Hektik um den Verletzten bleibt nur einer völlig ruhig: Ein in einem Streifenwagen vorbeifahrender Polizist, der ohne anzuhalten seine Fahrt fortsetzt, während der Schwerverletzte in das Sammeltaxi gezerzt und mit quietschenden Reifen zum Hospital abtransportiert wird.

13.4.2009, Manhica, Hotel ?, 76 km

Während in Malawi vieles klein und übersichtlich war, ist in Mosambik alles groß und weitläufig: Der träge dahinfließende Sambesi, die weite Busch- und Dschungellandschaft um Gorongosa, die rollenden Hügel um Xai Xai, die weiten Ebenen des Limpopo, aber auch die Tristesse und Armut der Menschen. Jahrzehnte des Bürgerkrieges haben deutliche Spuren hinterlassen. Ob nun Malawi oder Mosambik, Hochbetrieb herrscht auf den Kleidermärkten. Meist in kleineren Orten oder an Straßenkreuzungen, immer sind Verkäufer und Kaufwillige präsent, die lautstark feilschen.

Mit heftigem Wind ziehen vom Indischen Ozean Schauerwolken herein, fallweise regnet es. Hinein in die Regenkleidung, heraus aus der Regenkleidung. Das ist umständlich, aber bei Temperaturen von 25°C nicht weiter unangenehm.

Als sich die Regenwolken verziehen und die Sonne niederbrennt, spielt der Radtacho verrückt. Einzelne Zahlen sind in der grellen afrikanischen Sonne nicht mehr lesbar.

Die Nähe zur Hauptstadt Maputo macht sich bemerkbar. Der Straßenzustand ist gut, der lokale Verkehr nimmt deutlich zu. Die große Anzahl der südafrikanischen Urlauber verwundert nicht, denn in der Umgebung von Bilene befinden sich die der südafrikanischen Metropole Johannesburg nächstgelegenen Meeresstrände.

Heute ist um 14 Uhr Schluß mit Radeln. Ich gönne mir eine kleine Ruhepause, nachdem ich in den letzten Tagen immer vor 7 Uhr morgens auf der Straße war. Außerdem ist das gewählte Hotel mit Mtc 400 recht preiswert, verbreitet eine angenehme Atmosphäre und bietet überraschend geräumige Zimmer.

14.4.2009, Maputo, Central Hotel, 80 km

Nach nächtlichem Regen klart es am Morgen auf und es bleibt den ganz Tag trocken.

Jetzt ist nicht mehr zu übersehen, daß ich mich im reichsten Teil des Landes bewege. Waren im Norden die Städte eher ein unübersichtliches Konglomerat von planlos platzierten Verwaltungsgebäuden und Wohnhäusern, ähneln die Städte im Süden eher dem, was wir in Europa als Städte bezeichnen: Häuserzeilen, Parks, beleuchtete Straßen. Manhica hat gar eine moderne Cafeteria mit Kaffee, frischen Brötchen und Sandwiches zu bieten.

In Marracuene komme ich beim Mittagessen mit zwei Gästen aus Maputo ins Gespräch. Beide arbeiten am Projekt „Romeo und Julia auf afrikanisch“, als Regisseur bzw. Hauptdarsteller. Der Schauspieler erzählt von seinem Auftritt als Romeo beim Kulturfestival 2006 in Krems/Donau, ist das zu glauben? Wird wohl stimmen, denn welcher Afrikaner kennt schon Krems?

Die Fahrt in das Zentrum von Maputo ist chaotisch und gefährlich. Schlecht beschildert, teils tiefer Sand auf der Straße, ein Gewirr aus Fußgängern, Sammeltaxis, Radfahrern, Handkarren, Schiebetruhen, Motorrädern, Pkw, stinkenden Bussen.

Das Stadtzentrum vermittelt das Gefühl einer Zeitreise. Viele Straßen erinnern an kommunistische Glanzzeiten: Ave. Karl Marx, Ave. Vladimir Lenine, Ave. Ho Chi Min. Und da sind die Gegenden, die laut Reiseführer gemieden werden sollen, die Gebiete zwischen Ave. Lumumba und Ave. 25.Septembre, zwischen Ave. Friedrich Engels und Praca Robert Mugabe. Diese Gebiete würde ich normalerweise schon wegen der genannten Personen nicht betreten, aber das Hotel Ibis - das mir zu teuer ist - und das Hotel Central liegen in diesem Viertel.

Vertrauen erweckt das im ersten Stock eines Gebäudekomplexes in der Rua de Bagamoyo gelegene Hotel Central tatsächlich nicht. Bagamoyo kenne ich aus Tansania, „begrabe dein Herz“, hier sieht es ähnlich aus. Und zwar für die modernen Sklavinnen, den Damen vom Straßenstrich. Ein wenig Zittern um das auf der Straße abgestellte Fahrrad, ein kurzes Suchen nach der Rezeption, der Zimmerpreis ist mit Mtc 300 gering, eine kurze Inspektion des mir zugewiesenen Zimmers, ein schneller Radtransport in das Zimmer im ersten Stockwerk, schon fühle ich mich sicher. Aber nicht heimelig, denn schon ein kurzer Rundgang auf der die Bagamoyo Straße überragenden Veranda zeigt, daß ich mich inmitten von Huren und Zuhältern befinde.

Wenige Blocks entfernt der renovierte Bahnhof, im Norden ein großes Marktgelände. Auf meinem Rundgang durch das südlich des Ibis gelegene Gebiet werden ich von einer Polizeipatrouille angehalten, mein Reisepass wird kontrolliert und ich werde höflich angewiesen, mich Richtung Hauptstraße zu begeben. Ich hatte sowieso kein gutes Gefühl und folge dem Ratschlag der Polizisten, die Gegend sah wirklich nicht vertrauensenerweckend aus.

Am Abend trinke ich ein Bier in der Hotelbar und schon nach kurzer Zeit habe ich Gesellschaft; ein halbes Dutzend junger Frauen bieten ihre Dienste an. Ich bin nicht unhöflich, lade zwei auf (je) ein Bier ein. Das war es auch schon, denn das Geschäft mit der Prostitution schaue ich mir bei einem weiteren Bier lieber von der Veranda aus an.

Das „billige“ Hotelzimmer ist leider nur billig, aber nicht preiswert. Denn es liegt ziemlich genau über der angrenzenden Diskothek, aus der es bis 4 Uhr morgens ohrenbetäubend wummert. Aber nicht nur der Lärm der Disko nervt: Im Zimmer ist es heiß, also öffne ich die Fenster, aber das ist ein Fehler, denn nun bin dem Angriff der Moskitos ausgesetzt. Und wie es scheint, ist darunter ein weibliches Tier mit einem Malariaerreger. Was für eine beschissene Nacht!

15.4.2009, Goba, Restaurant Goba, 80 km

Am Morgen schwül und bedeckt, nachmittags aufklarend bei Temperaturen um 28°C.

Bevor ich Maputo verlasse, mache ich mich auf die Suche nach einem Kaffeehaus. Auf dem Weg zum Continental Cafe quere ich eine der Hauptverkehrsstrassen mit mehreren Fahrspuren. Daß ich dabei einen Bordstein übersehe und ich plötzlich über meinem gefallenem Rad stehe, ohne selbst gefallen zu sein, führe ich auf Schlafmangel zurück.

Stadtauswärts nehme ich die für Kraftfahrzeuge gebührenpflichtige Schnellstraße EN 4 und diese Ausfahrt ist weit weniger gefährlich als die gestrige Einfahrt nach Maputo. Bereits in den Außenbezirken nimmt der Verkehr deutlich ab.

Ich folge dem Lauf des Umbuluzi Flusses. Weite Ebenen wechseln mit hügeliger Landschaft, nahe der Grenze zu Swasiland sind die Straßen fast verwaist. Grasland und baumbestandene Hügel dominieren, auch hier ist das Land nur dünn besiedelt.

Die nach Maputo führende Starkstromleitung erweckt den Eindruck von Trinkern oder Tänzern. Ein Mast nach links, der nächste nach rechts geneigt, fallweise ein Mast ohne Neigung, dann wieder links geneigt, rechts geneigt. Waren die sozialistischen Errichter der Meinung, daß an geneigte Masten befestigte Leitungen den Strom widerstandsloser transportieren?

Goba ist nicht gerade ein Ort von globaler Bedeutung. Eine vergleichsweise neue Kirche und eine weite Aussicht in die Lebombo Berge sind das Herausragendste, was die Stadt zu bieten hat.

Swasiland ist in Sichtweite, Mosambik liegt fast hinter mir. In anderen Ländern habe ich mich mit Englisch leicht verständigt, Portugiesisch ist gewöhnungsbedürftig. Ein riesiges Land, ziemlich menschenleer und extrem arm. Die Kraftfahrzeuge in einem jämmerlichen Zustand, viele Transporte erfolgen mit dem Fahrrad; eine Sau auf dem Gepäckträger oder Ziegen auf einem Tankwagen sind nicht ungewöhnlich. Schlecht versorgt und teurer als andere ostafrikanische Länder, mit einem geringen Warenangebot, aber wenn etwas vorrätig ist, dann gibt es viel davon. Von der portugiesischen Vergangenheit ist wenig zu spüren, von der kommunistisch-sozialistischen um so mehr. Radfahren ist herausfordernd, weil die Versorgung schlecht, die Unterkünfte fallweise rar, die zurückzulegenden Strecken riesig, die Landschaften manchmal eintönig sind. Die Sprachbarrieren gestalten den Kontakt zur lokalen Bevölkerung schwierig. Mit dem Bürgerkrieg hat

das Land eine schlimme Vergangenheit zu bewältigen, aber rosig schätze ich die Zukunft des Staates auch nicht ein.

## 15. Big Bend ist mehr als eine große Kurve

### Swasiland:

Fläche: 17.364 km<sup>2</sup>  
Einwohner: 1,3 Mio.  
PKE (US\$): 3.332  
Amtssprache: Swasi und Englisch  
Bevölkerung: Bantu, 80 % Christen  
Währung: Lilangeni; Kurs: €/E 1:9,6; US\$/E 1:7,4  
Preise in €: Pension 38,00  
1 lt Trinkwasser 0,62, Bier 1,00  
Visum: Nicht erforderlich

16.4.2009, Big Bend, B&B Villa Lebombo, 80 km

Von Goba steigt die Straße an in die Lebombo Berge, nach 10 km erreiche ich die Grenze zu Swasiland. Das Land ist trocken, Grasflächen und verstreute Baumgruppen dominieren, Siedlungen gibt es hier keine.

Der Grenzübertritt nach Swasiland ist rasch erledigt, ein Visum ist für die Einreise nicht erforderlich. Die Polizisten und Zöllner an der swasischen Grenze fragen mich nicht nach zu deklarierenden Waren. Aber ich muß ihnen einen groben Überblick über meine bisherige Tour geben, bevor sie mich ziehen lassen.

Die ersten Schritte in Swasiland vermitteln mir das Gefühl, wieder in einem „westlichen“ Land zu sein. Unmittelbar hinter der Grenze werden an zwei Kiosken heißer Kaffee und Sandwiches verkauft. Die danach durch hügeliges Gelände verlaufende Straße ist gut ausgebaut, aber kaum befahren. Rinderherden weiden unbeaufsichtigt am Straßenrand, Weidezäune lassen auf größere Rinderfarmen schließen, deren Gebäude von der Hauptstraße aber nicht zu sehen sind.

Nach einigem Auf und Ab durch die Lebombo Berge erreiche ich mittags Siteki, mit seinen Läden, Pubs und Supermärkten ein Abbild englischer Kleinstädte. Nur am Busbahnhof ist es afrikanisch laut, wenn Vertreter verschiedenster Busbetriebe marktschreierisch um Fahrgäste keilen.

Im Supermarkt dominieren englische und südafrikanische Produkte, nicht ungewöhnlich für eine ehemals britische Kolonie, die an drei Seiten von Südafrika umschlossen ist. Swasiland zählt zu den kleinsten afrikanischen Staaten, ist etwas größer als die Steiermark und neben Lesotho das einzige verbleibende Königreich in Afrika. Für die Jungfrauen im Land ist dies scheinbar ein Segen, weil der König jährlich aus deren Kreis eine weitere Gemahlin auswählt. Für die HIV-Infizierten wohl weniger, denn die läßt der Herrscher mit farbigen Armbändern kennzeichnen, anstatt die Viren rechtzeitig mit Aufklärung und Medikamenten zu bekämpfen. Man kann wohl nicht ernsthaft annehmen, daß mit dieser Art der Problemverdrängung das Bevölkerungswachstum gesteuert werden soll: 40% der Menschen HIV-infiziert oder an Aids erkrankt, Lebenserwartung 33 Jahre, 50% der Bevölkerung unter 15 Jahre alt. Kaum lernt ein Kind seine Mutter kennen, ist diese – statistisch gesehen – auch schon tot.

Und was macht ein Swasi? Arbeitet in der Landwirtschaft, als Wanderarbeiter in Südafrika, einige auch im Fremdenverkehr. Oder als Mitarbeiter von Coca-Cola, mit der Afrikazentrale in Swasiland.

Ab Siteki führt die Straße steil bergab in das Usutu Tal; dort verlasse ich die nach Westen in die Hauptstadt Mbabane führende Hauptstraße und radle mit dem Wind südwärts Richtung Big Bend.

Von den Swasis bin ich angenehm überrascht: Freundlich, hilfsbereit, kommunikativ. Menschen ohne Berührungängste, viele Einheimische suchen das Gespräch, Autofahrer und Fußgänger winken, alle grüßen, niemand bettelt. Einzige Wermutstropfen sind die vergleichsweise hohen Preise, hier herrscht schon fast südafrikanisches Niveau. Die Billigländer Ostafrikas habe ich zurückgelassen, für Bed & Breakfast zahle ich hier Rand 350,--, umgerechnet € 38,--, doch das Zimmer in der Villa Lebombo ist schön und das Ambiente nett.

Etwas koloniale Atmosphäre ist noch im „The Club“ zu spüren. Beheimatet im Areal der riesigen Zuckerfabrik in Big Bend, wird der Zutritt kontrolliert und „Der Club“ hauptsächlich von Weißen frequentiert. Das Essen ist hervorragend, aber hohe Preise halten die Einheimischen vom Besuch des Restaurants ab. Mit einem mulmigen Gefühl mache ich mich spätabends auf den Heimweg zur Pension, durch den dunklen Park der Zuckerrohrfabrik und die schlecht erleuchteten Straßen der Vororte von Big Bend.

„Big Bend“ („Große Kurve“), bezieht sich der Name nun auf den Verlauf des Usutu Flusses, der hier eine große Schleife zieht, oder auf den Verlauf der Lebombo

Berge, die sich hier nach Osten wenden? Oder auf den Verlauf der Hauptstraße, die dem Fluss folgt? Ich konnte diese zweifellos wichtige Frage leider nicht klären.

17.4.2009, Mkhuze (Südafrika), Ghost Mountain Inn, 110 km

Bei strahlendem Sonnenschein folge ich der vorerst schnurstracks nach Süden führenden Strecke, 70 km lege ich in Swasiland, 40 km im Zululand der südafrikanischen Provinz KwaZulu-Natal zurück. Aus den bewässerten Zuckerrohrfeldern führt die Straße hinaus in trockenes Farmland mit hier gelbem Grasland und niedrigem Busch.

Der Süden Swasilands ist Heuschreckenland. Manch große Heuschrecke kracht in ihrem Flug gegen mein Fahrrad, viele Schmetterlinge kratzen im letzten Moment die Kurve. Autofahrer richten unter den Heuschrecken und Schmetterlingen ein Gemetzel an, viele Windschutzscheiben sind von zerplatzten Kadavern übersät.

Wenige Kilometer südlich von Big Bend merke ich das erstemal, wie ausgelaugt ich bin. Ich fahre am asphaltierten Seitenstreifen, die Straße beschreibt eine leichte Rechtskurve, doch ich fahre geradeaus, völlig starr, kann nicht bremsen und nicht lenken, fahre in die Leitschiene. Bevor ich stürze, löst sich der Krampf; ich brauche dringend eine längere Ruhepause.

Nach eineinhalb Tagen verlasse ich Swasiland, habe nur den östlichsten Teil des Landes gestreift, die Lebombo Berge überquert und bin diesen nach Süden gefolgt. Radfahren war angenehm, gut ausgebaute Straßen, wenig Verkehr, freundliche Menschen, schönes Wetter. Schwarzafrika liegt hinter mir, Swasiland macht einen „europäischen“ Eindruck.

Südafrika empfängt mich mit Hügeln und gut ausgebauten breiten Straßen. Kurz nach der Grenze stoße ich auf die Hauptstraße N 2, die Johannesburg mit Durban verbindet.

Schon die ersten Kilometer zeigen ein von Ostafrika völlig verschiedenes Land. Viele private Pkw, kaum Menschen zu Fuß auf der Straße, moderne Linienbusse. Und auch die Schwarzen verhalten sich völlig anders als die Ostafrikaner, die kommunikativ und offen auftraten. Hier sind die Menschen reserviert, zurückhaltend, verschlossen - wie zu Zeiten der Apartheid?

Das Ghost Mountain Inn in Mkhuze ist elegant und entsprechend teuer, doch Qualität hat eben einen Preis. Hier zahlt sich auch das Preisverhandeln aus, der Normalpreis von 800 Rand ermäßigt sich durch einen hohen Nachlass auf 450 Rand (€ 45,00). Ausgiebig nutze ich den Swimming Pool und die riesige Badewanne in meinem geräumigen Appartement.

## 16. Abruptes Ende einer Radreise

### Südafrika:

Fläche: 1,2 Mio. km<sup>2</sup>  
Einwohner: 49 Mio.  
PKE (US\$): 8.342  
Amtssprache: Englisch, Afrikaans, Zulu und 8 weitere  
Bevölkerung: 75% Schwarze, 10% Weiße, 9% Farbige, 3% Asiaten  
Währung: Rand; Kurs: €/R 1:9,60; US\$/R 1:7,40  
Preise in €: Packbacker Hostel (Dorm.) 10,00, Pension 20 bis 50  
1 lt Trinkwasser 0,70, Bier 0,75,  
Autobus (770 km) 22,00  
Visum: Nicht erforderlich



18.4.2009, Mtubatuba, Khumbulani Lodge, 140 km

Was ein gutes Frühstück ausmacht! Am Buffet geschlemmt, mit Hilfe des Windes flott geradelt, um 14 Uhr ist für heute Schluss mit Radfahren.

Die Landschaft ist geprägt von Monokulturen. Sisal- und Ananasplantagen wechseln mit Lodges in Game-Farmen und ausgedehnten Eukalyptusplantagen des Mondi-Sappi-Papierkonzerns.

Umständlich gestaltet sich die Quartiersuche in Mtubatuba. Wieder so ein wohlklingendes afrikanisches Doppelwort. M'tuba'tuba, benannt nach einem lokalen Klanoberhaupt, im Bezirk Umkhanyakude der Provinz KwaZulu-Natal, inmitten ausgedehnter hügeliger Zuckerrohrfelder, ist mit etwa 17.000 Einwohnern relativ klein, dennoch finde ich das Backpackerhostel Khumbulani erst mit Hilfe der Polizei, die mich zum Mkula Crescent begleitet. Wie viele andere Backpackerunterkünfte bietet auch das Khumbulani ein sehr gutes Preis-Leistungsverhältnis, mit freundlichen und hilfsbereiten Eigentümern.

Ich nutze den Nachmittag für Einkäufe im SPAR-Einkaufszentrum, das Fahrrad lasse ich versperren am Eingang in der Obhut eines schläfrig wirkenden Wachmannes zurück. Der österreichische SPAR-Konzern ist in Südafrika stark vertreten, die hiesige Filiale wird an diesem Nachmittag von Kaufwütigen regelrecht gestürmt.

Für junge Leute, Budget-Traveler, Menschen mit dünner Brieftasche, preisbewusst Reisende, Rucksacktouristen, Backpacker, wie immer man sie nennen will, bietet das vergleichsweise teure Südafrika einige preiswerte Alternativen. Ein vielerorts kostenlos aufliegender Reiseführer (Coast to Coast - The definitive guide to backpacking in Southern Africa) listet auf 300 Seiten auf Backpacker zugeschnittene Unterkünfte und Transportmöglichkeiten, und meistens entsprechen die Angaben zu Unterkünften und Preisen der Realität. Sicherheitshinweise kommen nicht zu kurz, wichtig in einem Land, das nicht gerade als „sicheres Reiseland“ gilt und mit Johannesburg und Durban Spitzenreiter unter den gefährlichsten Städten der Welt stellt.

19.4.2009, Mtunzini, Tradewind Inn, 90 km

Die grünen Einöden sind weitläufig, aber uninteressant. Zuckerrohrplantagen wechseln zu Baumplantagen, schließlich sind es nur noch riesige Plantagen mit Eukalyptusbäumen, im Besitz des Mondi-Sappi Konzerns, dessen Nutzholzplantagen halb Zululand bedecken.

Es ist sonnig und heiß, und ich fahre gegen den Wind. Die in den Wetterberichten prognostizierte Abkühlung lässt auf sich warten, das Tief um das Kap der guten Hoffnung macht sich bislang nur mit starkem Wind bemerkbar. Überhaupt bin ich - wegen der vielen in den Unterkünften aufliegenden Tageszeitungen - jetzt über laufende Ereignisse besser informiert als in den ostafrikanischen Staaten, in denen Nachrichten meist in Kurzform über die staatlich kontrollierten Fernsehanstalten und nur selten über unabhängige Medien verbreitet werden. Und für die bildliche Darstellung von Wetterprognosen sind englischsprachige Zeitungen genau so gut geeignet wie Zeitungen auf Afrikaans.

Derzeit beherrscht ohnehin nur ein einziges Thema die südafrikanischen Medien. In drei Tagen finden landesweite Wahlen statt, Favorit für den Posten als Staatsoberhaupt und Regierungschef ist Jacob Zuma, der Kandidat des ANC (African National Congress). Er hat sich im Wahlkampf mit frauen- und weißenfeindlichen Äußerungen weit aus dem Fenster gelehnt, aber mit dem „Mandela-Bonus“ kann er auf eine komfortable Mehrheit hoffen. Wenige Tage später steht fest: Zuma hat die Wahl gewonnen.

Vor Empalengi verlasse ich die hier zur Autobahn ausgebaute und gebührenpflichtige N 2 und fahre nun die schmale, kurvenreiche und hügelige R 102. Als ich die getrennten Siedlungen der Weißen und Schwarzen passiere, befällt mich ein beklemmendes Gefühl. Zu groß ist der Unterschied zwischen den dicht gedrängten Wellblechhütten der Schwarzen und den in gepflegten Parks errichteten Wohnhäusern der Weißen, mit Wachhäuschen an den Einfallstraßen zu den weißen Wohngebieten. Die einzigen Schwarzen in diesen Siedlungen sind Handwerker und Hausangestellte, Apartheid ist offiziell beendet, wird jedoch noch immer gelebt. Unverändert mein Eindruck, dass Welten zwischen reicher weißer Minderheit und armer schwarzer Mehrheit liegen, diese also mehr als nur die Hautfarbe trennt.

In Mtunzini suche ich vergeblich nach dem Nature Way Backpackers Lodge. Entweder existiert das Lodge nicht mehr oder es befindet sich nahe den Slums am Bahnhof. Nie würde ich bei Dunkelheit diese Gegend betreten, derart suspekt erscheint mir die Umgebung. Also radle ich zurück ins Stadtzentrum und beziehe im Tradewind ein Zimmer um 390 Rand.

20.4.2009, Salt Rock, Cascade Villa, 80 km

Ich radle durch Zuckerrohrplantagen, die sich bis zum Horizont hinziehen. Erster Halt ist Stanger, und der Mitarbeiter im Fotogeschäft weiß sofort, was ich brauche: Eine Memory Card für meine Kamera. Seit Big Bend suchte ich vergeblich nach einem Fotogeschäft, jetzt kann ich mein Foto-Plansoll nachholen.

Heute ist allerdings kein Tag zum Fotografieren. Die angekündigte Schlechtwetterfront trifft ein, der Wind aus Südwesten nimmt an Stärke zu, zuerst regnet es vereinzelt, am Nachmittag in Strömen, noch dazu herrscht starker Verkehr auf den Straßen. Dringender als Fotos brauche ich ein Dach über dem Kopf.

Stanger klingt irgendwie norwegisch und ist ein etwas eigenwilliger Name für eine südafrikanische Kleinstadt. So empfinden es offensichtlich auch die farbigen Südafrikaner, denn der offizielle Name lautet jetzt KwaDukuza. Andererseits klingt Stanger nicht viel eigenwilliger als Pietermaritzburg oder Shaka's Kraal, Shaka ein ehemals bedeutender regionaler Herrscher.

Ich irre durch Salt Rock, einem Ferienort an der North Coast am Indischen Ozean, sehe wegen des anhaltenden Regen fast nichts und kann auch niemanden nach einer Unterkunft fragen, denn bei diesem Wetter ist niemand auf den Straßen. Die nächstbeste Pension, in der ich nach einem freien Zimmer frage, ist teuer und direkt am Strand gelegen. Vor meinem Zimmer brechen mit lautem Getöse die mächtigen Wellen des Indischen Ozeans, wenige Meter unter mir liegt der jetzt windgepeitschte felsige Strand. Großes Zimmer, traumhafter Ausblick, im Haus gemütlich warm, draußen stürmisch regnerisch, da fällt es mir nicht im Traum ein, das Haus heute noch einmal zu verlassen.

21.4.2009, Durban, Concord Christian Hostel, 63 km

Cascade Villa war ein Traum, aber jetzt hat mich die Wirklichkeit wieder. Bei leichtem Wind und Temperaturen unter 20°C regnet es mal leicht, dann wieder stark. Die Regenhaut schützt, aber die Schuhe werden nass. Langsam wird es ungemütlich, mit nassen Füßen bei kühlen Temperaturen dahinzustrampeln. Das entspricht so gar nicht meiner Vorstellung vom perfekten Radlerwetter. Doch ein Blick auf den Kalender genügt: Der südliche Herbst hat seinen Höhepunkt erreicht und der Winter rückt näher.

An den Hängen in Meeresnähe reiht sich Bungalow an Bungalow, in großen gepflegten Parks, die Häuser strahlen Wohnstand aus. Auf den landeinwärts

gelegenen Flächen drängen sich die Behausungen der Schwarzen mit dem Odor der Armut. Irgendwie empfinde ich es als ein Wunder, dass diese Minderheit an Weißen von der Mehrheit der Schwarzen noch nicht aus ihren feudalen Behausungen vertrieben wurde.

Hügelauf und hügelab geht's bis Ballito, dann folge ich der Schnellstraße, die kurz vor Durban zur Autobahn wird. Ausweichen bringt nicht viel, also bleibe ich auf der Autobahn, folge den Wegweisern Richtung Bahnhof, dann irrtümlich dem Hinweisschild Berea und strande, als es wieder zu regnen anfängt, ganz zufällig im Concord Christian Guest House. Ursprünglich eine „Herberge für die aus dem dunkelsten Afrika zurückkehrenden Missionare“, beherbergt das ausgedehnte Gästehaus jetzt christliche Gäste auch ohne Nachweis von Missionstätigkeiten. Welch ein Fortschritt!

Ich drehe eine Runde um das Gästehaus, esse in einem nahegelegenen Restaurant. Durban ist nicht gerade ein sicherer Ort. Gewalt ist in allen Großstädten Südafrikas weitverbreitet, Mord liegt in der Luft. Also vor Einbruch zurück ins christliche Gästehaus und christliche Literatur gelesen, um wohl vorbereitet der unheilschwangeren Umgebung entgegentreten.

22.4.2009, Hiperdene, Forestwalk Lodge, 131 km

Heute ist Mittwoch, wegen der nationalen Wahlen ein arbeitsfreier Tag. Und das ist angenehm, denn die üblicherweise überfüllten und gefährlichen Straßen von Durban wirken wie ausgestorben. Das Stadtzentrum ebenso verlassen wie die ansonsten stark befahrenen Ausfallsstraßen zur South Coast.

Die Küstenstraße R 102 ist in diesem Bereich schlecht beschildert, das Vorwärtstasten von einem Ort zum nächsten ist eher mühsam. Einige Orte liegen sehr malerisch auf Hügeln oder nahe der Steilküste, doch die schöne Aussicht erkaufe ich mir mit viel Schweiß, weil die Anstiege manchmal kurz, aber extrem steil sind. Da hilft auch der strahlende Sonnenschein und der kräftige Rückenwind wenig, denn nur kurz geht's bergab, meist jedoch langsam bergauf.

Die endlosen Hügel sind kräftezehrend. Daher fahre ich nachmittags wieder auf die Schnellstraße N 2. Für Kraftfahrzeuge gebührenpflichtig, dürfen Schnellstraßen in Südafrika auch von Radfahrern benutzt werden. Abgesehen vom Verkehrslärm bieten Schnellstraßen einen breiten Pannestreifen und im hügeligen Gelände ein leichteres Vorwärtstommen, weil tiefe Täler und Hügelkämme mit Brücken und Einschnitten teilweise nivelliert werden.

Auf der Schnellstraße treffe ich erstmals seit dem Sudan wieder einen Weißen auf einem Fahrrad, einen in den USA lebenden Südafrikaner, er ist auf einem Rennrad unterwegs. Seine Mutter betreibt ein Lodge in Hiperdene, abgelegen und nicht leicht zu finden, aber sie erwartet mich nach telefonischem Aviso bereits an einer Weggabelung. Forestwalk ist eine passende Bezeichnung für das Lodge, in einem Wäldchen gelegen, abgeschirmt von der Außenwelt. Mit der Vermietung von zwei Zimmern bessert die Dame ihr Einkommen auf, natürlich erzählt sie mir ihre Leidensgeschichte, untreuer Ehemann, Scheidung, jetzt auf dem Sprung nach Johannesburg. Wir fahren zum Einkaufen in den Ort Hiperdene, sie kocht ein gutes Abendessen, während ich mich ein wenig von der strapaziösen Radtour erhole.

23./24.4.2009, Port Edwards, Windsor Guest House, 74 km

In Hiperdene nehme ich vorerst die Küstenstraße R 102 nach Port Shepstone, die bald ins Landesinnere dreht und die unwegsame „Wild Coast“ weiträumig umfährt. Ich bleibe an der Küste und fahre auf der Schnellstraße R 61 nach Port Edward.

Die Landschaft ist geprägt von zahllosen Bananenplantagen, üppiger Vegetation, kleinen Flüssen und unzähligen Hügelketten, die überquert werden müssen.

Port Edward liegt an der Grenze zwischen der hügeligen South Coast und der unzugänglichen Wild Coast. Keine Straße und kein Weg führt die „Wilde Küste“ entlang; die wenigen Siedlungen an dieser Küste sind nur mit Booten vom Meer oder umständlich über Stichstraßen von der weit im Landesinneren vorbeiführenden Hauptstraße zu erreichen.

Völlig ausgebrannt und ausgelaugt beziehe ich ein nettes Zimmer (um 250 Rand) im Windsor Guest House. Eine Nacht will ich bleiben, doch als ich am Morgen nach dem Frühstück meine Sachen packe, kann ich mich nicht dazu aufrufen, weiterzufahren. Um einzukaufen, torkle ich zum „Kwikspar“. An diesen beiden Tagen schlafe ich 34 Stunden, für meine Verhältnisse ungewöhnlich lang. Noch mache ich mir keine ernsthaften Sorgen über meine körperliche Verfassung und führe das Schlafbedürfnis auf die Anstrengungen der letzten fünf Wochen zurück, in denen ich fast pausenlos auf dem Fahrrad saß.

Eines ist mir völlig klar: In dieser Verfassung schaffe ich es nicht durch die teils sehr hügelige Eastern Cape Provinz, außerdem ist die Wetterprognose mit Schauern und heftigen Winden eher ungünstig. Aber es gibt zumindest eine Alternative, den Baz Bus.

Baz Bus bietet Rucksacktouristen und Individualreisenden ein hop-on hop-off Service, also Zu- und Aussteigmöglichkeiten auf ausgewählten, von Touristen bevorzugten Routen, wobei die Busse auch an bestimmten Backpackerunterkünften halten. Die Buchung ist einfach: Telefonnummer wählen, Fahrstrecke angeben, Kreditkartennummer bekanntgeben, fertig ist die Buchung. Die Zusteigmöglichkeit zu ermitteln ist schon schwieriger, denn am nächsten Tag wird kein Bus im abgelegenen Port Edward erwartet. Also muß ich zurück zur Hauptstraße nach Port Shepstone.

25.4.2009, Port Shepstone, Oslo Beach Lodge, 54 km

Ich radle also die Strecke zurück nach Port Shepstone, hügelab und hügelab. Das Wetter hält sich an die Prognose, es wird zunehmend windig und regnerisch.

Die wenigen Orte, die ich passiere, unterscheiden sich nicht von den Siedlungen an der North Coast: Einige gepflegte, von Weißen bewohnte und gesicherte Anwesen, viele verlottert wirkende Shaks (Hütten) der Schwarzen.

Noch habe ich mich nicht an das im Afrikavergleich hohe Preisniveau Südafrikas gewöhnt. Preise für Einzelzimmer haben mit etwa Euro 45,00 in Port Shepstone und an der etwas südlich davon gelegenen Oslo Beach durchaus europäisches Niveau. Das Oslo Beach Lodge, hoch über der Bucht gelegen mit einem grandiosen Ausblick auf den Indischen Ozean, zählt mit Rd 325,00 zur preiswerten Kategorie. Gratis ist ein heftiges Gewitter, das mit Blitz und Donner über den Ort fegt. Unnötig allerdings ein nicht einwandfrei funktionierender Abfluß der Badewanne, die mir eine Überschwemmung im Badezimmer beschert.

Nach fünf Telefonaten ermittle ich auch den Halteplatz des Baz Bus; ich werde am Spur Silver Lake Restaurant an der Hauptstraße zusteigen.

26.4.2009, Port Elizabeth, Jungile Backpackers, 5 km

Lediglich zur Bushaltestelle geradelt, dann auf den Bus gewartet, der verspätet eintrifft. Es ist ein Kleinbus, das Fahrrad wird aufs Dach gepackt, die Fahrgäste stammen aus verschiedenen Ländern.

Es wird eine lange Reise. Die Hauptstraße führt weg von der Küste ins Landesinnere, außer Hügel, Hütten und Schafen ist nicht viel zu sehen. Mittags halten wir in Coffee Bay, einige Leute steigen aus, andere zu, diese idyllische Bucht mit langen Sandstränden zwischen steilen Klippen ist ein beliebter Zwischenstop für Backpacker.

Abends erreichen wir, nach einer eher ereignislosen Fahrt, Port Elizabeth. Der Bus hält vor einem Backpacker Hostel, was den großen Vorteil hat, daß ich in einer fremden Stadt kein Quartier suchen muß.

27.4.2009, Jeffreys Bay, Jeffreys Bay Backpackers, 70 km

In dieser schlechten körperlichen Verfassung sollte ich lieber die Straße meiden. Durch Port Elizabeth geht es frühmorgens ganz gut, das Wetter ist passabel, doch langsam wird es wärmer. Und mir wird schwindelig; nicht ungefährlich auf einer Schnellstraße, wenn auf zwei Fahrbahnen neben mir die Autos vorbeibrausen. Die hohen Brücken geben mir den Rest: Normalerweise stehe ich locker über jedem Abgrund, aber heute wage ich mich nicht in die Nähe des Brückengeländers.

Kurz nach Mittag verlasse ich die Autobahn Richtung Jeffreys Bay und lasse auch die Hügel zurück. Weitgehend flach erstreckt sich entlang einer Lagune eine Landzunge in den Indischen Ozean. Mehrere Hostels stehen zur Auswahl; Jeffreys Bay ist leicht zu erreichen und äußerst beliebt bei Surffreaks, die hier am kilometerlangen Strand genau die richtigen Wellen zum Surfen finden: Südafrikas Surferparadies.

Rasch entscheide ich mich für die erstbeste Unterkunft, heute ist mir jedes Quartier recht.

28. bis 30.4.2009, Jeffreys Bay

Es sind turbulente Tage. Kraftlos, fiebrig, schwindelig, stark schwitzend und von Schüttelfrost gebeutelt. Ich schlepe mich zu einem Arzt, eine Blutprobe wird genommen. Wenige Stunden später habe ich den Befund in Händen: Malaria. Ich bin derart erschöpft, daß ich mich kaum auf den Beinen halten kann. Und so wenig konzentriert, daß ich kaum verstehe, wie ich die mir verordneten Tabletten schlucken soll.

Ich wage mich kaum über die Hauptstraße, derart unkonzentriert bin ich. Ziehe mich in mein Zimmer zurück, um die weitere Entwicklung abzuwarten. Nur einmal am Tag verlasse ich das Haus, um Einkäufe im nahegelegenen Supermarkt zu erledigen. Selbst ein Steak im benachbarten Restaurant schmeckt mir nicht; da hat es mich schon ordentlich erwischt.

Langsam wirken die Medikamente, doch an Radfahren ist nicht mehr zu denken. In meinem geschwächten Zustand mache ich mich dem Gedanken einer raschen Heimreise vertraut. Ich will mit dem Bus zum nächsten internationalen Flughafen, wobei ich zwischen Port Elizabeth und Kapstadt wählen kann. Natürlich fällt die Wahl auf das 700 km entfernte Kapstadt, das von Anfang an das Ziel meiner Radtour war.

1./2.5.2009, Kapstadt/Wien, 10 km

Die Medikamente haben ihr Werk getan. Der Arzt erklärt, die Malaria sei überwunden, empfiehlt jedoch Nachuntersuchungen.

Ich buche eine Fahrt mit dem Bus nach Kapstadt. Diesmal ist es ein großer und bequemer Linienbus, der abends Jeffreys Bay verläßt und nach einer Nachtfahrt früh morgens in Kapstadt ankommt. Der Bus folgt der Garden Route, in der stockdunklen Nacht ist natürlich nichts zu sehen. Zwei Zwischenstops, keine Besonderheiten. Bei Sonnenaufgang am 2. Mai quert der Bus die letzten Hügel vor Kapstadt, fährt in einem weiten Bogen bergab in die Vororte und zur Busstation.

Mir geht's sauschlecht, ich schaffe es gerade noch bis zu den Toiletten. Den Saustall, den ich dort hinterlasse, versuche ich aufzuräumen, doch das gelingt mir nur teilweise. Die Leute von der Busgesellschaft lassen mich ihre Gemeinschaftsräume benutzen, hier kann ich duschen und mich umkleiden. Und sie zeigen mir den Weg zum Flughafen.

Die östlichen Vororte Kapstadts haben wenig gemein mit der berühmten Wasserfront und dem dahinter aufragenden Tafelberg. Im Osten dominieren Industrie- und Handelsbetriebe, der Betrieb am Flughafen entspricht dem eines mittelmäßig frequentierten europäischen Regionalflughafens.

Eigentlich werden am Flughafen keine Tickets verkauft, doch die Emirates Airlines zeigen sich flexibel und arrangieren einen Ticketkauf. Wenige Stunden später sitze ich im Flugzeug nach Dubai, am späten Abend erreiche ich Wien.

Derart abrupt habe ich mir das Ende meiner Radtour nicht vorgestellt. Aber ich habe Kapstadt erreicht, ziemlich lädiert, nicht strahlend, aber zufrieden, die immense Strecke zurückgelegt zu haben.

Schade, daß ich malariabedingt die Garden Route nicht fahren konnte. Aber die Fahrt durch das Zululand und entlang der South Coast gab mir zumindest einen kleinen Einblick in die Probleme dieses außergewöhnlichen Landes. Jahrhunderte dauernde Rassentrennung ist, wenn überhaupt, nur langfristig überwindbar; es herrscht ein eher angespanntes Klima zwischen schwarzer Mehrheit und weißer Minderheit. Gewalt liegt in der Luft; die südafrikanischen Großstädte sind ein gefährliches Pflaster. Die Kluft zwischen reichen Weißen und überwiegend armen Farbigen ist immens. Im Gegensatz zu den ostafrikanischen Ländern fand ich als ausländischer weißer Radfahrer keinen Draht zur einheimischen schwarzen Bevölkerung. Radfahren in hügeligen und landschaftlich beeindruckenden Küstenregionen war anstrengend und lohnenswert. Herrliche Ausblicke waren eine adäquate Entschädigung für schweißtreibende Anstiege und das Wetter meinte es meistens gut.

Ich habe den afrikanischen Kontinent von Norden nach Süden durchquert. Den größten Teil der Strecke, etwa 12.000 km, auf meinem Fahrrad, einzelne Teilstücke, zirka 4.000 km, mit sonstigen Verkehrsmitteln. Gigantische Strecken. Ich radelte in Wüsten und Savannen, im Hochland von Äthiopien, in der glühend heißen Turkana Region. Am kältesten Punkt Afrikas überschritt ich den Äquator. Ich fuhr entlang traumhafter Strände am Indischen Ozean, durch einen Nationalpark in Tansania, mehrmals durch den Ostafrikanischen Graben. Malawi war schweißtreibend, Mosambik fallweise eintönig und menschenleer. Swasiland habe ich gestreift und Südafrikas Küstenlandschaft war beeindruckend.

Ich bin völlig unterschiedlichen Menschen begegnet. Hilfsbereit und gastfreundlich die Sudanesen, offen die Farbigen Ostafrikas, zugeknöpft die Farbigen Südafrikas, wahre Bestien die Kinder in Äthiopien. Bettelnde Kinder, schwer arbeitende Frauen, schwatzende Männer. Menschen, die unter zunehmenden Naturkatastrophen und Dürren leiden, die ihnen die traditionellen Lebensgrundlagen zerstören. Menschen, die der Immunschwäche Aids, deren Bekämpfung völlig unzulänglich erfolgt, nicht entkommen können.

Einige Situationen waren nicht unkritisch. Viele Straßen führen durch dünn besiedelte Gebiete, in vielen Regionen sind die Männer bewaffnet, Macheten werden vielfach als Arbeitsgerät verwendet, Schußwaffen sind aus Bürgerkriegszeiten oder wegen aktueller Stammesfehden weit verbreitet. Auf einer

einsamen Bergstraße verlangten zwei suspektere Kerle Geld, in einem tansanischen Nest entkam ich im letzten Augenblick einem Taschendieb.

Das Wetter war mir meist wohlgesonnen. Manchmal brennend heiß, manchmal durchwachsen, doch nie wirklich schlecht. Selbst die „große“ Regenzeit hinderte mich in Tansania und Malawi nicht wirklich am Vorwärtskommen.

Radfahren war eine Herausforderung. Oft waren die Tagesetappen zu lang und die Pausen viel zu kurz. Zu oft saß ich viele Tage lang ohne Unterbrechung auf dem Fahrrad. Zu wenig Zeit verbrachte ich an einzelnen Orten, um mich entsprechend zu erholen. Das Ende beider Touren war jeweils wenig glorreich.

Zwei Touren durch unbekanntes Terrain gefahren, manchmal weit von der geplanten Route abgewichen, zweimal das gesetzte Ziel erreicht, wie könnte ich mit diesen Reisen trotz aller Mißgeschicke unzufrieden sein?

## 17. Malaria

Der behandelnde Arzt in Jeffers Bay empfahl drei Nachuntersuchungen, die im Krankenhaus in Klagenfurt durchgeführt werden. Der Befund ist erfreulich, denn das Blutbild zeigt keine Krankheitserreger. Also alles in Ordnung?

Anfang Juni fühle ich mich unwohl. Schlapp, manchmal leichtes Fieber. Der Vertreter meines Hausarztes stellt fest: Eindeutig Lungenentzündung, ich solle entsprechende Medikamente nehmen und abwarten. Zwei Tage später suche ich nach Konsultationen mit meinem Hausarzt das nächstgelegene Krankenhaus auf. Erste Diagnose des Oberarztes: „Sie haben Malaria, monatelang habe ich in Saigon malariainfizierte Patienten behandelt, die Symptome sind eindeutig“.

Seine Diagnose ist punktgenau und die Viren vermehren sich rasend schnell. Keine Chance auf eine erfolgversprechende Behandlung im Krankenhaus der Barmherzigen Brüder in St.Veit/Glan, in der zur Verfügung stehenden Zeit ist das erforderliche Chinin nicht verfügbar. Ein kurzes Telefonat mit DDr. Graninger, Leiter der Abteilung für Infektionen und Tropenmedizin im AKH Wien, hinein in den Rettungswagen und mit Blaulicht ab nach Wien. In so kurzer Zeit habe ich selbst in besten Tagen die Strecke Kärnten - Wien nie geschafft.

Als ich im AKH eintreffe, sind die Chinininfusionen vorbereitet. Die Zahl 4 dominiert: 4 Tage lang täglich 4x4 Flaschen. Die Malaria tropicana hat ein lebensbedrohendes Stadium erreicht, die bisherige Behandlung mit Resochin konnte die rasende Ausbreitung der Parasiten im Blut und damit die rasche Vernichtung der roten Blutkörperchen nicht mehr stoppen. Die Nebenwirkung der Chinintherapie sind beängstigend: sofortiger Hörverlust, ein ständiges Rauschen in den Ohren, Schwindelgefühle. Spritzen gegen Trombose, Tabletten und Blutkonserven ergänzen die Chininbehandlung. Am dritten Tag der Therapie bin ich wieder auf den Beinen, im Hörsaal der Uni Wien im AKH, als DDr. Graninger seinen Studenten die Symptome und Behandlung von Malaria an meinem Praxisfall demonstriert.

Nach vier Tagen sind die Malariaparasiten besiegt. Die Durchquerung Afrikas habe ich weitgehend selbst gemeistert, doch mein Leben verdanke ich einem St.Veiter Oberarzt und einem namhaften Wiener Tropenmediziner.