

Südliches Afrika in weiter Ferne

**Ein Reisetagebuch zwischen Faszination und
Entsetzen**

Rolf Steingruber

©2021 Rolf Steingruber

Lektorat: Mag. Sandra Lang
Umschlaggestaltung: Buchschmiede

Druck und Vertrieb im Auftrag der Autorin/des Autors: Buchschmiede
von Dataform Media GmbH, Wien
www.buchschmiede.at

ISBN:
978-3-99129-191-6



Das Werk, einschließlich seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlages und des Autors unzulässig. Dies gilt insbesondere für die elektronische oder sonstige Vervielfältigung, Übersetzung, Verbreitung und öffentliche Zugänglichmachung.

In Erinnerung an meinen langjährigen Studienfreund
und Reisebegleiter Rainer Bergthaler

INHALTSVERZEICHNIS

Danksagung	7
Vorgeschichte.....	9
Aufbruch nach Süden	23
Eine Pistole bringt uns in arge Verlegenheit	26
Endlich geht es gemeinsam los.....	28
Unerschwingliche Schiffspassagen.....	33
Brutaler Kampf mit Blutsaugern.....	37
Weiter in Richtung Atlantik.....	40
Eviva España!.....	42
Portugal ist anders.....	45
Die letzte Etappe in Europa	60
Mein Wiedersehen mit Afrika	69
Kreuz und quer durch Marokkos Mittelgebirge.....	78
Aufbruch nach Schwarzafrika	102
Die Zeit in Dakar	117
Aufbruch ins Innere des Kontinents.....	128
Mali – schwierige Reisebedingungen.....	139
Weiter Richtung Osten	153
Mopti, das Venedig von Mali	157
Auf unwegsamen Pfaden im mystischen Dogonland....	163
Durch die Gondo-Ebene nach Obervolta.....	170
Im Land der ehrbaren Männer	184
Erste Begegnung mit Entwicklungshilfeprojekten	193
Kraftzehrende Weiterfahrt nach Osten	197
Ein nächtliches Abenteuer.....	206
Letzte Etappe in Obervolta	212
In der Hauptstadt des Niger	215
Die Dornbuschsavanne – ein unerbittlicher Begleiter....	227
Ungelöste ethnische und religiöse Spannungen.....	234
Das Hochland von Jos.....	244
Durch Nigerias unruhigen Nordosten	251

Sand, Hitze und kein Wild.....	265
Faszinierendes Nordkamerun	272
Wellblechpisten, Staub und technische Probleme	287
Hinauf ins Hochland von Adamaoua	294
Weiter zu zweit	297
Unheimlicher Urwald	306
Zwischenstopp in Bangui.....	312
Auf dem wasserreichsten Fluss Afrikas.....	315
Dunkle Wolken am Himmel von Brazzaville.....	339
Langsam zieht sich die Schlinge zu	342
Blutige Kopfrasur	347
Im Herzen der Finsternis.....	351
Alles schläft, schmerzvoll wacht	361
Das Blatt beginnt sich zu wenden.....	364
Vorübergehend auf freiem Fuß	375
Wieder Polizeiwillkür	388
Eingeschränkte Bewegungsfreiheit.....	397
Warten auf die große Chance	402
Bange Flugmomente	412
Eine Tropeninsel wie im Bilderbuch.....	414
Wir genießen unser Inseldasein	417
Auf See	424
Winterliche Kälte	443
Nachwort	459
Anhang.....	465

Danksagung

Vielen Menschen sind wir im Laufe dieser abenteuerlichen Reise begegnet. Bis auf einige Ausnahmen waren es ausgesprochen positive Begegnungen, dank derer letztlich alles gut verlaufen ist. Diesen haben wir zu danken.

Ich denke da an den geselligen Portugiesen Alexandro, an die gastfreundliche Familie Bouloumié, an Herrn Brasch, den hilfsbereiten Kanzler der Deutschen Botschaft in Dakar sowie an Herrn Twitting, den Leiter des Zementwerkes in Sokoto, nur um ein paar von ihnen zu nennen. Sie waren es, wie so viele andere, die uns unterwegs auf unterschiedliche Weise Unterstützung und Hilfe geboten haben.

Mein besonderer Dank gilt aber auch den vielen Missionsangehörigen, die uns an entfernten Standorten entlang unserer Route mit Verpflegung, Unterschlupf und Rat aus so manch belastender Situation wieder aufgerichtet haben. Ohne sie hätten wir diese beschwerliche Reise wohl kaum geschafft.

Es soll auch nicht unerwähnt bleiben, dass wir dank des Wirkens aufrechter Persönlichkeiten auch die dunkelsten Momente dieses Abenteuers gut überstanden haben. Stets haben wir dem Gerechtigkeitsempfinden und dem Guten im Menschen vertraut, selbst wenn dieses Vertrauen zuweilen auf eine harte Probe gestellt worden ist.

Auch möchte ich jenen danken, die mich bei der Erstellung dieses Buches unterstützt haben. Ich denke diesbezüglich zuerst an Rainers Geschwister Gertrud und Hans Bergthaler, die mir mit der Überlassung von Rainers Tagebuch einen großen Dienst erwiesen haben. Des Weiteren gebührt Dank Mag. Sandra Lang und Werner

Pelz für die redaktionelle Überarbeitung des Buchtextes. Mein ganz besonderer Dank gilt aber meiner Frau Carmen, die mir in vielen Stunden geduldigen Zuhörens wertvolle Tipps und Anregungen zur Gestaltung diverser Buchpassagen gegeben hat.

Vorgeschichte

Afrika, ein Kontinent der mich immer wieder fasziniert! Die einzigartigen Erlebnisse meiner ersten Afrikareise im Jahre 1964¹ hatten mich tief geprägt. Somit war nach meiner Rückkehr bald klar, dass ich mehr von diesem Kontinent kennenlernen wollte. Vor allem der Süden versprach unglaubliche Naturschönheiten und eine damals noch intakte Wildtierwelt.

Die Reaktionen meiner fünf bis sechs Studienkollegen als potenzielle Reisebegleiter fielen geteilt aus. Kein Wunder. Mit der Anzahl der bereits hinter uns liegenden Semester waren wir alle schon in der „Endrunde“. Einige standen unmittelbar vor ihrem Diplom. So knapp vor Studienende noch eine mehrere Monate währende Reise wagen? Zumal deren Ende nicht absehbar war.

Schließlich siegte bei dreien von uns die Abenteuerlust: Rainer Bergthaler, einem meiner Semesterkollegen, verursachte das nahende Studienende keine Panik. Auch Armin König, ein Forstwirt im gleichen Semester, packte die Reiselust. Allerdings wollte er vor der Abreise noch sein Studium beenden. Und meine Wenigkeit. Ich war so wieso voller Tatendrang. Zwar hatte ich das Zeitproblem mit dem Studium vor Augen, meinte jedoch, die "verlorene" Zeit der Reise später wieder aufholen zu können.

So machten wir drei uns im Jänner 1967 an die ersten Planungsarbeiten. Wie schon bei den vorhergegangenen Reisen galt es zuerst ein geeignetes Fortbewegungsmittel

¹ Mein erstes Buch: „Weit ist der Weg nach Daressalam“, 2013 erschienen im Röhl-Verlag.

zu wählen. Keine leichte Aufgabe bei schwacher Geldbörse. Allein schon deshalb kam ein Auto nicht in Frage. Schließlich fiel die Wahl auf motorisierte Zweiräder. Bei den voraussichtlich schlechten Straßenverhältnissen mussten die Fahrzeuge zudem leicht und nach Möglichkeit geländetauglich sein. Doch wer stellte derartige Fahrzeuge her und würde sie uns kostengünstig zur Verfügung stellen?

Da entdeckten wir bei der Firma Puch ein neues Moped-Modell, das unsere Aufmerksamkeit erregte: Das „MC 60“. Eine Abkürzung für Moto Cross und 60 cm³ Hubraum. Aus verkehrsadministrativer Sicht eigentlich kein Moped mehr, versprach es aber von der technischen Konzeption gute Geländetauglichkeit. Vorne und hinten langhubige Stoßdämpfer mit starken Schraubenfedern. Dazu robuste Räder und ein hoch gelagerter Motor mit Zwangsluftkühlung und höher gelegtem Auspuff. Sie sahen einfach superschick aus, diese Zweiräder. Gewiss, die simple Fahrradklingel auf dem Lenker sowie Pedale, um im Bedarfsfall mitzutreten zu können, verrieten ihre konzeptionelle Herkunft: Letztendlich waren es doch Mopeds. Aber das tat der Sache keinen Abbruch.

Wir nahmen Kontakt mit der Firma Puch auf. Man zeigte sich an unserem Vorhaben sehr interessiert. Nach längerem Hin und Her kam die kurz gehaltene Antwort: Die gewünschten Zweiräder würden uns zur Verfügung gestellt. Mehr war vorerst nicht in Erfahrung zu bringen. Aber diese grundsätzlich positive Zusage reichte schon. Damit war das Transportproblem vorerst gelöst.

Der Anfang war gemacht. Nun mussten wir die Reiseroute hinunter in den Süden Afrikas planen. Mit den Mopeds die Sahara zu durchqueren, schlossen wir aus. Wo sollten auf dem Fahrzeug ausreichende Mengen an

Trinkwasser und Treibstoff verstaubt werden – neben all der erforderlichen Ausrüstung? Guter Rat war teuer.

Durch Zufall erfuhren wir von einer Afrikadurchquerung, die kurz zuvor einige Medizinstudenten gemacht hatten. Rasch war einer der Teilnehmer in seiner Studentenbude gefunden. Doch bald mussten wir erkennen, dass die technischen Vorgaben für deren Reise gänzlich anders waren. Sie hatten nämlich von der tschechischen Autofirma Tatra einen großen Allrad-LKW zur Verfügung gestellt bekommen. Räder so groß und schwer, dass am Fahrzeug montierte schwenkbare Ausleger für den Radwechsel erforderlich waren. Mit einigen Fässern Treibstoff auf der Ladefläche konnten sie mühelos Distanzen bis zu 2.000 km bewältigen ohne nach einer Tankstelle Ausschau halten zu müssen. Wenn notwendig überquerten sie damit problemlos so manche „grüne“ Grenze ins nächste Land.

Ohne größere Zwischenfälle hatten sie den ganzen Kontinent bis hinunter nach Kapstadt bereist und planten, über Ostafrika zurück Richtung Heimat zu fahren. Im Süden Äthiopiens ereilte sie dann ein unerwartetes Schicksal. Bei der Überquerung des Omo-Flusses mit einer selbstgebauten Fähre neigte sich plötzlich das fragwürdige Wassergefährt – und der schwere LKW verschwand mitsamt der Ladung für immer in den Fluten.

Ein Stück Blech, darauf eine gemalte Afrikakarte mit der Reiseroute bis zum Omo-Fluss, hing nun an einer Wand des Studentenzimmers. Das Einzige, was sie von ihrem LKW nach Hause gebracht hatten. Es war Teil des Außenblechs der linken LKW-Tür, den sie nach mehreren Tauchgängen mühselig haben herausschneiden können. Gewiss eine interessante Begegnung, aber für unsere Pläne nicht geeignet.

Letztlich gelangten wir zur Erkenntnis, dass eine Anreise auf dem Landweg, ganz abgesehen von der Dauer, nicht in Frage kam. Also blieb nur der Seeweg. Im Klartext: wir mussten mit unseren Fahrzeugen jene Häfen in Südeuropa ins Auge fassen, deren Schiffe das südliche Afrika anliefen. Wir dachten an Marseille und Lissabon. Von dort würden mit Sicherheit Schiffe bis nach Kapstadt auslaufen oder von Lissabon bis nach Luanda, der Hauptstadt Angolas. Von Luanda wäre es dann nicht mehr allzu weit ins südliche Afrika. Eventuell käme auch noch ein Hafen im Golf von Guinea in Frage, um von dort weiter gen Süden zu fahren. Damit war klar, dass uns die ersten Kilometer der Reise ins südwestliche Europa führen würden.

Dann war die Frage der Visa zu klären. Wo sollten wir beginnen bei den vielen Ländern, die auf unserer Reiseroute lagen? Für Angola war Portugal zuständig. Gute Nachricht auf der Botschaft in Wien. Wir bräuchten keines. Angola war damals noch Kolonie von Portugal. Und für alle südlich von Luanda liegenden Häfen? Hier war Südafrika zuständig. Ebenfalls kein Visum erforderlich, jedoch mussten wir spätestens bei der Ankunft den Nachweis ausreichender Reisemittel erbringen. Das lag noch in weiter Ferne und war somit vorerst kein Thema. Rainer, der stets alle Eventualitäten abwog, schlug vor, doch auch für die Staaten Westafrikas Visa zu besorgen. Schließlich wisse man nie, was auf einen zukomme. Glücklicherweise war damals für die Mehrzahl der Länder Westafrikas noch die französische Botschaft in Wien zuständig. Ohne irgendwelche Auflagen erhielten wir mit Ausnahme des Senegal und Mali für die anderen frankophonen Staaten die Visa.

Der Senegal hatte anlässlich des "Jahres des Tourismus" 1967 allen Touristen freie Einreise zugesichert. So zumindest die Aussage der französischen Botschaft in Wien. Und für Mali müssten wir, sofern eine Anreise über Westafrika erforderlich würde, uns in Dakar umsehen. Dies allerdings, so die warnenden Worte eines Botschaftsangestellten, würde keine einfache Sache werden. Aber wer wagt, gewinnt...

Medikamente für die diversen Krankheiten besorgten wir uns unentgeltlich bei den Vertretungen der größeren Pharmafirmen in Wien. Impfungen wollte man uns, so wie bis heute zur Absicherung aller Eventualitäten üblich, weit mehr verabreichen als nötig und als uns lieb war. So auch gegen die Schlafkrankheit, für die, wie wir erst später erfuhren, unter Kurzreisenden so gut wie keine Ansteckungsgefahr bestand – und die Impfung daher völlig unnütz gewesen war. Als Folge dieser Aktion humpelte ich jedenfalls mehrere Wochen, als wäre ich in unachtsamer Weise dem gerade ausschlagenden Huf eines Gauls in die Quere gekommen.

Reiseinformationen über die südlichen Länder Afrikas waren eher bescheiden. Von Angola existierte so gut wie nichts. Über Südwestafrika², das für uns wegen der dort noch gebräuchlichen deutschen Sprache einen ganz besonderen Stellenwert einnahm, lagen Reisewarnungen für Fahrten ins Landesinnere vor. Die dort üblichen LKWs mit besonders großer Spurbreite würden in den sandigen Gebieten schwer passierbare Fahrinnen hinterlassen. Allen anderen Fahrzeugen würde das erhebliche Probleme bereiten. Für einspurige Fahrzeuge dürfte es aber kein

² Heute Namibia

Hindernis darstellen. Meinten wir jedenfalls. Für Südafrika standen sogar schon Reiseführer zur Verfügung.

Letztlich gab es noch einen Aspekt zu klären, eigentlich den wichtigsten: nämlich die Finanzen. Bei Studenten herrscht normalerweise „Schmalhans Küchenmeister“ in allen Finanzfragen, es sei denn, man kann auf betuchte Eltern bauen. Dies war bei keinem von uns der Fall. Also war bei der Planung des Reisebudgets, wo immer möglich, strengstes Sparen angesagt.

Gehen wir kurz der Reihe nach die einzelnen Ausgabenposten einer Reise durch: Übernachtungen waren mit dem Zelt geplant, demnach ein kostenfreier Posten. Verpflegung würde durch die eigene Küche erfolgen. Dafür setzten wir einen Tagesbedarf von maximal zwanzig österreichischen Schilling³ pro Kopf an.

Für die Fortbewegung an Land waren wir dem Durst der Mopeds ausgeliefert, der bei etwa drei Litern pro 100 km lag. Daran war nicht zu rütteln. Fallweise Ausgaben für notwendige Schiffsfahrten stellten die große Unbekannte dar. Wir wollten versuchen, die Schiffspassagen möglichst durch Arbeiten an Deck zu bezahlen. Das allerdings sollte sich später als nicht so einfach erweisen.

Weitere Kosten für Visa sowie Medikamente konnten wir vorab minimieren und die Postgebühren für unsere Briefe nach Hause würden sich in Grenzen halten. Reparaturen an unseren Mopeds planten wir selbst zu erledigen. Wir waren der Überzeugung, Arbeiten an den Fahrzeugen mit Sicherheit besser bewältigen zu können als irgendjemand anderer entlang unserer Reiseroute. Die wichtigsten Ersatzteile nahmen wir mit. Für Unvorhergesehenes gab es keinen Posten. Es durfte eben nichts in

³ 1,4 Euro

diesen Belangen eintreten – eigentlich schon sehr gutgläubig!

Damit war der Kostenfaktor größtmäßig festgelegt. Dies musste nun mit unseren verfügbaren Mitteln in Einklang gebracht werden. Alles zusammengekratzt, einschließlich der Leihgabe eines guten Freundes, kam ich auf 8.000 öS⁴. Damals eine Menge Geld, vor allem für einen Studenten. Und ich hoffte, dass dies reichen würde.

Wie schaffte ich es überhaupt, ohne regelmäßige Einkünfte einen derart großen Betrag anzusparen? Es war das Ergebnis vieler Nachhilfestunden in Mathematik sowie schwerer körperlicher Arbeit als einfache Hilfskraft bei Tanzveranstaltungen am Wochenende in der Wiener Hofburg.

Dort hatte ich gemeinsam mit einem Schicksalsgenossen die Aufgabe, das stets durstige und tanzfreudige Publikum mit Trinkbarem zu versorgen. Der benötigte Nachschub an Kisten mit Bier, Coca Cola, Fruchtlimonaden und Sekt wollte kein Ende nehmen. Zuerst im Keller zum Aufzug tragen und anschließend zwei Stockwerke höher in die Bar. Anfangs relativ leicht, artete die Arbeit mit fortschreitender Ballnacht, die nicht vor fünf Uhr früh endete, zur regelrechten Qual aus, denn die Ansprüche der tanzenden Gäste wurden nicht weniger. Auch wollte die Zeit nicht schneller verstreichen.

Da hatte mein Kumpel eine blendende Idee: Wir begannen zu vorgerückter Stunde im Keller eine Flasche Sekt zu öffnen. Allerdings standen für eine Fahrt in den Keller nur wenige Minuten zur Verfügung, demnach musste die Flasche auf der kurzen Fahrt bis zum Erreichen der oberen Etage im Aufzug geleert sein. Nicht ganz einfach, zu zweit aber schon zu schaffen. Und wohin mit

⁴ Umgerechnet mit heutigen Kurs etwa 580 Euro!

der leeren Flasche, um keine Spuren zu hinterlassen? Einfach im offenen Aufzugsschacht verschwinden lassen, wo sie mit kurzem Klirren im unteren Schachtbereich in tausend Scherben landete.

Es handelte sich keineswegs um einen modernen Aufzug mit geschlossener Kabine, sondern um ein einfaches, sehr luftiges System, das genügend Freiraum für derartige Vorgänge bot. Und die Wirkung des Sektkonsums war verblüffend: Die Arbeit erschien auf einmal nicht mehr so anstrengend und auch das Zeitwahrnehmungsgefühl begann angenehme Auflösungserscheinungen zu zeigen. Kurz gesagt, ich hatte das schöne Gefühl, dass die Zeit rascher verging. Und damit dieses Gefühl eine gewisse Nachhaltigkeit erlangte, öffneten wir zu einem späteren Zeitpunkt noch eine zweite und später eine dritte Flasche.

Niemand bemerkte unser Tun.

Nachdem bekanntlich der Mensch ja nie zufrieden ist mit dem, was er hat, setzten wir bei weiteren Balleinsätzen unserem gewünschten Effekt noch die Krone auf: Wir fanden die Aufkleber der Champagnerflaschen äußerst interessant, besonders die gelben von "Veuve Clicquot". Wir drehten und wendeten die Flaschen und konnten letztlich der Versuchung nicht widerstehen. Allerdings waren diese Flaschen im Gegensatz zum Sekt akribisch genau gezählt und ihr Bestand auch regelmäßig geprüft. So fiel der Fehlbestand dieser kostbaren Flüssigkeit schon in Kürze auf, doch niemand konnte sich das Verschwinden erklären. Auch die regelmäßigen Taschenkontrollen beim Verlassen der Hofburg erbrachten kein Ergebnis. So wird wohl erst beim nächsten Aufzugservice – am Sankt Nimmerleinstag – des Rätsels Lösung gefunden werden.

Anfang Juli 1967 absolvierte Armin sein Diplom. Rainer und ich waren mit einigen schweren Prüfungen und der Abgabe von Programmen bis zum Ende des Sommersemesters auch nicht faul. Danach konzentrierten wir uns auf die letzten Vorbereitungen, bis endlich Anfang August, also knapp zwei Wochen vor unserer geplanten Abreise, die erlösende Zusage aus dem Grazer Puch-Werk kam: Unsere Fahrzeuge wären abholbereit!

In Graz eingetroffen, wurden uns ohne große Formalitäten und Einweisungen die Zweiräder übergeben: Zwei MC 60 und ein MC 50⁵ in knallroter Farbe, die sich rein äußerlich durch nichts unterschieden. Schwer beeindruckt von der technischen Konzeption, ließen die drei wunderschönen Fahrzeuge unsere Herzen gleich höher schlagen. Es handelte sich, wie uns der technische Leiter des Puch-Werkes erklärte, um Testfahrzeuge. Wohl hätten sie schon einige Kilometer hinter sich, wären jedoch in erstklassigem Zustand. Verkehrstechnisch waren die drei Fahrzeuge als Mopeds zugelassen. Optisch untermauerten diesen Tatbestand am Lenker montierte altmodische Fahrradklingeln sowie richtige Pedale zum Starten und als Fußablage. Als Gegenleistung sollten wir für die Firma Puch in regelmäßigen Abständen Fahrberichte senden.

Damit war der Weg für unser Abenteuer in den fernen Süden frei!

Auf dem Rückweg von Graz kam es dann zu einem peinlichen Zwischenfall. Es war schon später Nachmittag, als wir endlich mit den drei Maschinen das Werk verließen. Zu spät für eine Rückfahrt nach Hause bei Tageslicht. Außer etwas Geld zum Bezahlen des Treibstoffes für die Mopeds hatte keiner von uns auch nur einen

⁵ Also zwei Mopeds mit 60 cm³ und eines mit 50 cm³ Hubraum

Schilling mehr dabei. So fassten wir den Entschluss, noch etwas abzuwarten, um nach Einbruch der Dunkelheit in einem Rohbau am Stadtrand von Graz die Nacht zu verbringen.

An der nördlichen Peripherie angekommen, fanden wir bald das Richtige. Ein ganzes Viertel von Einfamilienhäusern, die sich in unterschiedlichem Bauzustand befanden.

Es herrschte völlige Dunkelheit. Nur die Silhouetten der Häuser waren noch auszumachen. Nirgends brannte ein Licht. Also alles leerstehende Gebäude. Da würden wir schon etwas Passendes finden, um wenigstens für die Nacht ein Dach über dem Kopf zu haben. In einiger Entfernung eines dieser halbfertigen Bauwerke stellten wir die Motoren unserer Fahrzeuge ab und warteten. Kein Mucks, nichts regte sich.

Vorsichtig schoben wir die Fahrzeuge in die Nähe des Hauseinganges, stellten sie ab und schlichen über einen schmalen Holzladen hinein. In der Mitte bog er sich derart durch, dass wir meinten, er würde jeden Moment brechen.

Das Haus hatte nur eine Eingangsöffnung. Die Türe fehlte noch. Drinnen war es stockfinster, so dass wir geraume Zeit brauchten, um uns an die Dunkelheit zu gewöhnen. Vorsichtigen Schrittes querten wir hintereinander den Vorraum und erreichten über eine kleine Betonschwelle den nächsten Raum. Dort war es bedeutend wärmer. Es roch stark nach frischem Mauerwerksmörtel. Vielleicht wäre es im nächsten Raum noch angenehmer, meinten wir uns gegenseitig leise zuflüsternd. Jedoch befand sich vor der nächsten Türöffnung ein zugezogener Vorhang.

Rainer, der als Erster davorstand, schob den Vorhang langsam zur Seite und verschwand in der Dunkelheit. Ohne zu zögern folgte ich ihm. Wohlige Wärme empfing

uns. Wunderbar, dachte ich im ersten Augenblick, das ist doch genau das, was wir brauchten. Doch plötzlich dämmerte es uns: Der Raum war offensichtlich geheizt. Also musste hier bereits jemand wohnen!

Ich blieb stehen. Armin, der hinter mir ging, stieß an mich. Rainer, vor mir, war nicht zu sehen. Ich konnte aber seinen Arm fühlen. Keiner sprach es aus, aber wir wussten, was zu tun war: Nichts wie raus hier!

Rasch machten wir kehrt, durchquerten in höchster Eile die beiden Eingangsräume und gelangten über den schwankenden Holzladen ins Freie. Keinen Augenblick zu früh!

In der dunklen Eingangsöffnung des Hauses waren auf einmal die vagen Umrisse einer Gestalt zu sehen. In höchster Lautstärke begann sie zu schreien, gleichzeitig leuchtete sie mit einer Taschenlampe aufgeregt hin und her. Etwas von Dieben, Einbrechern und Polizei war zu hören, gefolgt von allerlei wüsten Drohungen.

Sofort gingen in den Nachbarhäusern die Lichter an und andere Rufe schallten zu uns herüber. Weg von hier, so schnell wie möglich! Wir starteten in Windeseile unsere Mopeds und brausten los. Rasch verhallten hinter uns die Schreie der gestörten Hauseigentümer. Nach ein paar Kilometern hielten wir an, noch ganz unter dem Eindruck des soeben Erlebten. Dann aber setzte ein lautes Gelächter ein. Unsere illegale Übernachtung hatten wir uns etwas zu naiv vorgestellt. Viel hatte wohl nicht gefehlt, dann wären wir in einer Wachstube der Polizei gelandet. Dort wäre es zwar auch warm gewesen – aber wahrscheinlich wenig gemütlich. Und die Heimreise hätte sich auch verzögert.

Was also tun zu so nächtlicher Stunde? Trotz Sommers war die Nacht empfindlich kühl und die Luft feucht. Einfach im Freien übernachten war also keine gute Lösung. So fiel der Beschluss, in den nächsten Wald, möglichst mit

Laubbäumen, zu fahren. Dort würde es bestimmt wärmer sein. Nach einigen Kilometern Richtung Norden machten wir auf der linken Seite der Straße die dunklen Konturen eines Waldes aus. Flugs bogen wir bei nächster Gelegenheit ab.

Nach kurzer Fahrt auf einem äußerst holprigen Weg fanden wir uns tatsächlich am Rande eines Laubwalds wieder. Wir fuhren noch ein paar hundert Meter weiter hinein, hielten an und prüften bei Scheinwerferlicht den Boden. Überall viel Laub. Genau das, was wir suchten. Wenig später lagen wir auf dem weichen Waldboden und deckten uns mit den Blättern zu. Schon bald war ich im Reich der Träume. Doch lange hielt die Nachtruhe nicht an. Die Liegestätte war unbequem, es drückte an manchen Stellen und von oben schlich sich hartnäckig die Kälte herein. Beim ersten Morgengrauen waren wir hellwach und aufbruchsbereit. Wir alle hatten sicherlich in unseren Leben schon besser geschlafen...

Als wir nach der Ankunft in Wien beim Österreichischen Touringclub unsere "Carnets de Passage"⁶ abholten, kam die Idee auf, doch unsere Abreise irgendwie publik zu machen.

Tage später standen wir vollgepackt am Wiener Ring in der Nähe des Touringclubs, so als würden wir schon losfahren. Reporter der verschiedenen Zeitungen knipsten Fotos und interviewten uns über unsere Reiseabsichten sowie über die geplante Route. Tags darauf konnten wir uns in verschiedenen Zeitungen abgebildet betrachten.⁷

⁶ Internationales Zolldokument für ein Fahrzeug, das praktisch für alle Länder Afrikas benötigt wird.

⁷ Siehe Anhang