

Reisebericht des Kollegen Franz Heim über seine Fahrt  
nach Afrika, dem schwarzen Kontinent.

Bong, 28.7.1965

Lieber Herr Wesely !

Endlich komme ich dazu, Ihnen einen kurzen Reisebericht über meine Fahrt nach dem schwarzen Erdteil zu senden. Habe mich inzwischen gründlich eingelebt und meine Frau nachkommen lassen. Auch sie fühlt sich ganz wohl. Mit meiner Arbeit bin ich sehr zufrieden. Bin Boss von vier Schwarzen und habe für die Instandhaltung des Fuhrparks meiner Arbeitgeber zu sorgen. Nach Arbeits-schluß, welcher hier um 15,00 Uhr ist, bin ich fleissig beim Insektenfang. Konnte bis jetzt an die ca. 170 Arten Großschmetterlinge für Liberien feststellen. Nun ist der Fang aber vorbei, die Regenzeit hat begonnen, das Wasser kommt in Eimern vom Himmel herunter. Wie ist das Wetter in Steyr? Nun zum Reisebericht. Sie können den Text natürlich abändern und zuschneiden wie Sie ihn brauchen. Wenn das Abschlußheft fertig ist, schicken Sie mir bitte eines. Bin sehr interessiert daran. Werde die Runde finanziell ein wenig unterstützen. Doch nun Schluß für heute. Viel Erfolg beim Falterfang wünscht der Runde und allen Kollegen wie auch Freunden

Franz Heim.

Und hier mein Reisebericht.

Ich war schon immer ein unruhiger Geselle den das Abenteuer lockte. Meine Gedanken, mein Sehnen schweiften seit eh und je in weite Fernen. Ich wollte Unbekanntes erleben; fremde Menschen und Länder kennen lernen, und nebenbei ein bißchen Geld verdienen. Mit Fred, Herbert und Karli, einem Schweizer, fand ich Kollegen gleichen Sinnes. Der Fahrt in weite Fernen, ins Unbekannte stand also nichts mehr im Wege. Unser fernes Ziel ist die Westküste Afrikas. Wir wollen Liberia, der ältesten afrikanischen Republik und deren Hauptstadt Monrovia, einen Besuch abstatten und dort Frau Asen - die auch den Linzer Entomologen, von ihrer Museumstätigkeit her, keine Unbekannte sein dürfte - in ihrer Arbeitsstätte in der Erzmine Bong, unsere Aufwartung machen. Am 18.12.1964 ist es soweit. Um fünf Uhr früh besteigen Fred, Karli der Schweizer und ich den wohlgerüsteten, frisch überholter Volkswagenkombi und ab gehts im Karracho, Richtung Salzburg. Herbert bleibt vorläufig zurück und will mit dem Flugzeug in Zürich zu uns treffen. Unser erstes Rastziel ist laut Streckenplan München. Mit frohem Mut und flotter Fahrt geht es der Hauptstadt Bayerns entgegen. Das Tempo steigert sich, die Tachometernadel schnellt vor. Kurz vor München krachte es und der "generalüberholte" Motor hat ausgedient. Das ist Pech. Wir müssen zu unserem Schrecken und Leidwesen, die schmalen Geldbörseln öffnen und einen Austauschmotor kaufen. Damit war praktisch "oh Schande", das erste Abenteuer überstanden. Die Fahrt führt weiter, Richtung Zürich. In Zürich trifft verabredungsgemäß Herbert zu uns. Hier verweilen wir zwei Tage um noch verschiedene Besorgungen zu erledigen und wollen uns bei dieser Gelegenheit, die Stadt etwas näher besehen. Karli macht den Führer. Weiter geht die Fahrt, nach Frankreich hinein. Wir fahren mit kurzen Untertreibungen Tag und Nacht, schlafen in unserem Kombi, zwar nicht sehr bequem, doch immerhin gut und wechseln beim Fahren

einander ab. In Frankreich haben wir ein weiteres gefährliches Abenteuer zu bestehen. Es hätte leicht das Ende unserer hoffnungsfroh begonnenen Fahrt ins Unbekannte bedeuten können. Unser Vehikel, Baujahr 1953, spielte uns wiederum einen Streich. Wir verlieren bei Nachtfahrt ein Hinterrad. Bei Taschenlampenbeleuchtung wird montiert, die Zähne klappern vor Kälte, doch wir schaffen es, das Rad ist wieder oben. Uns fror erbärmlich. Die Einstellung der Bremsen holten wir erst in Spanien nach. Zum Glück gabs bis dorthin keinen weiteren Schaden. Doch vorerst sind wir noch in Frankreich. Ab Lyon geht unsere Fahrt sehr wechselhaft vor sich. Von der sicherlich reizenden Landschaft ist, um diese Jahreszeit des schlechten Wetters wegen, nicht viel zu sehen. Wir überqueren die Pyrenäen und sind gottlot, endlich in Spanien. Unsere Strecke führte oft in Höhen von 2000 m und darüber. Kälte, Schnee und Regen waren unsere ständigen Begleiter. Nun wechselt die Landschaft. Über Aragonien geht die Reise tief nach Spanien hinein. Die Fahrt verläuft recht abwechslungsreich und wohltuend. Angenehme Wärme und laue Winde umschmeicheln uns. Unsere steifen Glieder werden wieder biegsam. Orangenhaine, Zitronenpflanzungen und Olivenhaine mit reifen Früchten, wechseln in bunter Folge einander ab. Langsam nähern wir uns der Sierra Nevada, einer schwierigen Gebirgskette im südöstlichen Spanien, die es zu überqueren gilt. Schlagartig verlieren sich die Orangen- und Olivenhaine und werden von wildzerklüfteten Steinwüsten abgelöst. Wir haben wiederum beträchtliche Höhenunterschiede von 2000 m zu überwinden bevor wir auf der anderen Seite Granada erreichen. Granada ist eine sehenswerte Stadt und sehr zu empfehlen. Wir aber müssen weiter, dem vorläufigen Zielort Malaga entgegen. Müde langen wir an. Der Heilige Abend ist angebrochen. Wir verbringen ihn auf heimatliche Art und Weise im Hotel zu Malaga. Trotz der Weihnachtsfeiertage gibt es für uns weder Rast noch Ruh. Am 25.12. dem 1. Weihnachtstag geht die Fahrt weiter nach Gibraltar. Hier schiffen wir uns zur Überfahrt ein. Die Überfahrt nach Afrika, zu dem lange ersehnten schwarzen Kontinent, ist herrlich. Delphine verfolgen spielend und springend die Fähre. In Tanger werden wir gelandet. Die Stadt Tanger selbst, hat ihre wirtschaftliche Bedeutung verloren, doch Schwarzhandel und dunkle Geschäfte blühen einmalig. Mit unserem Kombi führt die Reise weiter, Rabat der Haupt- und Residenzstadt Marokkos entgegen. Rabat ist eine hochmoderne Stadt, mit einer lebhaft pulsierenden Altstadt, der sogenannten Medina. Hier geht das Leben wie vor hundert Jahren vor sich. Buntes Treiben auf allen Plätzen und Gassen. Daneben enge, mufflige Gassen, wo es alles zu kaufen gibt was man eben zum Leben braucht. Für Fremde jedoch, ist die Altstadt direkt zum Fürchten. Casablanca, die bekannte Hafenstadt, erheblich größer als Rabat, ist unser nächstes Ziel. Ebenso modern wie Rabat, hat auch Casablanca seine Medina (Altstadt), mit womöglich noch engeren, finsternen Gassen und Gäßchen. Wie ich mir sagen laße, war während der Franzosenzeit, in Casablanca das größte Liebesnest der Welt. Es waren über 11.000 Freudenmädchen aller Rassen vertreten. Auch noch heute gibt es in Casablanca tausende Vertreter des ältesten Gewerbes der Welt. Wir aber liegen fest. Müssen um das Visa für Mali bangen. Es läßt schon allzulange auf sich warten. Karli, unser Schweizerkollege, bekommt das Warten satt und will zurück in die Heimat. Doch ohne Geld ein schlechtes Unterfangen. Herbert, mit Moneten besser eingedeckt, schießt ihm das Geld für den Flug nach Spanien vor. Ich lege auch noch eine Kleinigkeit dazu. Vom Fernfieber geheilt, mehr oder weniger sich selbst überlassen, tritt Karli auf etwas unbequeme Art, per Autostop seine Heimreise an.

Jetzt sind wir nur noch drei. Endlich haben wir das Visé für Mali, es kann wieder mal weitergehen. Ursprünglich wollten wir ganz westlich der Sahara fahren, doch die Piste versandet zusehends. Sie ist stellenweise nicht mehr vorhanden und wurde behördlich gesperrt. Die jungen afrikanischen Regierungen haben weder Mittel noch Geld, um für die Instandhaltung Sorge zu tragen. Wir sehen uns gezwungen, einen Umweg von 1.200 km, über die Mittelachse Oran (Algerien)-Colomb Bechar (Algerien)-Gao (Mali) fahren zu müssen. Der größte Teil Marokkos besteht aus Gebirgszügen und Bergen (z.Bsp. Hoher Atlas, mit Höhen bis 4000 m und darüber), Sand und Steinen. Nur an den Meeresküsten und Uferstreifen der Meere sind verschiedene Landstriche einigermaßen fruchtbar. Es wird dort Viehzucht betrieben. Die Landbewohner, sehr träge, nach unseren Begriffen faul, hüten am liebsten ihr Vieh, denn da können sie im Sitzen noch schlafen. Kurz vor der marokkanisch-algerischen Grenze müssen wir wiederum einen Umweg von 300 km, wegen der unglaublich schlechten Piste, auf der wir uns einige Male verirrt, im Kauf nehmen. Nur schleppend kommen wir voran. Zerrissene und zerfetzte Autoteile gemahnen zur Vorsicht. Zurückgebliebene, verborgene Minen, von den letzten marokkanisch-algerischen Scharmützel und Grenzkonflikten stammend, lauern noch auf späte Opfer. Endlich kommen wir über dem Hochland der Schotts, auf eine tadellos gepflegte, links und rechts von gewaltigen Bergketten und Bergen des Atlasgebirges gesäumte, neue Straße, die im Auslauf bei der Oase Figuiq, dem schönsten grünen Flecken, den wir in Nordafrika je gesehen haben, ihr vorläufiges Ende nahm. Von der Oase Figuiq führt eine schöne, gute Straße, über Colomb Bechar nach Adrar, dem Tor der Sahara. Die Straße wurde von französischen Legionären gebaut und ist heute noch ein wichtiger Stützpunkt der Franzosen in Algerien. In Adrar tanken wir 250 Liter Benzin für unsere große Fahrt durch die Sahara. Es ist die letzte Tankstelle für 1,600 km Wüstenfahrt. Außerdem müssen wir hier zuwarten, bis ein kleiner Wagenkonvoi sich zusammenfindet. Einzelnen Fahrzeugen wird die Durchfahrt durch die Wüste nicht gestattet. Am 4. Jänner abends fahren wir los. In einem kleinen Konvoi mit einem Schweizerfahrzeug, gelangen wir bis zum französischen Atomstützpunkt Reggan. Das ist nun endgültig die letzte Siedlung für Tage. Wir ergänzen unsere Wasservorräte auf insgesamt 25 Liter. Für 3 Mann wohl ein bißchen wenig, haben aber mangels geeigneter Behälter, keine Möglichkeit, mehr Wasser unterzubringen. Auf gut Glück fahren wir los. Später, ringsum nichts wie Hitze, Sand und Leere. Zur Mahnung, zwischendurch gebleichte Knochen und Gebeine verendeter Tiere, in der Mehrzahl von Gazellen. Auf halbem Wege unserer Wüstenfahrt, ereilt uns das Schicksal in Form eines Getriebebeschadens. Der Erste- und Retourgang ist ausgefallen. Mit un-guten Gefühlen fangen wir zum Zerlegen und Reparieren an und können, Gott sei Dank, einen Tag später, die Fahrt wiederum fortsetzen. Bei dieser Zwangsrast bekommen wir die einzigen Lebewesen, die uns in der Sahara je begegnet sind, zu sehen. Es sind zwei größere Käfer und ein Linienschwärmer, die da angefliegen kamen. Langsam nähern wir uns dem gefürchtetsten Streckenteil der Sahara, nämlich dort, wo die Tanezruft (Sandverwehungen, Sanddünen) nahe an die Piste rückt und die Fahrspur immer wieder verweht. Viermal können wir uns mit Hilfe der Sandleiter herausarbeiten, das fünfte Mal jedoch, schaffen wir es nicht. Eine Strecke von etwa 300 m, muß mit Schaufeln im Schweiß unseres Angesichtes, im heißen Wüstenwind freigelegt werden, ehe wir über jedes Hindernis mit Mühe, Not, Schweißaus-

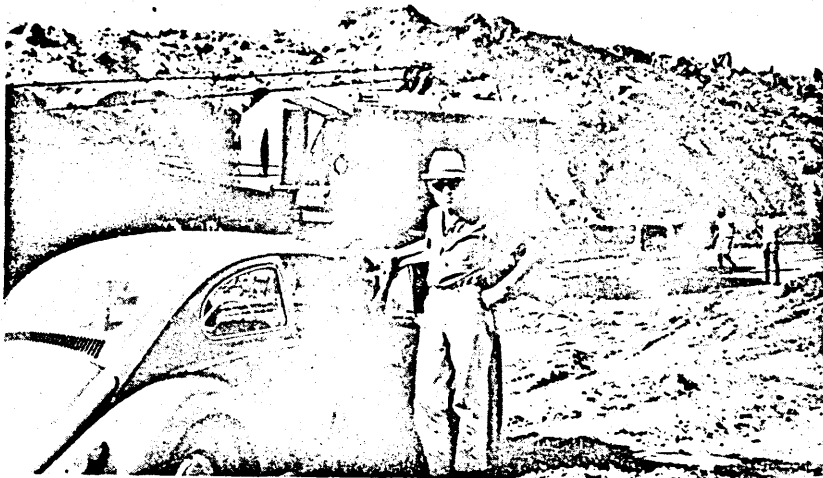
brüchen und Vollgas hinwegkommen. Die Kupplung stank, sie war nahe dem Abbrennen, doch es glückte, wir schaffen es, die "Kiste" hält durch. Zuguterletzt passieren wir den Grenzposten von Mali. Hier bekommen wir sogar eine Straße zu sehen. Sie ist voller Tücken und Fallen und stellenweise schlechter zu fahren, als die Piste der Sahara. Und wieder droht uns das Schicksal mit dem Zeigefinger. Um unsere Benzinvorräte steht es schlecht, sie gehen zur Neige. Wir haben nach genauer Berechnung um 40 l Benzin zu wenig. Unser Benzinroß beginnt langsam an "Futtermangel" zu leiden. Die Saharafahrt hat wesentlich mehr verschlungen als vorgesehen war. So werden wir in einem Dorf beim Bürgermeister und Kommandanten der dortigen "militärischen Macht" vorstellig. Wir werden abgewiesen und müssen unverrichteter Dinge weiterziehen. Genau gerechnet hätten wir stehenbleiben müssen, haben aber diesmal Glück. Warum auch nicht! Unverhofft stoßen wir auf eine Straßenbaukolonne die gewillt ist, uns mit Benzin zu versorgen. So können wir bis Gao, der nächsten Stadt in Mali, durchfahren. Es ist die erste Stadt nach fünf Tagen anstrengender, kräftezerrender Wüstenfahrt. Schöne Gartenanlagen und Gärten mit herrlicher Flora begrüßen uns und entbieten uns ihr Willkomm. Vielfältig bunte, blütenumgaulende Schmetterlinge flitzen an uns vorüber. Majestätisch zieht der Niger, mit seinem oft kilometerbreiten Lauf, durch die Wüste dahin. Aufgelockert durch Steppe, Busch und Savanne. Wir hätten vorerst zufrieden sein können. Das liebe Schicksal jedoch, ließ weiterhin nicht mit sich spaßen. Kollege Fred bekommt ganz plötzlich die Amöbenruhr und wird in das Lazarett eingeliefert. Die Behandlung ist zwar kostenlos, Mali ist ein kommunistischer Staat, das Lazarett aber ist derart verwahrlost, daß man es im europäischen Sinne nie und nimmer als solches bezeichnen konnte. So auch die Meinung Freds. Er ist völlig deprimiert und zerschlagen und will von Afrika nichts mehr wissen. Er will in die Heimat. Herbert streckt ihm das Geld für den Rückflug nach Wien vor. Also, verblieben wir noch unser zwei. Nämlich Herbert und ich. Bevor wir jedoch weiterreisen konnten, mußten wir uns um ein Ersatzgetriebe für den Wagen umsehen. Doch leider, leider, in ganz Gao ist keines zu bekommen. Wir stehen vor der Wahl, den braven Wagen - unsere lieb gewordene Behausung - per Schiff auf dem Niger weiterbefördern zu lassen oder ihn mit "einer Träne im Knopfloch" zurückzulassen. Wir entscheiden uns für das Letztere, und verkaufen den schrottreifen Wagen, Ausrüstung und Inventar. Für den Kaufpreis könnten wir uns die Heimreise per Schiff 1. Klasse, Hotel und Flugreise leisten, die Sache hat nur einen kleinen Haken, der Mali-Franc wird im internationalen Zahlungsverkehr als Zahlungsmittel nicht anerkannt. Er gilt nur in Mali und sonst nirgends auf der Welt. So bleibt uns nur die Wahl, mit dem Flußboot auf dem Niger weiterzugondeln. Die Fahrt führt stromauf, Richtung Timbuktu. Sie verläuft sehr eintönig und wenig abwechslungsreich. Nichts wie Savanne, Busch und Steppe lösen einander ab. Schließlich landen wir, nach ca. 850 km Flußfahrt, in Bamako, der Hauptstadt Malis. Wir quartieren uns im besten Hotel der Stadt ein und lassen uns 14 Tage von der schwarzen Bedienung umhätscheln, pflegen und bedienen; der Schuhputzer nicht ausgenommen. Ach, wie tat das gut, war das eine herrliche Zeit. Doch nichts dauert ewig. Unsere Brieffaschen wurden zusehends dünner und begannen langsam an "Schwindsucht" zu leiden. Das Geld ging zur Neige. Wir mußten uns entscheiden, was weiter zu geschehen habe. Was sollten wir eigentlich in Bamako? Es war nicht unser Ziel. Hier war nichts zu holen und zu wollen.

Also nichts wie weiter. Auf nach Monrovia, der Hauptstadt Liberias entgegen. Das Geld reichte gerade noch zu einem Flug mit der Mali-Air. In Monrovia angekommen, wissen wir nicht, wohin vorerst. Die Lage sah nicht rosig aus. Herbert hat zwar noch Geld für die Heimreise, doch es reicht gerade nur für einen von uns beiden. Die paar Mali-Franc, die mir verblieben waren, zählten nicht. Sie hatten in Liberia keine Gültigkeit. Also, wer wird der Nächste sein, der Afrika den Rücken kehrt. Herbert oder ich. Nun, wir blieben vorerst zusammen und machten uns auf des Schustersrappens, landeinwärts auf den Weg. Die eingeschlagene Richtung stimmte. Der Herrgott läßt die Seinen nicht verkommen. Wir haben Glück. Unterwegs beim Umherfragen, stoßen wir auf deutsche Laute, wir treffen einen deutschen Landsmann. Erzählen ihm von der abenteuerlichen Fahrt durch die Sahara, erzählen über unsere Abenteuer und Erlebnisse in Mali, erzählen über Neues aus Europa, werden eingeladen und haben vorläufig ausgesorgt. Nach Tagen werden wir zum nächsten deutschen Nachbar weitergereicht und landen schließlich, wie ist doch die Welt klein, bei unserem vorgehabten Ziel, bei Frau Asen. Aber wie sollte es weitergehen. Die Zukunftssorgen drücken. Wir konnten und wollten Frau Asen nicht ständig zur Last fallen. Es mußte ein Ausweg gefunden werden. Herbert besprach sich dieserhalb mit Frau Asen. Es gelang ihm, mit ihr einig zu werden. Sie vermittelt mir, auf seinen Vorschlag hin, einen Arbeitsplatz bei einer deutschen Bergbaufirma aus Düsseldorf, die etwa 80 km südöstlich von Monrovia Erz abbaut. Nun, ich bin einverstanden, werde als Kfz.-Mechaniker aufgenommen und bekomme vorläufig zwei Neger beige stellt. Von nun ab bin ich für die Mot.-Fahrzeuge des Fuhrparks der Firma verantwortlich. Die Behandlung ist gut, die Bezahlung nicht schlecht, ich bleibe. Nun schlägt die Abschiedsstunde auch für Herbert. Ihn geht es nicht gut. Er hat einen Malariaanfall bekommen und verträgt die eingenommenen Tabletten schlecht. Auf einem Erzdampfer findet sich ein Platz für ihn. Die Sorge um mich ist er los, er kann beruhigt fahren, ich habe meine Stelle. Der Abschied wird mir schwer, ich habe ihm viel zu danken. Das Fallreep wird eingezogen, ein letzter Heulton des Nebelhorns, der Dampfer legt ab. Er wird immer kleiner, entschwindet meinen Blicken, ich bin allein.

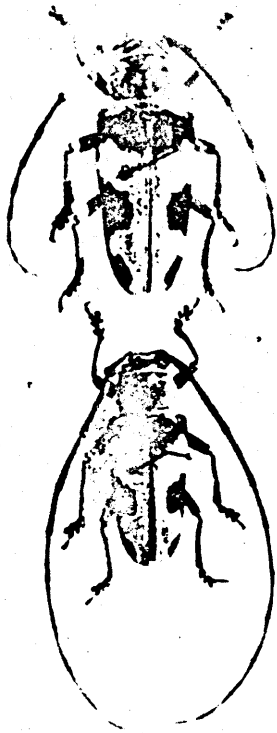
Soweit meine Erlebnisse. Inzwischen ist mir die Arbeit hier so lieb geworden, daß ich mich auf 4 Jahre vertraglich festgelegt habe. Für mein Hobby, dem Insektenfang, bleibt genug Zeit. Ich kann ihm ungestört nachgehen, und es gibt wahre "Bomber" hier.

Anschrift des Verfassers:

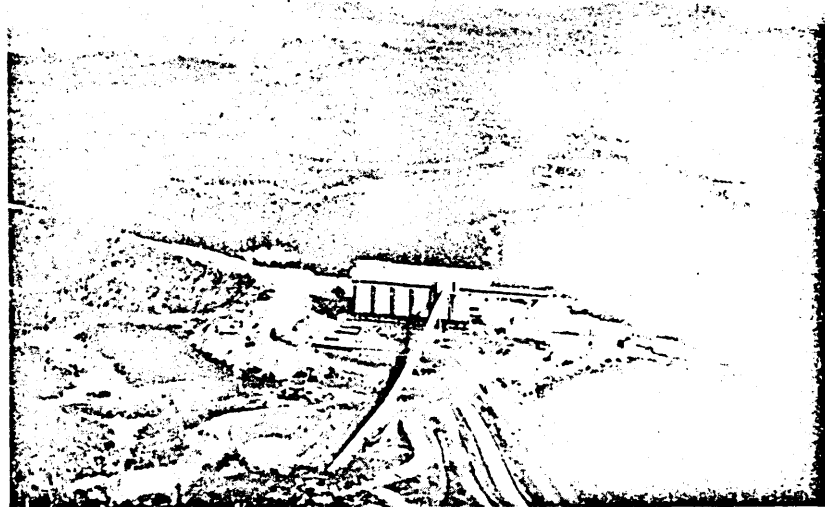
Franz Heim, B.M.C.-P.O.Box 538  
Monrovia/Liberia, Westafrika



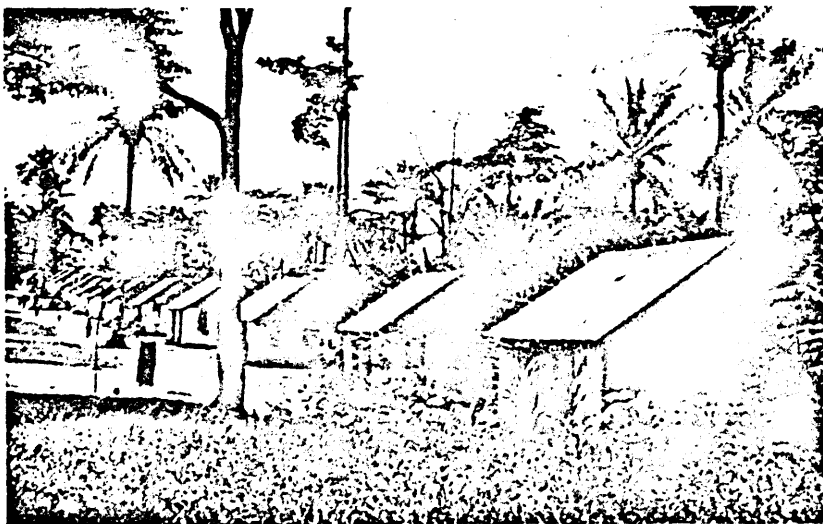
1



4.



2



3

Bildkommentar zu Schwarztafel 4

Bild 1

Kollege Heim an seiner Arbeitstätte, der Kamera läßig ins Auge blickend.

Im Hintergrund die Erzabbaustätten, in denen das Erzgestein mit Hilfe von Großbaggern im Tagbau gewonnen wird.

Bild 2

Die Erzaufbereitungsanlage.

Sie wird umschlossen von üppiger Vegetation und gewaltigen Urwäldern. Ein ideales Fanggebiet für Großschmetterlinge und allerlei sonstiger Insekten.

Bild 3

In der Nähe Monroviass/Liberien.

Eine Mustersiedlung für leprakranke Afrikaner; hineingesetzt in einen aufgelockerten Palmenhain, umschlossen von vegetationsreicher Flora.

Bild 4

Zwei Bockkäfer afrikanischer Herkunft.

Die Käfer sind in natürlicher Größe abgebildet, jedoch noch nicht determiniert.

Aufnahmen: Bild 1, 2, 3 vom Kollegen  
Heim eingeschendet;  
Bild 4 Kollege W.Göstl

---

# ZOBODAT - [www.zobodat.at](http://www.zobodat.at)

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Steyrer Entomologenrunde](#)

Jahr/Year: 1965

Band/Volume: [0007](#)

Autor(en)/Author(s): Heim Franz

Artikel/Article: [Reisebericht des Kollegen Franz Heim über seine Fahrt nach Afrika, dem schwarzen Kontinent 1-7](#)