© Biologiezentrum Linz/Austria, download unter www.biologiezentrum.at

Mit dem VW-Kombi nach Kenia, Ostafrika

Von Franz Heim, C.M.C.-P.O.Box 30/35, Connaught-House, Nairobi.

Am 15. Jänner 1967 treten wir unsere lang ersehnte Reise nach Kenia, Ostafrika, an. Unser voraussichtliches Ziel ist Nairobi, die Hauptstadt Kenias. Bei trüben, nebeligen Morgen fahren wir, 5 Personen mit zwei VW-Kombiwagen, über Salzburg nach Innsbruck, und von dort über den schnee- und eisfreien Brenner nach Italien. Bis spät in die Nacht setzen wir unsere Fahrt durch Südtirol fort und gelangen über Florenz-Rom-Neapel schließlich nach Messina. Wegen eines Reparaturaufenthaltes - die Lenkung eines Kombi ist nicht in Ordnung - versäumen wir die Abfahrt unseres Schiffes. Dieser Umstand zwingt uns, eine Woche lang auf das nächste Schiff zu warten, das uns schließlich bei unruhiger See nach Tunis bringt. Wir besuchen die Stadt, die sehr sauber und gepflegt aussieht, und auch die Altstadt, in der es alles zu kaufen gibt was das Herz begehrt. Doch wir mußten weiter. Die Straße führt vorbei an schön angelegten Feldern und Plantagen, vorbei an antiken Ruinenstätten und Dörfern; letztere werden in der zunehmenden Dunkelheit allmählich seltener. Um 10 Uhr am Abend erreichen wir die Grenze Libyens. Ein sehr unfreundliches Land, das mit seinen weiten Ölfeldern nicht unbedingt auf Devisen angewiesen ist.

In Tobruk, bekannt aus dem 2.ten Weltkrieg, erledigen wir die Formalitäten für den Grenzübertritt nach Ägypten. Eine sehr zeitraubende Angelegenheit, dem jedoch mit Zigaretten oder einem Bündel Geldscheine rasch abgeholfen werden kann. Links und rechts der Straße, auf der wir nach Alexandria fahren, erstrecken sich endlose Sandwüsten und Dünen. Herden von Kamelen ziehen durch das Land, von einem Futterplatz zum anderen. In Alexandria verbringen wir eine Nacht am Hafengelände. Von der Stadt selber, der Perle des Mittelmeeres, sind wir sehr enttäuscht. Weitaus besser gefällt uns die grüne Oase Kairo, die Hauptstadt Ägyptens, wo wir bestrebt sind, Visa für Äthiopien und den Sudan zu bekommen; bei Kenia gibt es ohnedies keine Schwierigkeiten. Unsere Frage, ob wir entlang der Küste des Roten Meeres fahren dürfen, wird vom ägyptischen Touringclub mit "Ja" beantwortet, doch dürfe die Reise durch die Wüste nur im geschlossenen Konvoi erfolgen. Gemeinsam mit 21 anderen Personen aus 7 Nationen erreichen wir im Konvoi von 8 Autos unsere nächste Station Suez, wo eine Zahl von Ozeanriesen auf die weitere Durchfahrt wartet. Bei der Weiterfahrt auf der Küstenstraße hätten wir allzu gern eine Raststunde mit einem Bad im Roten Meer eingeschaltet, aber kaum glaublich, es war so kalt, daß uns beinahe in den Röcken fror. In der kleinen Stadt Quesir laden uns die Lehrer ein, ihre Schule zu besuchen. Sie zeigten uns voll Stolz, die nett eingerichteten Unterrichtsräume. Von hier sind es noch 120 km bis Mersa Alam, auf deutsch "Auf Wiedersehen", dem Ausgangspunkt unserer Weiterreise. Die ägyptische Polizei verlangt von uns eine Permission für die Durchfahrt durch das Militärgebiet, die wir aber nur in Assuan bekommen können. So fahren wir durch das Niltal entlang nach Assuan. Sehr eindrucksvoll sind die großartigen Bewässerungsanlagen, die sich entlang des Tales finden. Zwei lange Tage dauert die Besorgung der Erlaubnis für die Durchfahrt durch das Militärgebiet in Assuan, von wo wir dann wieder nach Mersa Alam zurückfahren müßen. Dort ist alles in bester Ordnung. Vor unserer Weiterreise verbringen wir den Nachmittag und

© Biologiezentrum Linz/Austria, download unter www.biologiezentrum.at

den Abend in einem Restaurant, gebaut aus Benzintonnen und Ölfässern, bei arabischer Musik und einigen Stunden ausgelassener Fröhlichkeit. Am Morgen des nächsten Tages, der uns eine große Überraschung bringen sollte, setzen wir unsere Fahrt fort. Anfangs haben wir eine gute Asphaltstraße, später nur noch Schotter und zuletzt nur mehr Sand unter unseren Rädern. Das Land sieht gar nicht nach Wüste aus, grüne Streifen durchziehen weite Landstriche, tausende von Distelfaltern tummeln sich herum und schwirren ab sobald wir mit unseren Fahrzeugen durchfahren. Um 4,oo Uhr nachmittags ereilt uns ein großes Mißgeschick. Die geschweißte Hinterachse eines der beiden VW-Kombi ist gebrochen. Es bleibt uns nichts anderes übrig als den Wagen auszuschlachten: der Motor, die Reifen und die guten Teile werden ausgebaut um für spätere Zeiten zu dienen. Der andere VW-Kombi geht in die "Knie", als wir auf seinem Dach den schweren Motor lagern, denn nebenbei ist unser ganzer Hausrat gelagert. Mit dem übrig gebliebenen Wrack veranstalten wir ein "Freudenfeuer". Wir übergießen es mit Benzin und verbringen an diesem Feuerchen eine romantische Nacht. Der nächste Tag ist angebrochen, von einer Straße ist überhaupt nichts mehr zu sehen, laufend kommen uns Sanddünen entgegen, mehrmals bleiben wir im Sande stecken und müssen mit den Sandleitern arbeiten. Der zweite Tag unserer Wüstenfahrt bringt uns zur sudanesischen Grenzstelle, die jedoch noch auf ägyptischen Boden liegt. Nach dem Vorweisen der Visa dürfen wir die Fahrt durch die Wüste fortsetzen. Zum Schreck aller, geht die Kupplung des Wagens zum "Teufel". Alle Bemühungen sie wieder intakt zu bekommen sind umsonst. So blieb uns nichts anderes übrig, als den ausgebauten, guten Motor vom Dach zu holen um ihn anstelle des "kranken" zu montieren, der nun seinerseits auf das Dach gehoben wurde. Nach dieser schweren Arbeit gab es Sauerkraut und Bratwurst zur Stärkung. An diesem Tage legen wir nur 40 km zurück, aber es reicht um zur Grenze zu gelangen. Dort, in einem kleinen Dorf, besuchen wir die Verkaufsläden und auch eine kleine Bäckerei; ein Schwarzer steckte gerade bis zu beiden Ellbogen im Teig. Die Einheimischen hausen armselig in Holz- oder Blechhütten, sind aber freundlich und waren bereit, alte Kleidung die wir mit Absicht mitgenommen haben, gegen Lebensmittel zu tauschen. Nach eineinhalb Tagen Fahrt - links das Rote Meer, rechts eine öde, verlassene Landschaft - kommen wir in Port Sudan an. Unser erster Weg führt gleich zur Polizei um eine Genehmigung zur Weiterfahrt, die man uns ohne Schwierigkeiten auch gibt. Es macht uns nur Sorge, daß wir als Zoll für das Fahrzeug etwa 6.500.- S hinterlegen müßen. Glücklicherweise finden wir eine Bank, die uns die Garantie gab, daß wir das Geld später in Kassala, an der sudanesisch-äthiopischen Grenze gelegen, wieder beheben können. Drei Tage weilten wir in Port Sudan. Wir waren angenehm überrascht, sauber gepflegte Straßen und Häuser machten auf uns großen Eindruck. Sonst aber wird in Sudan kaum Geld für Straßenbau ausgegeben, denn Hauptverkehrsmittel sind Eisenbahn und schwere Lastkraftwagen, welch letztere die ohnedies schon als "rauh" zubezeichnenden Straßen in noch schlechterem Zustand versetzen. Unsere Fahrtrichtung ist kaum zu verfehlen, sie führt beständig neben der Eisenbahntrasse dahin. Die Nächte verbringen wir meist in Bahnstationen. Unsere Wasservorräte ergänzen wir in jedem Dorf, denn man weis nie woran man ist, Sandstürme sind keine Seltenheit. Ein Gebirge versperrt uns den Weg, die Straße wird so steil, daß

© Biologiezentrum Linz/Austria, download unter www.biologiezentrum.at

der Wagen nicht mehr mitmacht. Mit Hilfe williger Schwarzer schieben wir den Wagen bergan. Bis wir das Gebirge überwunden haben, vergehen Tage, unsere Wasservorräte gehen langsam zur Neige. Mit Freude gelangen wir endlich in eine kleine Stadt, wo wir unsere Wasservorräte auffrischen können und auch Getränke bekommen. Die Polizei, die überall gleich zur Stelle ist, verlangt uns die Päße ab. Wir bekamen sie aber bald zurück und die freundliche Polizei stellte uns gleich einen Campingplatz zur Verfügung. Die Leute hier sind, wie im ganzen Sudan arm, aber freundlich und es ist niemals vorgekommen, daß wir irgendwie belästigt worden wären. Der schwüle Abend verleitete einige von uns, die Nacht im Freien zu verbringen, am Morgen gab es großen Jammer, alle waren von Moskitos zerstochen. In aller Frühe herrschte reges Leben. Die Einwohner treiben ihre Ziegen- und Schafherden zu den mageren Weideplätzen, in der Stadt begann das bunte Treiben. Unsere Fahrt geht weiter, bis Kassala benötigen wir für die 40 km drei Stunden. Die Straßenverhälnisse machten Mensch und Auto schwer zu schaffen, wenn das Fahrzeug nicht mehr weiterkonnte, mußten wir zu den Sandleitern greifen. Gegen Mittag fuhren wir in Kassala ein. Es ist ungemein warm, etwa 50 Grad Celsius im Schatten. Alles sah sich freundlich an, in der Ferne wird die Stadt von Bergen umsäumt, in der Nähe gab es wieder Gras, schönes grünes Gras! Das Herz fühlt sich wieder wohler. Rund um die Stadt gepflegte Plantagen, von Bewässerungsgräben durchzogen, aber auch nach Öl wird hier gesucht, denn das könnte schließlich Devisen bringen. Unser erster Schritt war zur Bank, um das hinterlegte Geld in Empfang zu nehmen. Anschließend ging es zur Polizei, die uns wiederum sehr freundlich entgegen kommt. Sie stellt uns den Hof ihrer Kaserne zum campieren zur Verfügung, eine Wagenburg wird zusammengestellt. Kassala ist Knoten- und Ausgangspunkt vieler Touristen. So nach Äthiopien, nach Chartum, der Hauptstadt des Sudan aber auch zurück nach Ägypten.

Die Nacht ist viel zu schwül, um schlafen zu können. Wir treffen uns daher mit einem Amerikaner, der mit seiner Frau unterwegs nach dem Süd-Sudan ist und hier Station machte, und mit einem Australier, der mit einem kanadischen Mädchen durch die Lande trampte. Bei Gebäck und heißem Tee werden Erinnerungen und Ratschläge ausgetauscht, dazwischen zirpen Grillen und quaken Frösche, auch der Ruf der Eulen ist nicht zu überhören. Spät nach Mitternacht legen wir uns zur Ruhe. Nächsten Tag reparierten und überholten wir unseren Wagen. Wir hatten gewonnen! Die Wüste lag hinter uns und ab Kassala haben wir gepflegte Straßen zu erwarten. Einer Fahrt nach Äthiopien stand nichts mehr im Wege. Am dritten Tag unserer Ankunft setzen wir unsere Reise fort. Eine große Esel- und Schafherde gab uns das letzte Geleit. Nach etwa einer halben Fahrstunde werden wir angehalten, nach Papieren befragt und ersucht einen Einheimischen mitzunehmen. Wir lehnen ab, da wir voll bestzt sind. Das war gut, es hätte für uns böse Folgen haben können. Wir näherten uns der äthiopischen Grenze. Das Somali-abessinische Hochland stellt sich wie eine gewaltige Feste dar, die durch die ostafrikanische Grabensenke in zwei Teile zerlegt wird. Westlich der Senke steigt das abessinische Hochland an, das im allgemeinen eine Höhe von 3000 m erreicht, jedoch ab und zu die 4000 m Grenze überschreitet. Die Vegetation ist üppig, der Wildbestand reich, da seit einigen Jahren Jagdverbot herrscht. Rechts und links unserer Straße tummeln sich große Rudeln von

© Biologiezentrum Linz/Austria, download unter www.biologiezentrum.at

Affen und Gazellen. Tessenei ist der erste Ort in Äthiopen, den wir nach etwa eineinhalb Fahrstunden erreichen. Wir erledigen gerade beim Zollamt die obligatenFormalitäten, als der Linienbus aus dem Sudan angefahren kommt. Der Wirbel ist groß. Bei unserer Nachfrage stellt sich heraus, daß der Bus von Rebellen oder Räubern, die als Straßenarbeiter verkleidet waren, mit MG-Feuer beschossen und gestoppt wurde. Bis auf die Verletzten mußten alle Passagiere aussteigen, ein Mann wurde ausgesucht und erschossen. Darnach durfte der Bus mit zahlreichen Verletzten, darunter auch zwei Touristen mit denen wir am Vorabend noch vergnügt geplaudert hatten, die Fahrt fortsetzen. Das war für uns Grund genug, diese grässliche Gegend so schnell als möglich zu verlassen. Doch wir wurden mit der Begründung hingehalten, eine Bewilligung für die Durchfahrt durch Eritrea über den zuständigen Militärbefehlshaber, einen Major, zu beantragen, dieser sei jedoch zur Zeit nicht hier. Wir ersuchten nun, bei der Bank Geld wechseln zu dürfen, dies wurde uns erlaubt. Vor der Bank standen zwei Soldaten, mit MGs und Handgranaten bewaffnet. Wir wechselten unser Geld ohne dafür eine Quittung zu bekommen, den Grund erfuhren wir dann später, und sahen uns nachher das Städtchen genauer an. An den öffentlichen Gebäuden wachten mit MG bewaffnete Soldaten und auch in den Linienbussen fuhren sie als Begleitschutz mit. Rebellen, die Eritrea gerne unabhängig sehen möchten, werden zu einer grossen Gefahr. Ganze Militär-Kompanien durchstreifen das Land nach Rebellen, aber auch nach Räuberbanden, die immer dort zuschlagen, wo sie am wenigsten vermutet werden. Das Land ist als Hochland nur schwer zu überblicken.

Wir dürfen Gott sei Dank, wieder weiterfahren. Noch dazu auf einer Asphaltstraße, es gibt keinen Staub mehr, wir kommen zügig voran. Rechtzeitig erreichen wir das nette Städtchen Keren. Ein sauberes Städtchen im italienischen Stil gebaut und von vielen Europäern bewohnt. Wir melden uns gleich bei der Polizei und werden auf bewachtes Gebiet zur Übernachtung eingewiesen. Um 18,00 Uhr am Abend ist Ausgangssperre und auf alles, was sich später noch auf Straßen bewegt, wird geschossen.

Bis gewaltigen Höhenunterschiede bewirken verschiedenartige Klimazonen. Bis 1800 m herrscht trockenes, tropisches Klima, darüber hinaus wird es kühler und gesünder, sodaß es im eigentlichen Hochland bei einer Höhe von 2500 m überaus angenehm ist. Nur der Wind bläst des öfteren, sodaß man ab und zu die warmen Kleider überstreifen muß. Mit Wasservorräten hatten wir keine Sorge, denn es fällt genug Regen (im Hochland bis 1200mm, im Süden Äthiopens bis 2500mm, während im Landstrich zur Somali-Küste der Regen eine Rarität darstellt). Wir überqueren steile Pässe, die uns von einem grünem Tal in das andere bringen. 2000 m über dem Meeresspiegel befinden wir uns, als wir in Asmara, der Hauptstadt Eritreas ankommen. Mit ihrem italienischen Baustil und ihrem europäischen Gepräge gefiel uns diese Stadt sehr. Die Staßen und Häuser sind sauber und gepflegt. In den Geschäften, die meist in italienischen Händen liegen, gibt es alles, bis zum letzten Leckerbissen zu kaufen. Der Schwarzmarkt in Devisen erreicht hier seinen Höhepunkt. An jeder Haustüre kann Geld gewechselt werden, Die Schwarzmarktkurse liegen bis zu 25 % höher. Auch wir machten uns dies zunutze. Da unser Konvoi infolge Fahrzeugschaden auseinandergefallen war, hatten wir zwei Tage Zeit bis die letzten Nachzügler eingetroffen waren. Diese Zeit benutzte ich, das Fahr-

© Biologiezentrum Linz/Austria, download unter www.biologiezentrum.at

zeug gründlich zu überholen.

Die Zeit eilt, wir müßen die Grenze nach Kenia noch vor dem 15. März erreichen, wollen wir in der kurz bevorstehenden Regenzeit nicht untergehen auf den schlammigen, vermurten Strassen. Das reichberegnete Hochland bringt zahlreiche Flüsse hervor, die fast ausnahmslos in den Nil münden. Aus dem Tanasee nimmt der blaue Nil seinen Ursprung, und bringt gewaltige Wassermassen nach Ägypten und dem Sudan. Die Wasserwirtschaft beider Länder ist im stärksten Maße von diesen Wassern abhängig. Nach dem Süden zu fließt der Omo, der gewaltige Wassermengen in der abflußlosen Rudolfsee bringt. Wir kommen nur langsam vorwärts, die großen Pässe machen uns schwer zu schaffen, der gewaltigste ist 3500m hoch, die Gipfelhöhe beträgt 4620m, es ist der Ras Daschan. In einem kleinen Dorf, in dem wir nach Überwindung des Passes die Nacht verbrachten, handelten wir mit alten Kleidern und einer alten Nähmaschine, die wir bereits durch ganz Afrika mitgeschleppt hatten. Beinahe wären wir den Erwerber der Nähmaschine nicht mehr losgeworden. Zeitig in der Frühe als wir losfahren wollten, saß er mit seiner Nähmaschine vor unserem Quartier und bat uns mit aufgehobenen Händen ihm zu zeigen, wie die Maschine zu handhaben sei, es reisse ihm ständig der Faden ab. Wir erklärten ihm dies nochmals und sind herzlich froh, daß die Nähmaschine noch arbeitet als wir abfahren. Die Vegetation ist, den Höhenlagen entsprechend, arm. Offener Busch, Parkland und seltener Wald. Je weiter wir der Hauptstadt Äthiopiens näherrücken, desto breiter und gepflegter werden die Fahrbahnen. Endlich liegt Addis Abeba vor uns, dessen Stadtbild keinen besonders günstigen Eindruck auf uns macht. Es wird viel, jedoch ohne besondere Planung gebaut. Zwischen planlosen Neubauten liegen die Elendsviertel. In der englischen Botschaft finden wir Unterkunft, und hier erfahren wir, daß wir bei unserer Fahrt nach Kenia Schwierigkeiten haben werden. Die Hauptstraße nach Kenia sei stark mit Minen verlegt, den Somalia und Kenia bekriegen sich wegen eines Landstriches in der Wüste. So bleibt uns nichts anderes übrig, als den Weg über das Gebirge einzuschlagen. Mit 200 l Benzin am Dach (den alten Motor, der früher an dieser Stelle lag, hatten wir schon vorteilhaft verkauft) ging es eineinhalb Tage in ermüdender Fahrt einer elenden Landstraße entlang, bis sie in Busch und Gelände ihr Ende fand. Von nun ab ging es querfeldein. Es sollte unsere mühsamste, jedoch auch unsere schönste Fahrt werden. Der Pfad führte uns durch dichten Urwald und brachte Überraschungen am laufenden Band. Das Überqueren der Flüsse bereitet uns stets große Schwierigkeiten, denn sie führen bereits Hochwasser. Einmal mußten uns die Einwohner eines Dorfes, das in der Nähe lag, behilflich sein. Das arme Auto hatte schwer zu leiden. Oft laufen uns Affen und Gazellen über den Weg, aber auch bunte Schmetterlinge in verschiedenen Größen tummeln sich in großen Mengen an den Wasserstellen. Eine Überraschung gibt es, als uns ein Lastwagen begegnet, der Lenker beschenkt uns mit Bananen und Ananas, weil es eine so große Seltenheit sei, Touristen in dieser Gegend zu treffen. Nachdem wir noch einen Fluß überquerten, kämpft sich unser Wagen auf Steinpfaden über einen 2500m hohen Paß, der mit Steigungen bis zu 40 % uns das Gruseln lehrt. Das Wasser hat den Weg bis auf den Fels ausgewaschen. So ist es weiter nicht verwunderlich, daß auf der stufenförmigen "Straße" sich die Räder durchdrehen. Zu Fuß würden wir sicher früher nach Kenia

© Biologiezentrum Linz/Austria, download unter www.biologiezentrum.at

gelangen, denn an diesen Tag legten wir nur 1,5 km Wegstrecke zurück. Vom Ausgangspunkt unserer Fahrt in Addis Abeba startete zu gleicher Zeit eine Eselskarawane ihren Marsch, sie kam 5 Tage früher ans Ziel als wir. Insgesamt benötigen wir 14 Tage um ins nächste Dorf zu gelangen, wo wir uns sofort um Lebensmittel umsehen. Das Ärgste ist nun vorüber. An Überraschungen und ernsthaften Zwischenfällen hat es nie gefehlt. Giftschlangen gemahnten uns ständig zur Vorsicht, Absturzgefahr war wiederholt gegeben, vom Kupplungsschaden bis zum "Straßenbau" war alles in diesem Marsch drinnen. Wir haben uns geschunden und geplagt, und waren manchmal der Verzweiflung nahe. Fünf vollbeladene Autos mußten durchgeschleppt werden, über hochwasserführende Flüsse, durch Ur- und Regenwald, über Stock und Stein, Fels und Geländeschluchten, bis in Höhen von 2500m und darüber. Die Leute kamen kaum mehr in die Fahrzeuge. Die Strecke die wir bewältigen mußten, war längst aufgelassen worden; sie diente vor 30 Jahren als Straße über das Gebirge. Das viele Wild, das wir zu sehen bekommen hatten, ließ vieles vergessen machen. Große Rudeln oder Gruppen von Affen, Gazellen, Buschböcke, viele Wassertiere, aber auch eine Unzahl von Vögel verschönten unsere beschwerliche Fahrt.

In dem großen Dorf wo wir nun gelandet waren, ist es zuerst wiederum die Polizei, die für uns Interesse zeigt. Sie verlangt von uns eine Durchfahrtsbewilligung für ihr Gebiet, die wir aber nicht vorweisen können, da wir keine haben. Schließlich gibt sie sich mit den Zollpapieren, ausgestellt in Addis Abeba, zufrieden. Der Polizeichef lud uns zum Essen ein und ließ uns dann des Weges ziehen. Die Leute dort sind überall freundlich, sie verkaufen uns Eier, Brotfladen, Bananen und sogar ein Schaf, das abends gleich in die Bratpfanne wandert. Auch Hühner erstanden wir billig. Jetzt haben wir keinen Hunger mehr zu leiden, der uns während der strapaziösen Fahrt sehr geplagt hat. Wir hatten für die Bewältigung der Strecke mit Einschluß des Gebirges - die ja nur 180 km betrug - 5 Tage veranschlagt, aber tatsächlich volle 16 Tage gebraucht.

Endlich sind wir in Maja, dem Endziel der Überquerung. Unsere Freude ist groß. Wir werden gleich vom Bürgermeister empfangen, der uns anschließend in ein Gasthaus einlädt nachdem er ergebnislos nach der Durchfahrtsbewilligung für sein Gebiet fragte. In der Gaststätte, einer großen Strohhütte, gibt es ein gutes Getränk, das unserem Most in Oberösterreich ziemlich nahe kommt. Abends sind wir beim Bürgermeister zum Essen geladen und werden in sein Haus geführt. Seinen Garten stellt er uns als Campingplatz zur Verfügung. Am nächsten Morgen nehmen wir Kontakt zur amerikanischen Mission auf, welche unweit der kleinen Stadt liegt. Wir bringen unsere Fahrzeuge hin und haben endlich wieder einmal Gelegenheit zu gründlicher Reinigung. Da wir unbedingt Benzin und dringend Ersatzteile für unsere Fahrzeuge brauchen, wird ein Mann von uns, mit dem Missionsflugzeug nach Addis Abeba geflogen. Ersatzteile brachte das kleine Missionsflugzeug mit, Benzin sollte in einer Woche, mit der großen Linienmaschine der "Ethiopia Airlines" nachgeliefert werden. Der Flugplatz jedoch, befindet sich etwa 60 km entfernt, in der Nähe des abessinischen Nationalparkes. Mit vielen guten Ratschlägen und Mahnungen zur Vorsicht, nehmen wir nach einigen Tagen Abschied von der bereits liebgewordenen Mission. 50 km geht es nun die meiste Zeit im Leerlauf bergab, denn wir sparen Benzin, um ja sicher den Flughafen zu erreichen.

© Biologiezentrum Linz/Austria, download unter www.biologiezentrum.at

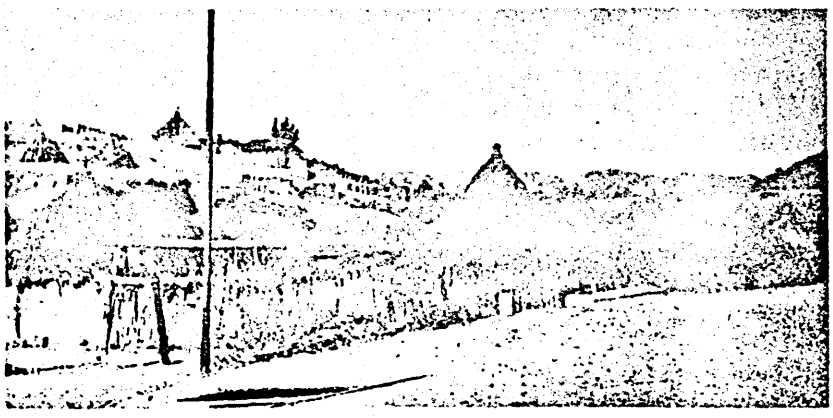
Wir sind am Flughafen, und mit uns warten große Eselskarawanen, um die Waren für den täglichen Bedarf abzutransportieren. Pünktlich auf die Minute kommt unsere Hilfe aus der Luft. Nach dem ausrollen der Maschine öffnen sich die Luken, der Kapitän erscheint. Wir bekommen unser köstliches Naß für die Fahrzeuge, der Kapitän gibt uns etliche Kanister mehr als uns zustehen, um die Preisdifferenz etwas auszugleichen. Der Liter kostet hier ungefähr 10.- öst. Schillinge, es ist der teuerste Benzin, den wir je auf unserer Reise bezahlt haben.

Der Riesenvogel ist fort, der Abend naht. In der Nähe des äthiopischen Nationalparkes, am Ufer eines Flusses, der nur zur Regenzeit Wasser führt, bauen wir ein Lager für die Nacht. Mit Herzklopfen wird ein erfrischendes Bad genommen, denn im Busch treiben sich Großkatzen herum. Die Nacht bricht herein, wir ziehen uns zur Ruhe zurück und verbringen eine glückliche Nacht; kein Löwe oder Leopard hat uns überfallen. Den ganzen nächsten Tag über tummeln sich vor uns Zebras, Antilopen, Gazellen, Wildschweine, Büffel und Strauße. Auch Schlangen kreuzen manchmal vor uns auf. Eine Elefantenherde durchzog trompetent die Nacht. Wir haben alle diese Urwaldstimmen auf Tonband aufgenommen, ein unvergeßliches Erlebnis für spätere Zeiten.

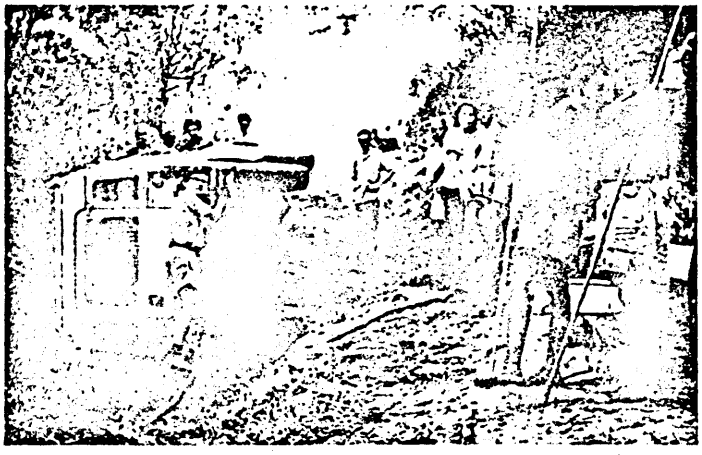
Nach Auskunfterteilung durch einen abessinischen Wildhüter, setzen wir unsere Fahrt fort. Die weitere Reiseroute führt zuerst durch Busch, Wald und ausgetrocknete Flußbette, und geht langsam in Gras und Steppe über. Gegen Abend wird ein Dornengürtel erreicht, der das Land hermetisch abriegelt. Mühsam suchen wir eine alte Durchfahrt, finden sie aber nicht. Wir müßen im Dornbusch biwakieren. Nächsten Tag kommen wir nur langsam voran. In dem 40 km langen Dornbusch haben die Reifen schwer zu leiden, denn die Dornen liegen millionenfach herum und sind so stark, daß sie die Reifen glatt durchstechen. Die Eingeborenen hier, die wir nach verlassen des Dornengürtels antreffen, hausen wie vor 1000 Jahren. Die Männer sind durchwegs nackt. Sie tragen einen sonderbaren Kopfschmuck, angefertigt aus Erde und Haaren, mit Holzschwämmen und Perlen verziert, die Farbe ist schmutzigrot. Am durchbohrten Kinn steckt meist ein Knochen oder Holzstück zur Zierde. Ihre Bewaffnung besteht aus Keulen und Lanzen. Die Frauen haben ein kurzes Baströckchen umgehängt. Um vor Raubtieren sicher zu sein, schützen sie ihre Dörfer und ihren Viehbestand mit Dornbuschhecken.

Glücklich erreichen wir die Grenzstelle Kalom am Rudolf see, die sich 5 km vor der eigentlichen Grenze Äthiopiens befindet. Hier bekommen wir unsere Ausreisestempel in die Reisepässe. Der Polizeichef wünscht uns gute Reise und gibt uns einen Soldaten bis zur nächsten Mission mit. Sie liegt am großen Omofluß, der wenig später in den Rudolfsee mündet, und befindet sich erst im Aufbau. Wir ergänzen unsere Wasservorräte und reinigen uns gründlich, baden jedoch können wir nicht. Die Gefahr ist zu groß, die großen Augen der Krokodile blicken uns von der Seite her gierig an; auch die Hakenwürmer sind hier schon wieder vertreten, obwohl der Fluß eine starke Strömung hat. Am nächsten Tag nach der Reifenreparatur - ich zählte in einem Reifen 7 Dorneneinstiche - gibt uns der brave Missionar das Geleit bis zur Grenze. Er ersucht einen Grenzsoldaten, uns bis zur Grenzstelle Kenias, die etwa 6 km entfernt liegt, zu begleiten, damit wir beim Grenzübertritt

© Biologiezentrum Linz/Austria, download unter www.biologiezentrum.at



1



2

3

Bildkommentar siehe nächste Seite

© Biologiezentrum Linz/Austria, download unter www.biologiezentrum.at

keine Schwierigkeiten hätten, wir müßten nähmlich illegal einreisen. Kenia führt wegen Landstreitigkeiten Krieg mit Somalia und hat alle Grenzstellen nach Norden und Nordosten hin geschlossen. Der Grenzübertritt verläuft reibungslos. Wir können nur staunen über die Frendlichkeit und Hilfsbereitschaft der Beamten Kenias. Uns stand nun nichts mehr im Wege, wir dürfen unbehindert unsere Fahrt in das Paradies Ostafrikas fortsetzen mit der Hoffnung im Herzen, daß wir in Kenia länger verbleiben dürfen, um das reizvolle, wildromantische, schöne Land, näher kennen lernen zu können.

Nachsatz: Der eingesandte Reisebericht unseres Kollegen Heim umfaßt 30 Seiten. Er konnte im Jahresbericht im Original nicht wiedergegeben werden, da er dessen Rahmen, sowohl in technischer wie auch in finanzieller Hinsicht, bei weiten übersteigt. In stark gekürzter, zusammengefaßter Form wurde versucht, dem Originalbericht zu folgen um dessen Inhalt sinngemäß wiederzugeben. Auf ausführliche Details, kleine Abenteuer und Begebenheiten mußte verzichtet werden. Kollege Heim wird uns dies sicherlich nachsehen.

Bildkommentar zu Schwarztafel 5

Bild 1 : Zeigt uns ein typisches Eingeborenendorf in Äthiopien; in bereits beträchtlicher Höhe. Im Hintergrund die Ausläufer des abessinischen Hochlandes, das wir später unter vielen beschwerlichen, abenteuerlichen Strapazen überqueren mußten.

Bild 2:: Ein umgestürzter, englischer Landrover aus unserem Konvoi. Bei den"vorzüglichen"Straßen kein Wunder. Solch kleine Mißgeschicke waren aber schnell behoben. Herbeigeholte Schwarze halfen gerne mit, solche Situationen auf kurzem Wege zu bereinigen. Für sie waren ankommende Touristen, die in diesen Gegenden sehr selten sind, stets eine willkommene Abwechslung aber auch Anlaß, für kleine dörfliche Feste.

Bild 3 : Unsere Damen beim "Straßenbau". So sahen die Fahrstrekken bei der Überquerung des Gebirges aus. Auf den Trassen, die eher ausgetrockneten Wildbächen glichen, mußten Steine verlegt und Löcher gestopft werden, um ungefährdet, mit heilen Knochen und ohne Schaden durchkommen zu können.

Die Aufnahmen der Bilder 1, 2 und 3 wurden nebst vielen anderen Aufnahmen, von Kollegen Heim der Steyrer Entomologenrunde zugesendet.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: Steyrer Entomologenrunde

Jahr/Year: 1967

Band/Volume: 0009

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

Artikel/Article: Mit dem VW-Kombi nach Kenia, Ostafrika 58-65