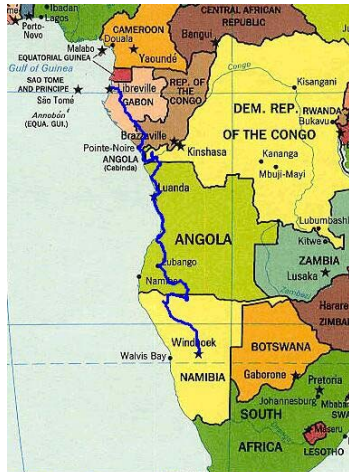


Namibia, Angola, D.R. Kongo, Cabinda, Republik Kongo

Von 10. August bis 18. September 2006

Hallo liebe Afrikafreunde, Globetrotter,
Freunde und Familie,



Afrika-Tour 17 ab 08/2006

Wie vorgesehen packen wir im August nach einem „Heimurlaub“ den Seesack um den dritten Abschnitt unserer Afrika-Umrundung zu starten.

Die Wochen zuhause waren erfüllt von Festen und Feiern mit Freunden und Familie und der Vorbereitung für diese Tour. Mit Visa von Angola, Demokratische Republik Kongo, Republik Kongo und Gabun im Pass fliegen wir am 10. August nach Windhoek/Namibia.

Uns ist bewusst, daß die Route entlang der Westküste von Afrika kein Honigschlecken ist und uns bis an den Rand der nervlichen Belastung bringen kann.

Namibia vom 11. bis 18. August 2006

Bereits zum 5. Mal reisen wir im Laufe unserer Afrikatour nach Namibia ein. Unser Sprinter steht wie erwartet wohl-behalten in unserem „Basislager“ in Windhoek. Das defekte Ladegerät wird ausgetauscht und das im Busch beschädigte Hochdach mit Glasfaser und Polyester repariert. Der Service am Auto wurde bereits vor dem Abflug erledigt, so können wir nach dem auffüllen der Vorräte in den gut sortierten Supermärkten bereits losfahren. **Es ist noch Winter**, tagsüber sonnig und trocken, in der Nacht aber nahe null Grad.

In den vorhergehenden Berichten haben wir viel über unsere Erlebnisse und Eindrücke in Windhoek und Namibia berichtet. Unser Wunsch ist, zügig in Richtung Angola zu reisen und unterwegs im Kaokoland die ethnische Gruppe der Himba näher kennen zu lernen.

Besuch eines Himbadorfes

In Opuwo organisieren wir für uns auf dem Camping-Platz des Country Hotels den netten Führer James, ein Herero. **Die Himba leben noch heute ganz ursprünglich und konnten sich weitgehend den Einflüssen der Zivilisation entziehen.** Sie sind eine Untergruppe des Herero Volksstammes, der sich heute in die Zivilisation eingliedert hat. Die Herero-Frauen sind an ihren viktorianischen, matronenhaften Kleider leicht zu erkennen.

Mit James kaufen wir die Gast-Geschenke für umgerechnet 10 Euro ein. Maismehl, Zucker, Salz, Kaffee, Bonbons für die Kinder, Tabak und Schnupftabak, sowie Vaseline für die Schönheitspflege der Frauen. Alles in bescheidenen Maßen, denn wenn wir zuviel bringen, wird von den nächsten Besuchern noch mehr erwartet.

Wir sind einen halben Tag in einem abgelegenen Kral, welcher kaum von Touristen besucht wird und sind beeindruckt von der ursprünglichen Lebensart, den Tagesabläufen und den Riten und Gebräuchen. Der Kral besitzt etwa 10 Hütten, teilweise Ställe für die Ziegen, Pferche für Jungtiere und ist eingezäunt von Holzpfehlern und Dornengestrüpp. Mittendrin der Mopane Baum der für jegliche Art von Medizin und spirituelle Handlungen gut ist.



Frauenrunde im Kral der Himba mit Herero u Tjimba Genießen (Parfum von stimulierenden Naturkräutern)

Wir besichtigen die Hütten, interessieren uns für die Essenszubereitung, sitzen inmitten der Frauenrunde die dabei auch Handarbeiten erledigen. Die Frauen dürfen wir bei der Schönheitspflege beobachten, wie die Hautcreme mit Butterfett/Vaseline und rotbraunem Steinmehl zubereitet wird und wie sie das Parfum von stimulierenden Natur-Kräutern genießen. Wir erfahren einiges über ihre Riten mit dem heiligem Feuer und lernen den sozialen Status einer Frau (Mädchen, heiratsfähige Frau, verheiratete Frau mit und ohne Kinder) anhand Ihrer Frisur und dem getragenen Schmuck kennen. Die Haartracht, welche uns beeindruckt und einige Rätsel aufgegeben hat, wird mit Pferde-Haaren und Lehm-Strängen wie eine Perücke getragen.

Der Häuptling hat mehrere Frauen, überraschenderweise für uns in diesem Stamm nicht nur aus der eigenen Volksgruppe, sondern auch aus verwandten Stämmen, eine Herero und eine Tjimba, welche sich schon vom Aussehen in der Runde unterscheiden. Obwohl kühl, tragen die Frauen nur ihren Schmuck und Lendenschürzen, hüllen sich aber morgens noch teilweise mit einer rostfarbenen Decke ein.

Die Männer kümmern sich um das Weidevieh außerhalb des Krals. Sie ziehen oft weit weg um neue Weidegründe zu suchen.

Eine junge, schwangere Frau nehmen wir mit ins Dorf und können uns dabei ganz individuell mit James als Übersetzer unterhalten. Nein, ihren Mann kann sie sich nicht herausuchen. Das wird von den Eltern und vom Kral bestimmt. Nein, auch die Beschneidung der Mädchen ist bei den Himba nicht üblich, wohl aber eine wichtige Zeremonie bei den Jungs.

Wir besuchen noch die Städte Oshakati und Ondangwa und steuern den Haupt Grenzübergang nach Angola, Oshikango an. Kurz vorher suchen wir uns abseits ein gemütliches Wildcamp und werden von jungen Mädchen begrüßt, die aus den umliegenden Hütten kommen. Sie freuen sich über einen netten Small-Talk mit uns und ohne zu betteln verschwinden sie wieder und wünschen uns eine angenehme Nachtruhe, die wir auch voll genießen können.

Morgens warten wir noch die Öffnung der Läden vor der Grenze ab, um unsere restlichen namibische Dollar noch in Dosenbier zu tauschen.

Die namibische Grenzabwicklung mit Ausstempeln der Pässe und des Carnets geht zügig, das Tor für die Ausreise wird bereits aufgeschlossen, da will ein Offizieller unsere Quittung für die bei der Einreise fällige Road-Tax sehen. Die haben wir natürlich nicht mehr und bei der Einreise aus Sambia wurde diese Tax auch gar nicht verlangt. Unsere Argumente, dass wir bereits vor längerer Zeit eingereist, zwischenzeitlich auf Heimaturlaub waren und diese Quittung sich jetzt vermutlich in Deutschland befindet, wird akzeptiert, das Tor geht auf und wenige Meter weiter stehen wir vor dem mit Schloss und dicker Kette vergitterten Tor der Einreise in Angola.

Angola vom 18. August bis 1. September 2006

In der angolanischen Botschaft in Berlin konnte uns nur ein 5-Tages Transit-Visum ausgestellt werden, aber mit der Zusage es könne bei der Einreise an der Grenze verlängert werden. Da die Grenzbeamten in Santa-Clara nur portugiesisch sprechen und kein englisch verstehen wollen, mischen sich drei junge Angolaner in die Verständigungsproblematik ein und dolmetschen.

Nein, eine Verlängerung gibt es hier nicht, die sollen wir in Luanda besorgen. Wir machen deutlich, dass wir wegen den schlechten Straßen unmöglich in 5 Tagen in der Hauptstadt sein können. Langes unverständliches Palaver. Dann kommt der Hinweis. Auch in Benguela einer Stadt an der Küste, auf halbem Wege zu Luanda, kann das Visa ebenfalls verlängert werden. Wir erhalten den Einreisestempel. Beim Zoll mit dem abstempeln des Carnets wieder unverständliche portugiesische Fragen. Wieder sind die drei Angolaner zur Stelle und dolmetschen, das gleiche bei der Polizei. Nach der ganzen Abwicklung steigen die drei blitzschnell und ohne zu fragen in unser Auto ein und verlangen für die Hilfe 20 000 Kwanza, was 200 Euro entspricht!!!

Wir geben ihnen zu verstehen, dass dies unangemessen und außerhalb jeder Diskussion ist. Uns ist zwar klar, dass die jungen Männer keine Arbeit finden auf diese Weise mit den Grenzbeamten gemeinsame Sache machen und damit ihr Brot verdienen.

Nachdem eine Einigung durch Diskussion unmöglich erscheint, werden wir energisch, geben ihnen 5 US\$ und jedem eine Dose Bier und **werfen die drei aus dem Auto**.

Überraschenderweise zeigt dies Wirkung. Sie wünschen uns sogar noch eine gute Reise! Wir sind in Angola und können kurz nach der Grenze bei einer Bank Geld wechseln und gleich daneben für weniger als 0,30 € Diesel tanken.

Fahrt von der Grenze bis Lubango

Kaum sind wir über der Grenze, sehen wir ein LKW aus einer Baumschule in Dornstadt, unser ehemaliger Wohnort. Immer wieder sieht man Fahrzeuge mit Werbe-Aufdrucke deutscher Firmen. Der Gebrauchtwagenhandel scheint dabei gut zu verdienen.

Da Angola im Aufbau und auf Unterstützung von Namibia angewiesen ist, sollte man meinen, dass die Hauptverbindung zwischen den beiden Ländern Priorität hat. Darüber hinaus gibt es keine signifikanten Höhenunterschiede und Brücken. Beste Voraussetzung für eine gute Straße.

Die 440 km bis Lubango sind aber in völlig desolatem Zustand. Zwar sind ca. 100 km davon akzeptable Straßen, weitere fast 100 km Baustelle auf der sich nichts tut, der Rest ist mehr als ätzend. Teilweise sind es ehemalige Asphalt-Straßen, bei denen der Asphalt nur noch ein Netz bildet, welches die tiefen Löcher zusammenhält. Loch an Loch, mit scharfen Teerkanten, teilweise ist die Piste knochenhart holprig, da nur noch die groben Steine von der Untergrundbefestigung vorhanden sind. Große Strecken bestehen aus Bombenkratern, da im Bürgerkrieg die Fahrzeuge beschossen wurden.

Jedenfalls ist für diese Strecke zum großen Teil **Schrittgeschwindigkeit bereits zu schnell.**

Die großen Bombenkrater sind da noch die geringste Herausforderung, da man gemächlich ganz langsam durchfahren kann, aber die Quer-Schaukelei bedingt durch die Löcher nervt.

Ein Rad ist tief im Loch und kommt gerade hoch, während das andere Rad in das nächste Loch plumpst. Der ganze Fahraufbau schwankt, dass sogar der Kopf laufend anschlägt.

Richtige Freude kommt auf, wenn die Tachonadel mal zwischendurch ausschlägt, oder wir vom ersten. Geländegang in den zweiten schalten können. Es gibt kaum Wege in das Buschgelände und fast durchweg ist der Busch links und rechts der Straße undurchdringlich. Hin und wieder sind kleine Hüttendörfer, die an sehr einfachen Verkaufsständen Zwiebel und Tomaten anbieten, willkommene Unterbrechungen.



Pisten für Offroad-Freaks, aber mehrere 100 km lang.

Hüttendorf neben der Piste

Auf der Strecke sehen wir auch viele Volkstämme, die uns an die Himba erinnern. Schön geschmückt, aber fast nichts auf dem Leib. In den wenigen Wasserlöchern wird getrennt nach Männchen und Weibchen der Samstags-Bade-Tag zelebriert und Wäsche gewaschen. Um davon Fotos zu machen, hätten wir uns länger aufhalten und Kontakte aufbauen müssen. Ab und zu finden wir auch neben der Straße Lücken, die sich als Wildcamp eignen. Bei dem geringen Verkehrsaufkommen kein Problem. Wir sehen fast **mehr stehende, auf Ersatzteile wartende PKW und LKW, als fahrende Fahrzeuge**. Viele Schrottautos, LKW's und auch Panzer aus dem Bürgerkrieg „verzieren“ die Buschlandschaft am Straßenrand. Aufpassen müssen wir natürlich auf die vielerorts noch nicht beseitigten **Landminen**. Dort wo es aber bereits Fahrspuren oder Spuren von Tieren gibt, können wir es wagen. Wir fahren fast ohne Pause um diese schlimme Strecke hinter uns zu bringen. Wenn dies so weitergeht, schaffen wir es in den 5 Tagen fast nicht zur Visa-Verlängerung nach Benguela.

Abends hören wir komische Geräusche im Bereich des rechten Vorderrades. Hoffentlich nicht das Radlager. Wir übernachten direkt neben der Straße. Außer ein paar vorbeifahrenden LKW's haben wir eine ruhige Nacht. In aller Frühe wird das Fahrzeug hochgebockt und die Ursache der Geräusche geprüft. Glücklicherweise, das Radlager ist ok, das Geräusch kommt vom Stoßdämpfer. Da die Dämpfung aber noch in Ordnung ist, stört uns dies nicht weiter. Nach einem schnellen Frühstück holpern wir wieder mit Schrittgeschwindigkeit dahin. Wir wollen heute nicht so lange fahren und am frühen Nachmittag einen Stellplatz suchen, damit wir noch bei Tageslicht im Freien essen können. Schließlich wird es um 18 Uhr bereits dunkel. Doch es kommt anders.

Als wir bereits nach einem geeigneten Wild-Camp Ausschau halten, kommen wir in der Nähe eines Dorfes zu einem **Autounfall mit 3 Verletzten**. Das Auto, ein Pickup hat durch zu schnelles Fahren über die Schlaglöcher einen unvollständigen Salto gemacht. Trotz den vorhandenen Überrollbügel ist das Dach eingedrückt, hat aber die Insassen vor schlimmerem bewahrt. Der Dorfpolizist und eine Menge Leute stehen bereits herum, tun aber nichts. Zwei Personen davon bluten stark. Die Hand und der Arm ist regelrecht zerquetscht. Wir verbinden notdürftig und wollen die Verletzten zum nächsten Hospital bringen, was angeblich nur 6 km weit weg sein soll.

Nein, der Polizist will zuerst unsere Personalien aufnehmen und umständlich in ein zerfleddertes Buch eintragen. Ob er denn will, dass die Leute verbluten? und wir fahren einfach davon. Das Hospital ist lediglich eine nicht besetzte 1. Hilfe Station. Die drei flehen uns an, bitte nach Lubango. Die Verbände sind längst mit Blut durchnässt und das Blut läuft bereits auf den Boden. Wir achten peinlichst darauf nicht mit dem Blut in Berührung zu kommen. Trotz den von uns verabreichten Tabletten, wimmert die Frau vor Schmerzen. Vermutlich war die Dosis zu schwach, wegen der Schockwirkung etc trauen wir uns aber nicht mehr zu verabreichen.

Das GPS-System zeigt als voraussichtliche Ankunftszeit aufgrund der bisherigen vorsichtigen Fahrweise 21 Uhr 30 an. Wir nehmen jetzt keine Rücksicht mehr auf die schlechte Straße und die Schlaglöcher und fahren was das Zeug hält, aber ohne einen Überschlag zu riskieren. Diese Gewaltfahrt sollte sich später noch rächen. Glücklicherweise sind die letzten 50 km vor Lubango guter Asphalt, so dass wir mit hoher Geschwindigkeit dem Ziel entgegen fahren. Das Handy der Verletzten hat wieder Empfang und es wird telefoniert. An der Stadtgrenze von Lubango –es ist kurz vor dem dunkel werden- kommt uns ein Fahrzeug entgegen, stoppt und übernimmt die Verletzten.

Wir beginnen gerade mit übergestülpten Gummihandschuhen mit der Großreinigung, als uns ein voll bepackter Radfahrer auf Deutsch anspricht: „Woher kommt Ihr denn“? „**Ihr seid die ersten Touristen, welche ich seit langer Zeit sehe**“. Es ist ein Wiesbadener, der mit dem Fahrrad die Westroute durch Afrika in Richtung Kapstadt unterwegs ist.. Durch die einbrechende Dunkelheit können wir uns leider nur ganz kurz unterhalten, sein Mitreisender ein Amerikaner ist bereits weitergefahren.

Trotz der Dunkelheit finden wir noch ein ruhiges, sicheres Plätzchen.

Lubango bis Benguela

Lubango, es ist Sonntag, macht auf uns einen guten Eindruck. Das **von weitem sichtbare monumentale Christo-Denkmal**, das oberhalb der Stadt auf einem Felsen thront erinnert an die Statue in Lissabon. Aus der portugiesischen Kolonialzeit sind schöne, bereits renovierte Häuser erhalten, viele sind aber dem Verfall preisgegeben. In der **auf 1750 m liegenden hügeligen Stadt, blühen herrlich die blauvioletten Jakahanda-Bäume**. Sonntagmorgens sind alle Läden geschlossen. Wir erstehen am Straßenrand 4 kleine Orangen. Angola ist teuer. Trotz handeln sind weniger als umgerechnet 1 Euro nicht drin.

Von Lubango nach Benguela gibt es zwei mögliche Routen. Über Namibe der Küste entlang, oder ein Stück der Haupt-Verbindungsstraße bis nach Cacula und dann quer über die Hochebene. Über den Zustand der Straßen hören wir von den Einheimischen unterschiedliche Aussagen. Schlecht sollen beide sein, gewarnt wird aber vor der Küstenstraße. So fahren wir der Hauptstraße entlang und erleben für die Hauptverbindung zwischen Lubango und der Hauptstadt Luanda **eine Straße, so schlecht wie wir sie noch nie erlebt haben**. „Was tun wir nur hier“ ?, fragt Elisabeth. „Nur fahren, kaum bewegen und hin und her geschüttelt werden“ Die Querverbindung nach Benguela über das Hochland ist etwas besser und immerhin mit guten Abschnitten durchsetzt. Auch hier stehen ca. alle 5 km liegen gebliebene Fahrzeuge, welche teilweise schon seit Wochen mit Bewachung ausharren und auf Ersatzteile warten. Die Bewacher haben sich meist schon recht häuslich mit Kochstelle und Beschattung eingerichtet und bitten immer um Zigaretten. Die Landschaft ist hier sehr reizvoll. Wir sehen so viele schöne Baobab-Bäume, auch Affenbrotbaum genannt, wie nirgendwo in Afrika . Vielleicht liegt es auch daran, dass die sonstigen größeren Bäume alle abgeholzt sind und die Baobabs besonders auffallen. Nicht belaubt in der Winterszeit sind die Baobabs mit ihren bizarren Ästen besonders reizvoll. **Die Wildcamps unter den Baobabs laden durch ihre romantische Lage zwar zum Verweilen ein**, wir müssen aber innerhalb der 5 Tage in Benguela sein, da sonst nach Berichten über überzogene Visitermine überzogene Bußgelder fällig sind. Sehr malerisch sind auch immer wieder bei den Flussüberquerungen die vielen Frauen, welche ihre Wäsche waschen, baden und auch Schönheitspflege betreiben. **Was uns in den Dörfern auffällt:** Die Kinder tragen ihre eigenen (Plastik-)Stühle mit zur Schule und wieder nach Hause. Findet eine Veranstaltung statt, werden ebenfalls die eigenen Stühle mitgebracht. Die Menschen welche wir treffen, sind alle freundlich, winken uns zu und sind in keiner Weise aufdringlich.



Waschen und Baden in den Flüssen

Am Pistenrand wird gekocht, repariert und verkauft

Benguela und Lobito bis Luanda

Am 5. Tag nach unserer Einreise beantragen wir in Benguela im Immigration-Office die Visa-Verlängerungen für 30 Tage. Allerdings darf Elisabeth mit kurzen Hosen nicht in das Gebäude. Zwei Tage beträgt die Wartezeit für die Verlängerung. Wir nutzen die Zeit um den **ehemaligen Badeort der Portugiesen Lobito** kennen zu lernen. Die Strand-Restaurants, bei denen auch das Auto abgestellt werden kann, wird in Reiseberichten empfohlen. Wir sind von dem Restaurant total enttäuscht. Für den Preis von umgerechnet 55 Euro incl 3 kleinen Bierchen erhalten wir eines der schlechtesten Fischgerichte was wir bisher gegessen haben. Dies direkt am Meer und nicht weit weg vom Fischerhafen.

Der Himmel ist tagsüber immer bewölkt, aber angenehme, nicht zu heiße Temperaturen. Abends sind wieder in Benguela um frühmorgens unsere Pässe abzuholen. Wir übernachten direkt an der Strandpromenade, schauen den vielen jungen Angolaner zu, welche den gepflegten Abschnitt als Fitnessmeile benutzen. Niemand geht hier normal. Es wird gejoggt, gewalkt, Streck- und Dehnübungen gemacht, gehüpft, usw. Einige Studenten sprechen uns in Englisch auf Gemany an. Die noch nicht lange zurückliegende Fußball-Weltmeisterschaft mit Angola als Teilnehmer ist ein beliebtes Thema. Sie kennen die deutschen Fußballspieler besser wie wir. Immer wird auch über die Möglichkeiten nach Deutschland zu kommen gefragt. Hier müssen wir sie aber alle enttäuschen, dass dies nicht so einfach geht.

Benguela ist eine Hafenstadt mit vielen schönen, alten Gebäuden. Einige wurden inzwischen zu richtigen Traumvillen restauriert. Wenn in naher Zukunft die Gehwege mit den schönen Ornamenten und all die verwahrlosten Bauten wieder hergerichtet sind, wird Benguela die schönste Stadt Angolas sein! Übrigens hat der **Benguela-Strom** aus der Antarktis, welcher seine kalte Meeresströmung der südwestafrikanischen Atlantik-Küste entlang strömen lässt, von dieser Stadt seinen Namen.

Frühmorgens gehen wir am Strand **spazieren zu den Fischersiedlungen**, als diese gerade ihre Netze einholen und den Fang unter den Familien aufteilen. Sehr armselige Behausungen mit viel Schmutz und stinkendem Müll. Neben den Prachtbauten gibt es wie überall in Afrika viel Armut und Elend. Wir holen unsere Visa ab und fahren weiter in Richtung Luanda.

Die Hauptstraße von Lobito in Richtung Nord-Westen fahren wir km um km entlang von Slums, die Straßen immer gesäumt von primitiven Marktständen mit gebrauchten Kleidern, einfaches Gemüse, etc. Sobald die Hochebene erreicht ist, wird es wieder einsam. Die Straße ist asphaltiert bis kurz nach der Abzweigung nach Sumbe, dann abwechselnde Qualitäten. Vor Sumbe fahren wir **zum Atlantik in eine verschwiegene Bucht**. Weit und breit in der Umgebung niemand zu sehen. Der Atlantik braust mit ordentlichen Wellen und die Sogwirkung der Strömung ist so stark, dass man vorsichtig sein Muss, um beim Baden nicht von der Strömung mitgerissen zu werden. Wir können uns hier ungestört tummeln und mit

unserer Außendusche das Salzwasser abspülen und fühlen uns nicht mehr wie ungewaschene Penner.

Am nächsten Tag schaffen wir es bis zur Hauptstadt Luanda, fast 400 km. Was einigermaßen gute Straßen doch ausmachen.

Luanda, die Hauptstadt der Republik Angola

Die Hauptstadt Angola hat bereits über 2,5 Mio. Einwohner. Ganz Angola gerade 14 Mio., ist aber drei mal so groß wie Deutschland. Luanda wurde von den portugiesischen Kolonialherren ursprünglich für 50 000 Bewohner geplant. Jetzt platzt sie aus allen Nähten, seit sie als Hauptstadt der Neugegründeten Republik Angola proklamiert wurde. Alte herrschaftliche Häuser im portugiesischen Stil prägen das Bild. Eine Festung, heute ein Militärmuseum, liegt oberhalb der Stadt und die Strand-Promenade lädt zum Bummeln ein.

Ursprünglich von Bantu-Volksgruppen besiedelt, haben die Portugiesen hier Handels-Stationen errichtet und das Land fast 500 Jahre als Kolonialmacht ausgebeutet. Taurige Berühmtheit hat der Hafen durch die vielen Sklaven-Transporte nach Brasilien erlangt. Durch einen 10-jährigen Befreiungskrieg wurde die Republik 1975 selbständig, aber durch die starke Rivalität der verschiedenen Befreiungsbewegungen mündete die Selbständigkeit in einen Bürgerkrieg, der 27 Jahre bis 2002 andauerte. Lediglich Luanda war vom Bürgerkrieg nicht betroffen, wodurch die Stadt viele Flüchtlinge aufnehmen musste. Jetzt vier Jahre später ist die Aufbruchstimmung zu spüren. Überall wird gebaut und es ist deutlich: Die Stadt und das Land haben Potential. Fachleute gehen davon aus, dass sich Angola in den nächsten 10 Jahren zu einem der wichtigsten Erdöl-Länder entwickelt.

In einer Millionenstadt, die aus allen Nähten platzt, sich zurechtzufinden ist keine leichte Aufgabe. Glücklicherweise haben wir von Reisenden eine GPS-Koordinate einer Unterstellmöglichkeit. Es ist der **Nautic Yachtclub am Beginn der Landzunge gelegen**, in dem wir sogar kostenlos zwischen den zu renovierenden Booten stehen und unsere Wäsche richten können. Abends haben wir vom Restaurant einen wunderbaren Blick über die Bucht. Die Stadt erkunden wir zu Fuß, Parkplätze findet man sowieso kaum und entdecken nach dem Schlendern auf der Uferpromenade und dem Suchen nach einem Internetcafe, eine nette Patisserie mit Cafe in der Rue-Friedrich-Engels. Wir treffen die Berlinerin Birgit mit ihrem angolanischen Mann John in Luanda lebt. **Spontan laden sie uns zu einem Ausflug ein.**

15 km nördlich der Stadt, vorbei an Slums und Ö Raffinerien, zeigen sie uns die Gemüse- und **Obst-Plantage Terra Verde** eines Kubaners. Die Wirtschaft sei zwar im Aufbau, aber immer noch werden fast alle Produkte importiert, dies erklärt auch die hohen Preise. Clevere Geschäftsleute, vor allem aus dem Ausland nutzen diese Chance und verdienen dadurch viel Geld. Auch John betreibt verschiedene Geschäfte und nutzt die noch reichlich bestehenden Marktlücken.

Ein besonderes Erlebnis ist für uns ein weiterer Besuch des nur wenige km entfernten Areal, in dem eine Freizeitanlage mit Golfplatz, Schwimmbad etc aufgebaut werden soll. In einem neu erbauten großen Haus wohnen Frank und Lena. **Frank, ebenfalls Deutscher ist von dem Besitzer des Areals – einem ehemaligen General mit viel Geld- angeheuert, um eine Brauerei aufzubauen.**

Die Technik hat er bereits in Europa eingekauft und bis zur Fertigstellung der Gebäude zwischengelagert. Er hofft, dass in 2-3 Jahren das erste Bier fließen kann. Beeindruckt sind wir von Lena, einer Ukrainerin über ihre Malkunst. Das Leben und die Farben von Angola hat sie in sehr schönen Ölgemälden eingefangen.

Viel diskutieren wir über die Situation in Angola und erfahren, dass der Staat durch die Ölforderungen, Diamanten- und Goldminen, sowie umfangreiche Erzvorkommen, etc über große Geldreserven verfügt, vor allem da kein Geld mehr für Kriegsmaterial benötigt wird. Die Organisationen funktionieren noch nicht richtig und viel fließt in dunkle Kanäle ab, deshalb wird es noch eine ganze Zeitlang dauern bis die Infrastruktur, insbesondere Straßen in

Ordnung sind. Teilweise sind Gelder aus dem Ausland für den Ausbau von Straßen spurlos verschwunden, bevor auch nur angefangen wurde.

Obwohl Angola fruchtbare Böden hat, werden wegen der Landminen Gefahr weniger als 1/6 des Bodens bewirtschaftet. Der Eigenbedarf kann deshalb bei weitem nicht gedeckt werden und macht **alles so teuer. Einzig und allein der Sprit ist billig.**

Interessant war auch zu hören, dass Europa bei den Aufträgen für den Aufbau ziemlich hinten ansteht. China und Brasilien sind hier in vorderster Front. Ob es wohl mit an den Bestechungsgeldern liegt ?

Wir besichtigen in Luanda noch das **kleine aber interessante ethnologische Museum** und decken uns im Shoprite mit Lebensmitteln ein. Es gibt zwar **alles was das Herz begehrt, dies aber zu Preisen bei denen man die Ware lieber wieder ins Regal legt.** Schließlich sind wir nicht am Verhungern.

Vor unserer Weiterreise besuchen wir die **deutsche Botschaft.** Laut Empfehlung des Auswärtigen Amtes haben wir uns vor der Einreise in Angola dort gemeldet und dafür ein nettes E-Mail bekommen. Als sie von unserem Vorhaben nach Kongo-Kinshasa einzureisen hören, wird uns dringend davon abgeraten. Aufgrund der aktuellen Ereignisse nach dem Verkünden des 1. Wahlausganges, durfte selbst das Personal der Botschaft nicht mehr auf die Straße und musste in der Botschaft übernachten. Nach eigenen Recherchen finden wir diese Warnung übertrieben, aber beschließen unsere Route nicht über die Hauptstädte Kinshasa und Brazzaville zu wählen.

Im Internetcafe hören wir plötzlich eine bekannte Stimme. Es sind die Holländer Yvonne und Ruud, die wir mit Rianne und Johann bei unserer Südafrika-Rundreise in Lilongwe/Malawi kennen gelernt haben. Sie berichten uns von dem **schrecklichen Unfalltod** ihres Reisegefährten Johann hier in Angola, der bei der Reparatur an seinem 12 to Mercedes LKW bei abmontierten Reifen vom eigenen Fahrzeug erdrückt wurde. Wir verbringen noch den Abend zusammen. Diesmal im Club Naval, auch ein möglicher Übernachtungsplatz.

Luanda bis zur Grenze nach Kongo-Kinshasa und der 1. Federbruch

Von Luanda nehmen wir per Sat-Email Kontakt mit Bernhard und Ursula auf, welche in der katholischen Mission in Boma/D.R.Kongo arbeiten und fragen an, ob wir unser Fahrzeug bei Ihnen unterstellen dürfen. Fast gleichzeitig kommt die positive Antwort zurück.

Auf gutem Asphalt geht es bis Caxito, anschließend aber mit vielen Schlaglöchern und teilweise über nicht gerade Vertrauen erweckende Brücken.



Angebote am Pistenrand



nicht gerade Vertrauen erweckende Brücken

Abseits der Piste suchen wir entlang von Fahrzeugspuren einen ruhigen Übernachtungsplatz und sind mitten in einem Schwarm der aggressiven, tagaktiven **Tsetse Fliegen**, welche auch die Schlafkrankheit übertragen können. Nicht nur das, wir sehen rechts und links der Fahrspur **Minenschilder.** Schnell zurück in sichere Gefilde!

Am andern Tag schaffen wir trotz vorsichtiger Fahrweise über N'zeto und Tomboco immerhin 180 km auf Pisten unterschiedlichster Qualität und schlagen auf einem freien Platz neben der Piste unser Quartier auf.

Mit großer Überraschung –wir sind gerade beim Abendessen- Stoßen Yvonne und Ruud zu uns. Wir haben uns noch viel zu erzählen und Erfahrungen auszutauschen.

Der letzte Tag in Angola zeigt uns, dass die Fahrt durch dieses Land keine Spazierfahrt ist. Nachts regnet es, das Fahren auf der nassen, hügeligen Laterit-Piste wird zur Rutschpartie. Glücklicherweise trocknet es bald ab. Kurz vor der Grenze in Noqui –es war eigentlich nichts besonderes- wir fahren mit mäßiger Geschwindigkeit über einen der unendlich vielen Steine, welche aus dem befestigten Untergrund herausstehen und es lässt einen Schlag, als ob ein großer Stein gegen die Karosserie geschleudert worden wäre. Wir halten an, entdecken im ersten Augenblick nichts, aber beim genaueren Hinsehen, sehen wir: Der Abstand des rechten Vorderrades zur Karosserie hat sich verändert. Nun ist es klar. **Die vordere Blattfeder ist gebrochen.** Das Problem mit der quer liegenden, für Iglhaut speziell entwickelten Blattfeder ist uns von Hopsing, unserem Freund von der Afrikastammtisrunde bereits bekannt. Unsere Feder hat es immerhin bereits über 200 000 km durchgestanden und ist vermutlich durch den Unfall-Transport vor Lubango überbeansprucht worden und hat jetzt an einer harmlosen Stelle den Geist aufgegeben.

Wir legen kurz vor dem kleinen Grenzort Noqui nochmals eine Übernachtungspause ein und begutachten den Schaden bei Tagesanbruch. Es steht fest, eine Feder dieser Art ist hier nicht zu bekommen. Glücklicherweise können wir uns mit dem Sat-Telefon mit Hopsing beraten. Welcher Zufall, er ist gerade mit seinem Sprinter zur Firma Iglhaut unterwegs und wird dort – neben der bei uns zuhause lagernden Ersatzfeder die weiter notwendigen Teile besorgen.

Mit gebrochener Feder fahren wir sehr, sehr langsam weiter, um auf der kongolesischen Seite mit besserer Infrastruktur eine Werkstatt für eine Behelfsreparatur zu finden. Die Grenzabwicklung mit Ausreisestempel, Carnet-Abstempelung und Polizei geht korrekt aber trotz wenig Betrieb sehr, sehr langsam vor sich.

Angola hat uns gut gefallen. Es gibt die schönsten Wildcamp-Plätze, tolle verschwiegene Buchten im Atlantik und eine abwechslungsreiche Landschaft. Die Leute sind sehr freundlich und von wenigen Ausnahmen abgesehen, nicht aufdringlich und halten eine natürliche Distanz.

Nur: Schwierige und teure Visa-Beschaffung, die schlimmsten Überlandstraßen Afrikas, das Problem der Landminen und das hohe Preisniveau sprechen noch dagegen, dass sich das Land zu einem Urlaubsparadies entwickelt.

Demokratische Republik Kongo bzw. Kongo-Kinshasa

Vom 1. bis 11. September 2006

Früher Belgisch Kongo und unter dem Diktator Mobutu Zaire genannt. Das Land ist 6 mal so groß wie Deutschland, hat 57 Mio Einwohner und ist nach dem Kongo-Fluss, dem wasserreichsten Fluss Afrikas benannt. Es ist das rohstoffreichste Land in Afrika, welches in der Kolonialzeit durch die Belgier ausgebeutet wurde und nach deren Rückzug 1960 wurde es sich selbst überlassen. Die Rohstoffe wecken die Begehrlichkeit auch von angrenzenden Ländern wie Uganda und Ruanda, welche die Bürgerkriegs-Rebellen im Land unterstützen. Diktatoren wie Lumumbu und Mobutu regierten das Land. Nach der Absetzung von Mobutu übernahm der Vater des heutigen Präsidenten die Macht, setzte die Verfassung außer Kraft und verbot alle politischen Parteien. Nach dem Attentat auf seinen Vater übernimmt Joseph Kabila 2001 als Präsident das Amt. Die derzeitigen Wahlen sind nach internationalen Beobachtern nicht gerade demokratisch, aber der Versuch in die Normalität zu finden. Der Gegenspieler von Kabila, Bemba ist ein Schwiegersohn von Mobutu. Wer den Kongo kennt weiß, dass die Unruhen nach der Stichwahl vorprogrammiert sind.

Matadi über Boma und Muanda zur Grenze nach Cabinda

An der **Grenzstation in Matadi** wird zum ersten Mal seit unserer Afrikareise der Impfpass verlangt und die **Gelbfieber-Impfung** überprüft. Die gesamten Daten werden in eine Liste nicht nur eingetragen, sondern regelrecht eingemalt. Ähnlich geht es mit dem Einreise-

Stempel im Pass. Zügig dagegen das abstempeln des Carnets und der kurze Blick ins Fahrzeug. Keine unbequeme Frage, keine Andeutung wegen Bestechungsgelder oder Cadeaux. Wir sind positiv überrascht, angesichts der Horror-Geschichten die wir schon gehört haben. Allerdings erleben wir von den Straßenpolizisten in Matadi das Gegenteil. Von fast jedem Polizisten werden wir gestoppt und offen nach Geld, Geschenk, Magazin oder irgendetwas gefragt. Gegeben haben wir nie etwas, da es sonst von anderen Touristen ebenfalls erwartet wird.

Was machen wir mit der gebrochenen Feder?

Wir halten an der ersten Werkstatt in Matadi, die mehr nach einem Autofriedhof als nach einer Werkstatt aussieht um die Einzelrad-Aufhängung mit einer provisorischen Dämpf-Arretierung zu versehen. Gleich 5 Mechaniker kümmern sich um das Auto, was sie machen sieht wenig professionell aus. Außer Hammer und Meißel sehe ich kein anderes Werkzeug. Auf meinen Werkzeugkasten Muss ich aufpassen wie auf meinen Augapfel. Trotz der Verständigungs-Problematik konnte aber immerhin mit dem defekten Stoßdämpfer eine provisorische Lösung realisiert werden. Allerdings tropft nach der Aktion das Öl aus dem Vorderachsgetriebe. „c'est bon, pas de problem“ war die Antwort auf meine Reklamation. Im Hof des ‚Convents der Souers‘ erhalten wir Quartier und stellen den Eimer unter das tropfende Getriebe. Wir finden anderntags eine andere Werkstatt, welche die herausgerissene Antriebsachse wieder fachgerecht einbaut und wir können auf akzeptabler Straße zu unserem Anlaufpunkt in Boma weiterfahren.

In Matadi führt eine mautpflichtige Brücke (ca. 3,- €) mit Passkontrolle über den breiten Kongofluss, die einzige die wir auf der Karte entlang des Kongo entdecken können. Fotografieren ist strengstens verboten. Trotzdem wollen wir eine Erinnerung mitnehmen, ein kleiner Trick hilft. Ein Gottesdienstbesucher kommt vorbei und wir fotografieren ihn mit seiner Erlaubnis. Dass die Brücke auch auf das Foto kommt, ist natürlich reiner Zufall. Auf der Weiterfahrt in Richtung Boma stoppt auf der Gegenrichtung ein PKW. Ein pechschwarzer Kongolese steigt aus und begrüßt uns mit den Worten „**Seid Ihr von Ulm oder von Neu-Ulm. Ich bin Gustave.**“? Gustav war 18 Jahre in Deutschland und Österreich, hat den österreichischen Pass, lebt in Kinshasa und verdient gut mit Autohandel. Wir unterhalten uns einige Zeit, tauschen E-Mail-Adressen aus und verabschieden uns.



Die einzige Brücke über den Kongo



Das Grundnahrungsmittel Maniok wird überall angeboten

Vom Glück eine Panne zu haben.

In Boma werden wir von Bernhard und Ursula herzlich begrüßt. Ein Arzt und Apotheker-Paar aus Berlin sind im Auftrag von Misereo an der katholischen Mission in Boma beschäftigt und kümmern sich um die Weiterbildung an den kath. Krankenhäuser der Diözese und den Verkauf der Arzneien. Es ist nicht ihr erster Auftrag in Afrika. Sie bewohnen ein einfaches aber sehr gemütliches Gartenhaus im alten Teil der ehemaligen Hauptstadt des Kongo.

Ursprünglich wollten wir uns nur 1-2 Tage hier aufhalten, durch die Panne wurde es eine ganze Woche.

Wir können unser Auto im Garten abstellen und hier die Reparaturen durchführen. Bernhard vermittelt uns eine gute Werkstatt, zeigt uns das ganz in der Nähe liegende DHL Büro für die Lieferung der Ersatzteile, den lokalen Flughafen und ein gutes Internet und kümmert sich mit seiner Frau Ursula rührend um uns.

Jetzt können wir an unsere Afrika-Stammtischfreunde die Lieferadresse für die Ersatzteile durchgeben. Wann und wo sich die Lieferung im Augenblick befindet, ist anhand der DHL-Auftrags-Nr. im Internet genau zu verfolgen. **Nach 3 Tagen ist die Lieferung über Ulm, Stuttgart, Brüssel, Lagos, Libreville, Kinshasa in Boma.** Allerdings nur die Hälfte der Lieferung. Das zweite Paket wurde vergessen in Boma auszuladen. Am Nachmittag kommt die Maschine aber nach einem Inlandflug wieder zurück und die Mechaniker stehen im Garten schon bereit um mit der Montage zu beginnen. Am anderen Tag steht der Sprinter wieder auf seinen 4 Rädern und die Probefahrt verläuft zufrieden stellend. **Wir sind froh und glücklich unsere Freunde von der Afrika-Stammtischrunde zu haben,** die uns ganz unkonventionell mit Ersatzteilen und den beigelegten Spezialwerkzeugen aus der Patsche geholfen haben

In dieser Woche lernen wir sehr viel über das Land, werden von Ursula auf die Märkte und zu allem Sehenswerten in Boma geführt. Wir genießen die Abende am Kongo beim Sundowner, beim Essen in einem lokalen Restaurant. Durch die exzellente Küche von Ursula lernen wir die kongolesischen Gerichte, insbesondere mit Maniok kennen. Sie erzählen z.B. auch von den sozialen Problemen des Landes, wie z.B. von den ausgesetzten „Hexenkinder“. Ja wirklich, richtig gelesen. Es gibt hier jede Menge Kinder, welche als Babys ausgesetzt werden, weil sie angeblich verhext sind und der Familie oder der Dorfgemeinschaft nur Unglück bringen. Wenn etwas passiert, ist fast immer ein Kind die Ursache und dies wird dann einfach irgendwo ausgesetzt.

Wir versäumen in Boma auch nicht das kleine **1-Zimmer Museum des Afrika-Forschers Stanley** zu besuchen. Das Museum befindet sich neben einem der größten Baobab-Bäume im Kongo. In dem innen hohlen Baum soll Stanley in Boma übernachtet haben.

Ein besonderer Höhepunkt für uns ist die Teilnahme an einer **Einweihungsfeier einer Entbindungs-Station mitten im Busch,** mit Reden der Kommunal- und Provinz-Verantwortlichen. Der Beginn der Veranstaltung, incl Gottesdienst mit Gospelchor wird über das örtliche Telefon – eine Baumtrommel, bzw. Tam-Tam bekannt gegeben, welche 5 km weit zu hören ist. Die Einfachheit der Station scheint für uns unübertroffen. Ursula meint aber: „Es ist gut so, es ist sauber. Wenn nur alle anderen auch so wären“. Den Abschluss bildet ein gemeinsames Buffet mit lokalen Gerichten und Palmwein.



Die Bekanntgabe der Einweihung

Das Geburtszimmer

Abschluss beim Buffett

Die Tier- und Vogelwelt im Garten von Ursula und Bernhard ist eine wahre Freude. Wir beobachten verschiedene, teilweise bei uns unbekannte Vogelarten, welche sich hier ganz heimisch fühlen. Ein Wiedehopfpärchen, das unter dem Dach nistet und sich unermüdlich beim Füttern der Jungen abwechselt, dann eine lustige Schar Perlhühner, die immer zusammen sind, und sich mit den Hennen um das Futter streiten und der ganze Stolz der Hahn Toni, welcher auch jeden Morgen dafür sorgt, dass niemand verschläft. Abends erklimmt aber

die ganze Hühnerschar miteinander einen Baum und übernachtet einträchtig miteinander. Nicht zu vergessen die Ziegen Lilli und Willi. **Eine sehr schöne Woche, welche uns lange in sehr positiver Erinnerung sein wird.** Versehen mit Köstlichkeiten aus Ursulas Schmankerl-Küche starten wir. Von dieser Stelle nochmals ein ganz herzliches Dankeschön an Dr. Bernhard und Ursula.



Mit wieder funktionierender Blattfeder ist es doch wesentlich leichter und bequemer zu fahren. Die Feder wird auf der Strecke nach Muanda gleich richtig getestet. Sandige und stark erodierte Abschnitte entlang der eindrucksvollen Kulisse des Kongo-Flusses. Einige Schiffswracks ragen am Flussufer heraus. Überholt werden wir von einem LKW mit einer Unmenge von leeren Sprit-Kanistern und obendrauf noch Passagiere. Da in Cabinda der Sprit wesentlich billiger ist, floriert der kleine Grenzverkehr.

In Muanda, an der Atlantik-Küste machen wir Station bei den Schwestern des Convents und fahren dann auf guter Piste zur Grenze nach Cabinda. Unterwegs werden wir angehalten und freundlichst begrüßt. „Oh, Adventisten“ – Wir müssen die Dame enttäuschen. Unsere Beschriftung am Auto mit „Adventure“ hat sie wohl falsch interpretiert.

In diesem Abschnitt fahren wir an sehr vielen **Bohrfeldern und Pumpstationen für Öl** vorbei. Mangels Hinweisschilder verfahren wir uns einmal in dem Gewirr von Pisten und landen inmitten einer Gruppe von Pumpstationen.

Die Abwicklung der Ausreise zu Cabinda muss sehr problemlos gewesen sein, wir können uns kaum mehr daran erinnern.

Cabinda (Enklave von Angola)

11. und 12. September 2006

Die Enklave Cabinda ist zwar sehr klein, sie hat nur 160 000 Einwohner und ist eingeschlossen von den beiden Kongo-Staaten. Cabinda ist sehr reich an Erdöl.

Direkte Verbindung mit dem Mutterland Angola hat es nur mit dem Boot über den Atlantik oder per Flugzeug.

Cabinda nutzen wir aus Sicherheitsgründen als Durchreisemöglichkeit um nach Kongo-Brazzaville zu gelangen. Die Alternative wäre über Kinshasa, Brazzaville und dann die Straße Kinkala, Dolisie zu fahren. Da dieses Gebiet aber von Rebellen beherrscht und außer der Kontrolle der Regierung ist, haben wir die Route über Cabinda gewählt.

Die Grenzformalitäten sind hier etwas aufwändiger und vor allem sehr teuer. Wir müssen eine Liste aller Länder erstellen, die wir seit unserer Abreise aus Deutschland bereist haben und eine Liste aller Länder in die wir noch reisen werden, bis wir wieder zuhause sind. Zu was dies wohl gut sein soll?. Eine Visa-Gebühr für Angola wird zum 3. Mal kassiert und zusätzlich wird eine Kopie des Passes (*haben wir natürlich*) und eine Kopie des Angola-Visa aus Berlin und aus Benguela verlangt (*haben wir nicht*). Kopiergeräte gibt es an der Grenze nicht. Der Grenzbeamte ist aber zuvorkommend. Er will heute Abend an unserem Quartier vorbeikommen und die Kopie abholen. Er kommt dann doch nicht.

25 km später finden wir die erste Kopiermöglichkeit. Da wir noch keine Kwanza tauschen konnten, war es mit der Bezahlung problematisch, aber nach einigem hin und her werden Dollar akzeptiert. Froh die Kopien zu haben, fahren wir zur kath. Mission und dürfen uns dort

unentgeltlich in den Hof stellen. Am anderen Morgen spazieren wir noch am Strand des Atlantik entlang und glauben im Hof einer Uni zu sein. Überall sitzende und spazierende Studenten, welche Manuskripte und Bücher lesen, etwas auswendig lernen, wie wenn sich alle auf eine Prüfung vorbereiten. Natürlich werden wir auch von vielen angesprochen und unterhalten uns über die **beruflichen Chancen in Angola**. Obwohl es in dem aufstrebenden Land nach Ende des langen Bürgerkrieges unzählige Chancen gibt, reden viele von einer Tätigkeit im Ausland, vor allem Brasilien, der Sprache wegen.

Wir suchen die Post um die von Angola stammenden bereits frankierten Ansichtskarten aufzugeben und sehen wie so oft **einen Einheimischen von Weitem uns zuwinken**, wie unter dem Motto „PLS STOP, YOU ARE MY BEST FRIEND“. Natürlich fahren wir immer weiter, denn es geht ja immer nur um das Gleiche, um Geld oder Geschenke, denn bei uns Weißen, wächst ja das Geld auf den Bäumen.

Wir wissen nicht warum, aber diesmal war es doch irgendwie anders. Wir halten und warten auf den jungen Mann. „I looked after you in some hotels“. Das ist wohl ein neuer Trick eines ganz Raffinierten, denke ich. „You forgot your passport in my office“! Jetzt wird mir es siedend heiß. Ich hatte beim Kopieren die Ausweise im Kopierer liegengelassen und es noch nicht bemerkt.

Dafür, dass er sich so bemüht hat uns zu finden und wir den ganzen Weg zur Grenze und zurück umsonst gemacht hätten, hat er ein anständiges Trinkgeld verdient. Wir bedanken uns auch noch mal extra über E-Mail bei ihm..

Bei der Ausreise aus Cabinda waren wiederum Kopien der Passeite und der Visa vorzulegen, sowie eine Länderliste mit allen bereisten und noch zu bereisenden Ländern.

Republik Kongo bzw. Kongo-Brazzaville

Vom 12. bis 18. September 2006

Die Republik Kongo ist fast so groß wie die Bundesrepublik Deutschland, hat aber nur 3 Mio. Einwohner und ist eine ehemalige französische Kolonie. Heute eine demokratische Republik mit schwieriger Sicherheitslage. Seinen Namen hat es ebenfalls vom Fluss Kongo, der auf eine Länge von 600 km die Grenze zur Demokratischen Republik Kongo bildet. Hauptstadt ist Brazzaville.

Das Klima ist tropisch mit gleich bleibend hohen Temperaturen über das ganze Jahr. Man spricht hier nicht von den Jahreszeiten wie Sommer und Winter, sondern nur von Trockenzeit und Regenzeit. Am Äquator gibt es zwei Regenzeiten von Januar bis Mai und Oktober bis Dezember.

60 % der Landesfläche werden vom tropischen Regenwald eingenommen mit Hartholz wie Teak, Limba und Mahagoni. Die Forst- und Landwirtschaft erbringen aber nur 12 % des Bruttoinlandproduktes, während die Erdölförderung 80% der Exporterlöse erbringt. Eine Belastung für die Wirtschaft stellen die bürgerkriegsähnlichen Zustände im Land und die hohe Auslandsverschuldung dar.

Je weiter wir in das zentrale Afrika vorrücken, umso langsamer geht die Abwicklung an der Grenze vor sich. Hier ist unsere auf dem PC vorbereitete und ausgedruckte **Liste mit allen Personaldaten** incl Name von Vater und Mutter von großer Hilfe und beschleunigt das Ganze. Die Grenzbeamten nehmen dieses Papier immer sehr dankbar an. Trotz der Langsamkeit sind die Grenzer sehr freundlich und hilfsbereit. Es gibt überraschenderweise auch hier keinerlei Schwierigkeiten oder Behinderungen.

Pointe-Noire

35 km weiter sind wir auf guter Straße in Pointe Neure und steuern den **Club Nautik** an. Direkt am Meer, rund um die Uhr von Militär und einem streunenden Hund bewacht, campieren wir auf Sandboden. Dass es keinen Zaun gibt, stört nicht, schließlich ist alles kostenlos. Sanitäreanlagen und das Restaurant mit guten Fischgerichten sind direkt auf dem Gelände.

Vincent, ein Franzose, der seit einigen Monaten hier mit seiner Familie lebt, möchte uns die Stadt zeigen. Er hat wohl viel Zeit. Seine Frau arbeitet bei einer Bank und er ist Hausmann. Er

holt uns ab, zeigt uns sein Haus, den bis jetzt einzigen Bankautomaten der auch für Maestro-Kreditkarten funktioniert und die besten Einkaufsmöglichkeiten. 4000 Franzosen die im Ölgeschäft tätig sind, leben in der Stadt. Es gibt auch hier alles was das Herz begehrt, durch die Importe sind die Produkte fast genauso teuer wie in Luanda/Angola. Wir kommen gerade aus dem bekannten Treff „Cafe Citronelle“ in der Charles de Gaulle Avenue, in dem es neben leckeren Imbissen auch feinste Konditoreiwaren und köstlichen Kaffee gibt. **Aus der Menge der schwarzen Gesichter heraus ruft uns jemand zu:** „Hallo ich bin Gustave“, „Ja schon wieder die Ulmer“. Gustav der Autohändler, den wir vor 10 Tagen bereits auf der Straße bei Matadi getroffen haben, scheint überall zu sein. Wir verabreden uns für heute Abend. Gustav kommt pünktlich, lacht über das ganze Gesicht und seine dunklen Augen blitzen. „Darf ich Euch zu einer Spazierfahrt durch die Stadt einladen und anschließend können wir miteinander essen gehen“? Wir trauen unseren Augen nicht. Auf der Straße steht eine Limousine, 8m lang, schneeweiß, wie aus einem Al-Capone Film, mit Fernseher und Bar ausgestattet. Wir sind perplex und Gustav lacht und lacht. Er genießt unsere Verblüffung. Das Auto schwebt über die Schlaglöcher und Gustav freut sich wie ein kleines Kind „Guckt, wie die alle schauen“. „Dieses Auto vermiete ich zu Hochzeiten, mein zweites, ein schwarzes zu offiziellen Feiern und Beerdigungen“.

Wir halten in einer Gegend, in der wir uns abends alleine nicht hintrauen würden und essen im Freien einen gegrillten „Captain“- ein Fisch aus dem Atlantik mit Bananen-Chips und einer Flasche Wein. Es war ausgezeichnet und fast nicht zu schaffen.

Pointe-Noire bis zum Kontrollposten Mila-Mila

Die Fahrt durch die Außenbezirke der Stadt zieht sich hin, aber immerhin bei akzeptabler Straße. Nachdem die Wohnsiedlungen aufhören, wird die Straße zur Wellblechpiste. Aber nicht nur Wellblech, Schlaglöcher und ganz grobsteiniger Untergrund wechseln sich ab. Die Geschwindigkeiten liegen zwischen weniger als Schritt-Tempo bis zu 30 km/h. Plötzlich, wir glauben es kaum, gibt es mittendrin eine neue Asphaltstraße. Noch nicht zu Ende beschleunigt, müssen wir schon wieder abbremsen. Pustekuchen, es war nur ein ganz kurzes Stück. Solch kurze Abschnitte mitten in der Wildnis haben wir schon mehrmals angetroffen. Uns ist dies absolut unverständlich, oder ist es evtl. eine Art Arbeitsprobe ?

60 km seit Pointe-Noire, als es wieder an einer eigentlich harmlosen Stelle den bekannten Schlag lässt, wie wenn ein großer Stein gegen die Karosserie geschleudert wird. **Die hintere Augenblatffeder ist gebrochen.** Glücklicherweise ist die Entlastungsfeder noch ok. Zurück nach Pointe Noire wollen wir nicht. Dank der Erfahrung mit der vorderen Blatffeder präparieren wir das Fahrzeug so, dass wir langsam weiterfahren können. Elisabeth ist zwar etwas schockiert, aber mit dem Hinweis, dass wir schon zu Fuß halb Frankreich und ganz Spanien auf dem Jakobsweg durchquert haben, findet sie wieder Mut im Wandertempo mit dem Sprinter im Urwald durch den Kongo zu fahren.

Die Piste ändert sich, wir kommen auf eine in der Michelin Karte noch nicht eingezeichnete Querverbindung durch den Regenwald, welche auch als '**Route de Malaisya**' bezeichnet wird. Obwohl wir uns nur zwischen 25 und 320 Höhenmeter bewegen, geht es immer wieder steil rauf und runter. **Die Piste hangelt sich im Zickzack den Berghügeln entlang, inmitten einer einzigartigen Vegetation.** Der Wald ist undurchdringlich mit Farnen, Lianen und Bäumen bewachsen die bis zu 60m hoch sind. Die Steilstücke sind bereits sehr stark erodiert, durch die starken Unebenheiten muss öfters die hintere Sperre eingeschaltet werden. In der Regenzeit dürfte es nicht einfach sein, diese Steilhänge zu bewältigen. Vom Erzählen anderer Reisender haben wir in Erinnerung, dass diese Strecke täglich, selbst Sonntags sehr intensiv von den Holzlastern befahren wird, welche die Baumstämme aus den Tiefen des Regenwaldes bis nach Pointe-Noire zum Hafen bringen.

Wir wundern uns, dass wir anfangs nur sehr wenige und jetzt überhaupt keine Holzlasten mehr sehen. Auch andere Fahrzeuge bleiben aus. Wir können uns keinen Reim darauf machen. Neben einer für Holzarbeiter erbauten Hütte übernachteten wir und geben wie regelmäßig vor dem Schlafengehen an unseren Freund Gerd unsere Koordinaten durch, damit er unsere Reise mit Hilfe von Google-Earth mitverfolgen kann. Die ganze Nacht keinerlei störende Geräusche, dafür aber **das fast ohrenbetäubende Konzert des Regenwaldes und seiner geheimnisvollen Tierwelt, wie wir es in dieser Intensität bisher noch nie gehört haben.** Schade, dass wir uns wegen der Anspannung mit den Fahrzeugproblemen nicht auf diese Umwelt konzentrieren können.

Bereits vor dem Frühstück korrigieren wir die Fixierung der gebrochenen Feder um zu verhindern, dass sich die Führung der Hinterachse verschiebt. Weiter geht es im gemäßigten Tempo durch den Regenwald. Wir fahren abzüglich der Pausen und Justierungen 9 Stunden an diesem Tag und schaffen 88 km, also ein Schnitt von immerhin 10 km/h, doppeltes Wandertempo! **Nur, was uns nervös macht, wir haben den ganzen Tag nur ein Auto gesehen und das war ein liegen gebliebenes Taxi** mit seinen Insassen, die scheinbar nicht den ersten Tag hier warten. Sie stürzen alle auf uns ein und wollen mitfahren. Es war etwas schwierig klar zu machen, dass wegen der gebrochenen Feder das Auto kein zusätzliches Gewicht trägt. Zwischendurch ein Hüttendorf. Die Dorfbewohner wollen uns wegen einer Brücke etwas erklären, wir können sie aber wegen ihrem starken Dialekt nicht verstehen. Kurz vor Einbruch der Dunkelheit eine Strecke hart wie Beton mit einer Struktur wie ein defektes Kopfsteinpflaster. Die ganze Fixierung der Feder verschiebt sich durch die Rüttelung. Das richten wir morgen früh, für heute sind wir zu erledigt. Glücklicherweise können wir nicht weiterfahren, sonst hätten wir vermutlich die Krise bekommen. Da wir seit 2 Tagen kein Auto mehr gesehen haben, rechts und links wilder Busch ist, übernachteten wir direkt auf der Straße. Die Sat-Verbindung ist gut und wir erhalten bereits über E-Mails von unseren Afrika-Stammtischfreunden **professionale Hinweise wie man mit einer gebrochenen Feder umgeht.** Ist das nicht toll und dies mitten im Kongo?

Frühmorgens präparieren wir die Federaufhängung wieder neu und verwenden aufgrund der Tipps zusätzlich einen großen Spanngurt zum Abspannen. Ohne Frühstück geht es los, wir wollen Strecke machen. 2 km weiter kommt der große Schreck und endlich die Lösung, warum wir keine Fahrzeuge sehen. **Eine Brückenkonstruktion aus Holz ist durch ein Buschfeuer komplett abgebrannt und die Fahrbahndecke mehrere Meter tief eingebrochen.** Ein Überqueren ist unmöglich. Wir entdecken eine Spur, welche die Schlucht hinabführt und auf der anderen Seite an einem Schräghang, Hanglage 25- 30 Grad wieder hinaufführt. Ein kurzes Stück bis zu 40-45 Grad Steigung. Mindestens 1 Auto ist es schon gefahren. Kaum zu machen mit dem Sprinter, wir versuchen es trotzdem und das Fahrzeug rutscht seitlich ab und befindet sich in einer prekären Lage. 2 Stunden dauert es, bis wir unseren Sprinter in eine stabile Position bringen. Die Auffahrt mit Sand und Geröll auf abgebranntem Terrain bietet keine vernünftige Traktion. Eine Rückfahrt und alternative Route scheidet aus, da keine Karte und auch nicht die NASA-Sat-Karten eine Alternative aufzeigen. Nicht mal Hüttenbewohner gibt es hier in der Gegend. Wir machen uns dran den Hang abzugraben, um zumindest die gefährliche Schräglage und die steilsten Stücke zu entschärfen. Weitere 3 Stunden. Ich mache den Fehler vor lauter Eifer bei der Hitze das Trinken zu vergessen und brauche eine weitere 1/2 Stunde um mich von einem Schwäche-Anfall zu erholen. Aber dann, neu gestärkt werden noch die Sandbleche und Äste gelegt. Ein neuer Versuch. Es klappt, wir sind oben. Elisabeth fällt mit vor Freude um den Hals.



Eine abgebrannte und eingestürzte Brücke



Der 1. Versuch am Schräghang scheitert

Schwarz wie die Einheimischen vom Ruß der verbrannten Erde waschen wir uns und stellen fest: Wir sind doch nicht vom Stamme der Bantu!

Viel fahren wir heute nicht mehr. Der Tag war Herausforderung genug. Kurz nach einer großen malayischen Holzfirma stehen wir an der **Kreuzung in Mila-Mila mit dem ersten Kontrollposten in Richtung Gabun** incl. Polizei, Zoll und Immigration. Da wir überall wieder unsere vorgedruckten persönlichen Daten abgeben, geht es relativ zügig. Die Eintragungen in das „Goldenen Buch“ werden dann anschließend gemalt. Der Zoll nimmt noch einen kurzen Blick ins Auto. Von den intensiven Kontrollen mit komplettem Auspacken aller Utensilien, wie wir schon gehört haben, bleiben wir glücklicherweise verschont. Die Bitte um Cadeaux haben wir als Deutsche einfach nicht verstanden und die Kontroll-Beamten haben uns auch so weitergewinkt. An einem Kiosk können wir noch Brot einkaufen und fahren in der bereits einsetzenden Dunkelheit noch in das kleine Dorf Kuni.

Die Bewohner sitzen vor ihren Feuerstellen vor den Hütten. Ohne Strom, nur mit Holzfeuer erscheint uns die Stimmung sehr romantisch. Für die Bewohner Alltag. Der Stammes-Häuptling läuft gerade mit einem Megaphone durch das Dorf und kündigt das morgige Event an. Ein Fußballspiel gegen das Nachbardorf. **Der Häuptling Bartholomé begrüßt uns und möchte dass wir nicht auf der Straße, sondern neben seiner Hütte übernachten.** Dort sei es absolut sicher. Nach einem Smalltalk und Autobesichtigung der Dorfbewohnern sagen wir dem Häuptling, dass wir sehr müde sind. Er spricht ein Machtwort und alle ziehen sich zurück. Bei der Abfahrt überreichen wir Bartholomé als Gastgeschenk noch ein Paket mit Schulheften.

Und weiter bis zur Grenze Gabun

Schon früh am Morgen donnern durch das Dorf die Holztransporter, eine riesige Staubfahne hinter sich herziehend. **Im 10 –15 Minuten Takt fahren die riesigen LKW mit 6-10 Stämmen aus dem Regenwald** in Richtung ?, Ja wohin eigentlich. Da die ‚Route de Malaysia‘ nicht mehr befahrbar ist, vermuten wir, dass die Transporter bis Dolosie fahren und dort die Stämme per Bahn weitertransportiert werden. Kurz darauf überholen uns die leeren Transporter mit der Anhänger-Lafette in atemberaubender Geschwindigkeit.

Der Staub bleibt in der Luft stehen, dass wir fast nichts mehr sehen und wir müssen anhalten, bis wieder einigermaßen Sicht ist. Die Bäume und Sträucher am Straßenrand haben die Farbe der Piste angenommen. Einmal entsteht eine Lücke in der Kette. Wir wissen auch kurz darauf warum. Ein LKW ist an einer Brücke abgestürzt und streckt nun die Räder in die Luft.

Die Urwaldriesen, die aus dem Regenwald transportiert werden, haben einen Durchmesser von ca. 1m. Wir haben aber auch Stämme mit bis zu 1,60 m Durchmesser auf einem Transporter gemessen. 6-10 Stämme, je nach Größe werden mit einem LKW transportiert. Wenn wir hochrechnen, sind dies ca. 300 Bäume am Tag und pro Woche ca. 2000, um die der Regenwald allein in dieser Gegend dezimiert wird. Dies tut wirklich weh, da wir auch sehen, wie ganze Landstriche bereits abgeholzt sind und nichts auch gar nichts für die Wiederauf-

Forstung getan wird. **Über die Auswirkungen dieser radikalen Abholzung des Regenwaldes scheinen sich viele noch nicht im klaren zu sein.** Den Verantwortlichen dafür ist das Anwachsen ihres Schwarzkontos wichtiger, als die Zukunft der Menschheit.



Gefüllte Urwaldriesen



Ein Transporter in der Kette fehlt

Glücklicherweise müssen wir die Transporter nicht die ganze Strecke bis zur Grenze ertragen, bei einem Abzweig kommen die Transporter aus Richtung Osten, während wir uns weiter in Richtung Norden in Richtung Grenze Gabun orientieren.

Ab diesem Abzweig wird auch die Straße immer schmaler, wir zweifeln manchmal ob wir überhaupt noch auf der richtigen Strecke sind, aber der im GPS-System eingespeicherte Track von tracks4africa zeigt uns, dass wir haargenau auf der richtigen Piste sind. **Verschiedene Kontrollstellen gibt es noch auf dem Weg zur Grenze**, meistens werden wir an den Militär-Kontrollpunkten durchgewinkt.

Vor dem Grenzort Nyanga werden wir nochmals unsere Daten-Ausdrucke zum Eintrag in das „Goldene Buch“ los und auch der Pass gestempelt. In Nyanga, am gleichnamigen Fluss übernachteten wir bei der nicht mehr aktiven Mission, da die Grenzbeamten bereits Feierabend haben. Am anderen Morgen wird das Carnet ausgestempelt, der Pass nochmals gestempelt und auch Eintragungen bei der Polizei gemacht.

Nun haben wir es hinter uns, denken wir. Es kommen noch weitere Kontrollstellen die uns aber durchwinken. Aber ca. 40 km später, auf engsten, teilweise mit hohem Gras bewachsenen und kaum befahrenen Pisten, wir denken bereits, wir sind im Land Gabun kommt erst der Schlagbaum für die Ausreise. Nochmals Stempel in den Pass. Das kostet wertvolle Seiten!

Diese strapaziöse Kontrollen sind für viele unverständlich. Wir müssen aber dafür Verständnis haben, dass in Ländern in denen es nach wie vor Rebellen und Bürgerkrieg gibt, die Polizei und das Militär genaue Kontrolle über die Fahrzeugbewegungen im Grenzgebiet haben müssen..

Jedenfalls sind alle Kontrollen korrekt und spielen sich fast immer in freundlichem Ton ab. Forderungen nach Cadeaux werden von uns einfach überhört, nicht verstanden, oder wir erklären, dass wir bereits 2 Jahre in Afrika sind und keine Geschenke mehr haben. Probleme gibt es dadurch nicht.

Übrigens: seit Pointe-Noire ist keine Werkstatt, nicht einmal eine Buschwerkstatt aufgetaucht
ANHANG:

VISA (Preise pro Person)

Die Visa in den Botschaften in Berlin und Bonn wurden alle schneller erteilt, als die Informationen lauteten..
Beantragt im Juli 2006:

Namibia: Als deutscher Staatsbürger kein Visum notwendig.

Transit-Visa für Angola in Berlin 40,- € 4 Tage, persönliche Abgabe, retour per Einschreiben
Verlängerung in Benguela ca. 50,- € (10 320 Angol. Kwanza)

