

Vorwort

Warum

(29. Januar 2007)

Im Stern dieser Woche (Nr.5, 2007) ist ein Artikel über 105 junge Senegalesen, die von *N'Dangane*, ca. 50 km Luftlinie von *Banjul*) in einer Piroge die Kanarischen Inseln zu erreichen versuchten. Einer Piroge, die ich knapp zwei Wochen zuvor in *St. Louis* als farbenprächtig fotografiert hatte. Den gescheiterten Versuch ins gelobte Land Europa und somit zu Arbeit und Geld für die Familien daheim zu kommen bezahlten 80 von ihnen mit dem Leben...

Und ich sitze gemütlich auf der Toilette, lese diesen Artikel und staune immer noch über den Luxus, der einfach da ist: Wasser in jeder gewünschten Temperatur und Menge, Straßen ohne Schlaglöcher, die man einfach befährt, ohne sich Gedanken machen zu müssen, wann die nächste Tankstelle kommt und ob die dann auch noch Benzin hat, ein sauberes Bett, Zähneputzen mit dem Wasser aus dem Wasserhahn und nicht aus der 1,5 Liter Flasche ‚Sidi Ali‘, Licht auf Knopfdruck, nicht ständig Polizeikontrollen, die Wegelagerern gleich die Straßen sperren...

Inschallah, so Gott will, ist das eine, das ich mitgebracht habe.
Das andere ist Demut.

Vorspiel

Die Vorbereitungen

So, eben noch den 17. Newsletter abschicken und dann ist es auch schon kurz vor zehn und los geht's. In den letzten fünf Wochen hatte ich Freunde und Verwandte mit dem „Plymouth-Banjul-Challenge Newsletter“ über die Vorbereitungen zu dieser typisch englischen Veranstaltung auf dem Laufenden gehalten. Zum mittlerweile fünften Male fahren mehr oder minder Verrückte aus England und ‚Umgebung‘ mit altersschwachen Fahrzeugen durch Westafrika bis nach Gambia, um dort eben diese Autos zugunsten wohltätiger Zwecke versteigern zu lassen. Und diesmal gehörte ich zu diesen und das Auto, das meinen Freund Zeljko (sprich ‚Tschejko‘) und mich begleiten sollte, war ein 1,3 Liter Opel Kadett aus dem Jahr 1989. Eine Auflage dieser ‚Rallye‘ ist es nämlich, ein Auto zu besorgen, das nicht mehr als 100 englische Pfund (umgerechnet etwa 150 Euro) kosten darf.

Zeljko hatte sich im Juni 2006 für die ‚Plymouth-Banjul-Challenge‘ angemeldet und den Rest des Jahres darauf verwandt, jemanden zu finden, der diesen Blödsinn mitmacht. Mitte Oktober fand er dann mich...

Es ist gar nicht so einfach, ein Auto in dieser Preisklasse zu finden, das obendrein noch danach aussieht, es könnte über 6.000 Kilometer nach Afrika fahren. Mithilfe meines Freundes Klaus wurden wir in *Dinslaken* fündig: Ein Opel Kadett Coupé aus erster Hand, tadellos in



Schuss und sogar TÜV-frei bis Mai 2008! Öl- und Bremsflüssigkeitswechsel, die Bremsen nachsehen („also ich würde ja die Bremsen erneuern, die können aber durchaus noch solange halten“), einen Ersatzzahnriemen (der ja, wie bekannt die Kraft vom Motor in Richtung der Räder weitertransportiert - und das mir, der ich Autos immer nur von außen betrachte) besorgen (weil der ja immer gerne reißt, wie mir mehrfach versichert worden war) und fertig war das ‚Wüstenmobil‘, das dann auch binnen kurzem den Namen ‚Borat‘ erhielt. (Wir versuchen immer noch, Herrn Cohen zu verklagen, weil er, ohne uns zu fragen, eben diesen Namen für einen Film verwandte. Allerdings mehren sich die Stimmen, die behaupten, der Film wäre vor unserem so benannten Wagen erschienen...)

Die zweite Auflage ist, dass für die Bereitstellung des Wagens nicht mehr als fünfzehn englische Pfund (etwa 23 Euro) aufgebracht werden dürfen.

Was natürlich nicht bedeutet, dass an zusätzlicher, absolut notwendiger Überlebensausrüstung gespart werden muss.

Also machte ich mich daran, eben diese zu besorgen. Mit dem Ergebnis, dass der gute Borat dieses alles zu schleppen hatte:

1 l Octane Booster (Benzinadditiv), 1 Fuel Filter Funnel (Benzintrichter), 1 Faltkanister (Wasser) 20 l, 2 Trinkflaschen, 1 Autokarte Marokko, 1 Autokarte Gambia - Senegal, 1 Megaphon, 1 Handbuch "Opel Kadett - So wird's gemacht", 1 Stirnlampe, diverse alte Handys, 2 'Nobite' Hautspray 50 ml, 1 Nobite Kleiderimprägnierung 100 ml, 1 Tschamba Fii Sonnenschutz 250 ml, 1 Trangia Campingkochgeschirr, 64 Rollen Toilettenpapier, 1 Flaschenzug, Einmalhandschuhe, 1 Ölfilter, 1 Dachgepäckträger, Hosen, Schuhe, Socken etc., div. Medikamente und Verbandszeug, 1 elektrische Reifenpumpe, 1 Feuerlöscher (6 kg), 1 Klappspaten, 2 Rollen Müllbeutel, diverse Spanngurte, Gartenhandschuhe, 1 Handscheinwerfer, 1 Klappstisch, 2 Klappstühle, Moskitonetz, 5 l Motoröl, 1 Werkzeugkoffer, 2 Warnwesten, 1 Abschleppseil, 1 Autolampenbox, 9 Rollen Frischhaltefolie, 2 20-l-Benzinkanister, Sandbrillen, Mundschutz, 3 Reifen auf Felgen, 1 Abdeckplane, 1 Sisal-Seil, 200 St. Kullies (so wurden die Werbekugelschreiber von unserem Sponsor bezeichnet), 1 Karton Fruchtgummis, 1 Karton Fingerpuppen, 200 Sternchenballons, 1 Verbandskasten...

En Route

Europa - 1.Tag – 29. 12. 2006

Von Oberhausen nach Lyon

860 km - 10 Stunden - Gefahrene Kilometer gesamt: 860

Meine Frau filmte eben noch, wie Borat und ich vom Hof rollten und schon waren wir auf der Straße nach Süden!

Mein Sohn hatte mich noch auf den mangelnden Luftdruck im linken Vorderreifen aufmerksam gemacht und also steuerte ich die Tankstelle an. Beim ‚Aufblasen‘ bemerkte ich schon allererste Auflösungserscheinungen an der von mir so kunstvoll applizierten Plane über dem von meinem Freund Ralf so kunstvoll geschweißten Dachgepäckträger und seiner von mir nicht minder kunstvoll drapierten Bestückung mit den oben erwähnten Notwendigkeiten. Dank der tätigen Mithilfe von Ralf war ja aus der serienmäßigen ‚Dachträger-



halterung' ein verwegenes aussehendes Dachgepäckträger geworden, auf dem sich zwei Winterreifen auf Felge, zwei (leere) 20-Liter-Reservekanister, ein 5-Liter-Ölkanister, 64 Rollen Toilettenpapier, neun Rollen Frischhaltefolie und zahllose Fingerpuppen, Gummibärchen und Kugelschreiber aneinander kuschelten. Nur an der Befestigung der Plane war wieder der Germanist, der ich von Hause aus bin, zu erkennen. Ich hatte sie mit Seil festgezurrert, musste aber feststellen, dass ich die Fähigkeit des Fahrtwindes, in die kleinste ihm gebotene Ritze zu schlüpfen und alles aufzublasen, aufs Deutlichste unterschätzt hatte. Auf dem Weg zum Kölner Flughafen, wo Zeljko bereits auf mich wartete, nachdem er von seinem neuen Wohnsitz *Mallorca* herübergejettet war, steuerte ich dann noch zwei Parkplätze an, um dem bedrohlich klingenden Knattern, das vom heftigen Zerren an der Plane herrührte, Einhalt zu gebieten.

Pünktlich um 11.20 Uhr, geplant war 11.00 Uhr gewesen, erreichte ich den Flughafen Köln-Bonn und lud hocherfreut Zeljko ein. Dessen erste ‚Amtshandlung‘ war denn auch die Installation seines Navigationsgerätes, das dann sogleich 2.520 Kilometer bis *Gibraltar* meldete.

Beim ersten Kaffeetrinken auf der Raststätte ‚Brohltal-West‘ zauberte Zeljko die offiziellen ‚Plymouth-Banjul Challenge car door stickers‘ hervor, die, auf den hinteren Seitenfenstern angebracht, nunmehr aller Welt verkündeten, dass hier Team 7333 auf dem Weg nach *Banjul* sei. Zudem hieß es: „No money – No Reason – No Worries...“?

Borat eilte mit 100 bis 120 Stundenkilometern, mehr wollte ich der Dachkonstruktion dann doch nicht zumuten, durch die Eifel, Luxemburg und Ostfrankreich. Eifrig nutzten wir den „SMS-Field-Report-Service“, eine Einrichtung der Website der Organisatoren, die es ermöglichte, über eine SMS, an eine bestimmte Adresse gesandt, unseren Standort mit Kommentar im Internet zu veröffentlichen. „29/12/2006, 13:33:51 Grenze Luxemburg - alles bestens“, „29/12/2006, 14:32:44 Grenze frankroisch alles bestens“, „29/12/2006, 18:03:41 · Dijon alles bestens“, „29/12/2006, 20:12:59 · Lyon – bernachtung im Formule-1-"Hotel"“ und „29/12/2006, 20:58:11 · Lyon - bernachtung im Etap-Hotel“ waren dann auch unsere Meldungen unseres ersten Tages ‚on the road‘. (Wir mussten erst noch lernen, dass Umlaute nicht dargestellt werden konnten).

Ab *Thionville* begleitete uns Nebel und die einsetzende Dämmerung verhüllte noch mehr der Schönheiten Frankreichs. Wir erreichten *Lyon* gegen 20.00 Uhr und ließen uns vom Navigationsgerät zu einem ‚Formule-1‘-Hotel lotsen. Da dessen Empfang nicht besetzt war und wir also nicht den sechsstelligen Code zum Öffnen der Eingangstüre eingeben konnten, bemühten wir das Navigationsgerät ein zweites Mal, diesmal mit der Bitte, uns den Weg durch das riesige nächtliche *Lyon* zu einem ‚Etap‘-Hotel zu weisen. Dort gelang es uns, jeder ein Zimmer (# 429 und 430) und obendrein noch ‚Steak/Frites‘ im angegliederten Grill-Restaurant zu bekommen.

Europa - 2. Tag – 30. 12. 2006

Von Lyon bis Elche

1.211 km - 14,5 Stunden - Gefahrene Kilometer gesamt: 2.071

Um 7.58 Uhr bin ich dann doch aufgestanden, nachdem ich mehrmals die Nacht überlegt hatte, wo das Ladegerät für mein Handy sein könnte, ob es nicht Zeit sein könnte aufzustehen und ansonsten aber doch recht gut geschlafen hatte. Ich dachte an die Mahnungen



meiner Frau und entsorgte ein Paar löcherig gewordener Socken, die das Mindesthaltbarkeitsdatum geringfügig überschritten hatten und sprach „So! Selbstverständlich kann ich mich von alten Sachen trennen.“

Da Zeljko festgestellt hatte, dass das Ladegerät für seinen iPod an seinem angestammten Platz zu Hause verblieben war, verließen wir in Salornes-Sur-Sable die Autoroute 7 um im dortigen Carrefour nach einem Akkufütterer zu suchen. Wir fanden obendrein das gute Paketklebeband im praktischen Dreierpack. Anderthalb dieser Rollen klebten wir dann um das ‚Dachkonstrukt‘, um endlich Ruhe zu haben. Die anderen wanderten wegen ‚Unverarbeitbarkeit‘ (um es höflich auszudrücken) in den nächsten Mülleimer. Beim anschließenden Tankstopp vermisste Zeljko sein Handy, fand es aber nach hektischer Suche doch in den Tiefen seiner Taschen.

Gegen 13.00 Uhr legten wir eine Rast im ‚Autogrill‘ in *Saint-Gervary* im Languedoc ein und verbannten erfreut die letzte Winterkleidung in den Tiefen von Borats Kofferraum. Milde 20 Grad bereits hier.

In *Lyon* auf feuchten Straßen gestartet, ließen wir spätestens mit Überschreiten der spanischen Grenze bei *Els Limits* den heimischen Winter hinter uns.

Bei einer Rast in der Raststätte Llobregat fiel uns ein Prospekt der ‚AS-Hoteles‘-Kette in die Hände, in dem ein günstiges Hotel bei *Valencia* erwähnt wurde: nur 25 Euro für das Einzelzimmer. An der A7 bei Kilometer 519,3 fänden wir dieses.

Tja, an dieser Stelle war denn rein gar nichts.

Geschweige denn ein Hotel.

Dunkel war’s mittlerweile und es half alles nichts.

Wollten wir nicht mitten auf der Autobahn im Wagen übernachten, war halt unsere erste ‚Nachtschicht‘ angesagt. Wir drehten ein paar Schleifen über die landschaftlich sicherlich reizvollere Strecke, um schließlich wieder die A7 zu finden und weiter nach Süden zu fahren. Passenderweise schienen wir ab sofort von der Zivilisation ausgeschlossen zu sein, fuhren wir doch durch menschenleere Mittelgebirge, die weder Raststätten noch etwaige Ortschaften aufzuweisen hatten. Kurz vor Mitternacht passierten wir *Alicante* und ahnten die Menschenmassen unter dem fernen Lichtermeer (hatten die Römer deswegen den Namen ‚Lucentum‘, die ‚Stadt des Lichts‘, gewählt?).

Warum wohl dieser einsame Berg bei *Benidorm* nachts beleuchtet ist?

Um Mitternacht erreichten wir das ‚AS-Hotel‘ bei *Elche* auf der A7.

Das Zimmer kostete dann doch 50 Euro.

Die im Prospekt angepriesenen 25 Euro bezogen sich auf eine Nutzung des Zimmers zwischen 12 und 19 Uhr!



Europa - 3. Tag – 31. 12. 2006

Von Elche bis Tarifa

709 km - 10 Stunden - Gefährliche Kilometer gesamt: 2.780

„Wenn man versucht, dem anderen jeden Stein aus dem Weg zu räumen, stellt man fest, dass dieser sehr gerne seine eigenen Steine mit sich führt.“

Vielleicht schaffe ich es ja, wie HaPe Kerkeling, eine Erkenntnis des Tages zu formulieren...

Immerhin hatte das Hotel einen Internet-Zugang, den wir nutzten, die von uns angegebenen GPS-Daten zu aktualisieren. Österreichische Teilnehmer der Plymouth-Banjul-Challenge hatten eine Computerroutine entwickelt, die es ermöglichte, via SMS mit GPS-Daten den eigenen aktuellen Standort auf einer interaktiven Karte im Internet darzustellen. Nur hatten wir gewisse Anfangsschwierigkeiten, unsere korrekte Position einerseits dem Navigationsgerät zu entnehmen und andererseits diese Daten auch in der Form zu übermitteln, die das kleine Internetprogramm auch verstand.

Wir starteten um 9.30 Uhr und rollten durch eine karge Landschaft, die dennoch von Orangen- und Zitronenplantagen durchsetzt ist, hinein in die Sistemas Beticos, den südlichen Höhenzügen Spaniens. Durch die Sierra de los Fillabres, die Sierra Morena und den Nordrand der Sierra Nevada stiegen wir in Höhen von ein- bis zweitausend Metern, was Borat mit einem Ansteigen der Kühlwassertemperatur quittierte. Meine Stirn runzelte sich vernehmlich, als der Zeiger bei der 3/4 Marke einpendelte und ich machte mir Sorgen um unseren kleinen Borat. Eine ‚Individual-Wassertank-Entleerungs-Pause‘ (Pinkelpause) bestärkte mich in diesen Sorgen, denn Borat wollte auf Zeljkos Geheiß erst nicht anspringen und dann nicht ohne übel riechende Kupplung am Berg anfahren. Die Sonne brannte und wir fuhren durch schneebedeckte Berge und genossen die atemberaubende Ansicht auf *Guadix*. *Granada* lag im Dunst und *Marbella* verschonte uns wegen des Sonntags vor allzu touristischem Gedränge.

Und dann – *Gibraltar* – The ROCK!

Es ist schier unglaublich, wie plötzlich dieser Felsen aufragt und unvermittelt bis in 426 Meter Höhe sticht. Über großzügig ausgebaute Prachtstraßen näherten wir uns der Grenze, von deren Grenzkontrollen gesagt wird, dass sie immer noch die längstdauernden in ganz Westeuropa sind – und waren im Vereinigten Königreich. Direkt hinter der Grenze befanden wir uns schon auf dem Flughafen von *Gibraltar*. Dieser ist tatsächlich der einzige auf der Welt, dessen Start- und Landebahn von einer vierspurigen Straße gekreuzt wird. Na gut, links gefahren wird zwar nicht, doch die Straßenanlagen und die Architektur erinnern an englische Seebäder. Die gigantische Festung zieht sich um den Felsfuß und lässt ob ihrer Stärke deutlich werden, dass *Gibraltar* zahllosen Belagerungen stand halten konnte. Wir fuhren zum „Europa Point“, der südlichsten Spitze *Gibraltars* und bestaunten, wie es sich für Touristen gehört, den Leuchtturm, der die südlichste Spitze *Gibraltars* markiert, und die neue Moschee, diesem vorgelagert, verdeutlicht, dass in diesem kleinen ‚Land‘ fast alle Religionen vertreten sind. Doch was ist *Gibraltar* ohne den Affenfelsen? Also fuhren wir den Felsen HINAUF! Borat musste schwer arbeiten, steilste enge Wege schlingen sich um den



Felsen durch blühende Gärten und vorbei an den Villen der Reichen&Schönen. Nach dem Genuss des einmaligen Panoramas eilten wir wieder hinunter, um den Lieben-Daheim in die Webcam in den Casamates zuzuwinken. Der älliche Hooligan, der als Wächter das Parkhaus betreut, nahm gerne meine Euro entgegen, um das Wechselgeld in britischer Münze zu begleichen (die gibraltische Münzen weisen auf der Vorderseite ein Portrait der Königin auf, auf der Rückseite einen Affenkopf...). Bei der Ausreise erprobte ich das erste Mal meinen Sermon zur Grenzerberuhigung: „Keine Rallye, humanitäre Hilfe, Gummibärchen und Fingerpuppen für die Kinder, hier nehmen Sie eine, nein, nichts zu verzollen...“

Mittlerweile hatte die Dämmerung eingesetzt und wir mussten ja noch die ‚Meson Sanchez‘ finden, in der das erste Treffen der ‚Banjulistas‘ für den heutigen Tag anberaumt war. Das von den rührigen Organisatoren der ‚Challenge‘ herausgegebene ‚Road-Book‘ mit allerlei Tipps und Empfehlungen hatte die Anfahrt für acht Zeilen in einem eigenen Kasten würdig befunden und wir schauderten ob der Schwierigkeit hinzufinden. Tatsächlich weist an der nach Westen führenden E5 ein unübersehbares Werbeschild auf das Hotel in drei Kilometern Entfernung hin. Und selbst ohne dieses Schild machten die zahllosen bunten Autos, die in wohlgeordnetem Chaos den Parkplatz des Hotels verstopften, deutlich, dass wir unseren ersten ‚Waypoint‘ erreicht hatten. Wir bestaunten ausgiebig die ‚wilden‘ Autos, teils phantasiereich, teils semi-professionell zurechtgemacht. Ein Trabi-Kombi, eine Waliser Ambulanz, ein Londoner Taxi, wilde Bemalungen, haufenweise Ersatzreifen und Reservekanister auf den abenteuerlichsten Dachkonstruktionen verstaut – die ‚wahren Freibeuter der Straßen‘ schicken sich an, Afrika zu erobern.

Im Hotel stellten wir erfreut fest, dass unsere Zimmer bereits bezahlt waren und wollten uns unter die ‚Banjulistas‘ mischen. Diese hatten, nachdem sie die Bar belagert hatten, nunmehr sämtliche Tische erobert und ließen sich die gute spanische Küche schmecken. Der Wirt hatte keinerlei Interesse an unserem Geld und/oder Wohlergehen und ließ sich nur mühsam zur Abgabe eines Bieres nötigen. Zum Rauchen mussten wir auch vor die Türe, kamen dort aber immerhin mit zwei Österreichern ins Gespräch, die die Challenge als unabhängiges Filmteam begleiteten.

Wir fuhren nach Algeciras um dort die prächtig beleuchteten Geschäfte zu bestaunen, ohne aber ein einziges geöffnetes Lokal zu finden, unseren Hunger zu stillen. Wir schrieben den 31. Dezember 2006 und am Silvesterabend, scheint’s, feiert der Spanier gern allein...

Wir fuhren nach Tarifa, der ‚Hauptstadt der Windsurfer‘, und fanden mit viel Glück in einer schlecht beleuchteten Seitenstraße ein verkommen wirkendes Lokal, das aber dennoch unserem Hunger und Durst erfreulich Paroli bieten konnte.

Wir fuhren zurück zur ‚Meson Sanchez‘, um halt doch ein wenig zu feiern – wie gesagt, es war der letzte Abend des Jahres 2006 und wir hatten in den letzten zwei Stunden mal eben 50 Kilometer zurückgelegt – und fanden alle Tourteilnehmer auf dem Parkplatz. Der Wirt hatte es sich nicht nehmen lassen, auf seinem Feierabend um 21 Uhr zu bestehen. Also stand man in der auffrischenden Nachtluft zwischen kreuz und quer geparkten Autos, trank Bier aus 1-Liter-Flaschen und plauderte über die ‚Challenge‘. Deryl aus Sunnyvale in Kalifornien (eigentlich gebürtiger Kanadier, der mit seinem indischen Freund Prashant aus London mit ihrem französischen Auto, Renault 19, das sie der dänischen diplomatischen Vertretung abgekauft hatten, das Team 7322, Camel Tow, bildete) lief umher und verteilte diese kleinen Partyknaller: jeder hält ein Ende fest und zieht, es macht Plopp und das war’s. Und überraschenderweise deutete jemand an, es wäre Mitternacht.

Alles machte Plopp, wünschte sich ein gutes Neues Jahr und eine Gute Fahrt und das war’s.



Europa - Afrika - 4. Tag – 1. 1. 2007

Von Tarifa nach Rabat

248 km - 8 Stunden - Gefahrene Kilometer gesamt: 3.028

„Pfeif nicht, wenn Du pisst! – dies war denn eine der wenigen Ermahnungen, an die wir uns damals gehalten hatten. Und, was haben wir davon? Wir wären nicht ‚multi-tasking-fähig‘...“

Wie es sich für den Neujahrsmorgen gehört, standen wir um 8 Uhr auf und trafen nach dem Frühstück erfreut auf eine Agentin der Fähre, die Tickets für das Übersetzen nach Tanger zum unschlagbaren Sonderpreis von 100 Euro (Auto und zwei Passagiere) verkaufte: zu einem Viertel des üblichen Preises. Überrascht stellten wir am Fähranleger fest, dass wir doch nicht die einzigen waren, die die 11-Uhr-Fähre nehmen wollten und durchliefen die Passkontrolle. Nachdem Borat sicher im Bauch des Katamarans verstaut war, erklärte man uns, dass wir die ‚Entry Form‘ ausfüllen und an diesem unscheinbaren Schalter, betitelt ‚Information‘ mit unseren Pässen einreichen mussten. Sodann konnten wir uns entspannt zurücklehnen und die nur 35-minütige-Fahrt über die gut 40 Kilometer Meeres, die Europa und Afrika trennen, genießen – den ‚das-Neue-Jahr-hat-begonnen‘-getrübten Blick zurück auf Europa, das im leichten Dunst durch den Felsen von Gibraltar grüßt und den ‚Jetzt-geht’s-los‘-Blick auf den mir noch unbekanntem Kontinent, der überraschenderweise von See aussieht wie jede andere Küste...

Pünktlich um 12.15 Uhr (bei einer Fahrtzeit von 35 Minuten und einem Start um 11 Uhr – ein erster Kontakt mit der legendären ‚marokkanischen Minute‘) legte die Fähre in Tanger an. Borat war bereits 2.790 Kilometer gelaufen.

Es verwunderte mich schon ein wenig, dass dieser Hafen aussieht wie jeder andere und nicht anders riecht – welche Vorstellungen hatte ich eigentlich von Afrika?

Vom Schiff gefahren, wurden die Fahrzeuge erst einmal ordentlich in Schlangen gereiht, die dann von Zöllnern und Polizisten gewichtigen Schrittes abgegangen wurden. Reisepass hier, das legendär werdende ‚Fiche‘ dort, dazwischen die herrische Frage nach der ‚Carte Gris‘. Mittlerweile hatte sich auch ein ‚Zivilist‘ an unser Seitenfenster begeben und erklärte mir, ich sollte mit ihm kommen. Beklommen folgte ich ihm in das, die Autoschlangen überspannende neue imposante Gebäude, treppauf, rechts, an einer Personenschleuse links vorbei über eine Absperrkette... Erste Visionen grausam gemeuchelter harmloser Touristen, die in einer dunklen Ecke nicht genug Bares aufweisen konnten, durchzogen mein Denken – welche Vorstellungen hatte ich eigentlich von Afrika?

Ganz hinten links ging es dann in ein großes Büro, in dem noch die Umzugskisten auf dem Boden standen und ein Mann einsam auf seinen ältlichen Computer einhieb. Unter anderem dann auch die Daten aus meinem Reisepass. Wieder hinunter ging’s, wobei ich die Aufforderung meines ‚Begleiters‘ zuerst nicht verstand und dümmlich grinsend stehen blieb. Die Treppe hinab vertraute er mir dann an, wir bekämen noch ein ‚Papier‘ und er etwas Geld und damit wären die Formalitäten erledigt. Kaum saß ich wieder sicher im Kadett, als auch schon ein Grenzbeamter herantrat, erneut die ‚Carte Gris‘ verlangte. Wir reichten ihm alles an



Papieren, was sich finden ließ, und seine Miene erhellte sich beim Anblick des KFZ-Scheins. Na ja, ein wenig grau ist er ja, warum soll er also nicht ‚Graue Karte‘ heißen. Wenn die das so meinen...

Herrisch begehrte der Beamte noch die ‚Matricule‘ zu erfahren. Schulterzuckend reichte ich ihm den Kraftfahrzeugschein, woraufhin er diesem das Kennzeichen der Erstzulassung entnehmen konnte und es zufrieden war.

Nunmehr prangte auf unserer ‚Declaration D’Admission Temporaire De Moyen De Transport‘ mit der Nummer 6404322, gültig bis 28.06.2007, ein Duisburger Kennzeichen statt unseres schönen ‚OB-PB 2007‘. Diese ‚Zeitlich begrenzte Zulassung für ein Mittel des Transportes‘ (um es wörtlich zu übersetzen) ist, wie uns immer wieder bestätigt wurde, das essentielle Papier, um ein nach Marokko eingeführtes Fahrzeug, hier: Borat, auch wieder aus Marokko heraus zu bekommen. Mein ‚Führer‘ hielt die Hand auf, ich legte ihm vertraulich zehn Euro hinein und fuhr los. Jener jedoch kam uns hinterher und begehrte mehr. Glücklicherweise hatte Zeljko noch einen Fünf-Euro-Schein, der diesen dann besänftigte und ihn uns Gute Fahrt wünschen ließ.

Aus der Halle befreit, hielten wir am Ende des großen Platzes um eine Wechselstube aufzusuchen. Rasch wurden aus 100 Euro 1.090 Dirhan und ich nutzte die Gelegenheit, die mir von Jürgen geliehene Djellabah überzuwerfen. Richtig schmuck fühlte ich mich in diesem wallenden, mit einer ‚Obi-Wan-Kenobi-Kapuze‘ gekrönten knöchellangen schwarzen Filzüberwurf. Mittlerweile hatte auch ein Ford Transit neben Borat Platz genommen und einer der beiden Portugiesen, die diesem entstiegen, regte sogleich an, bereits hier eine Gruppe zwecks gemeinsamer Weiterfahrt zu bilden.

Hätten wir es doch nur gewusst! Wir hätten die Geburtsstunde der ‚Sub-Group‘ „Brochettes Mixed¹“ gefeiert!

Zu dem Ford Transit gesellte sich noch ein Land Rover Discovery im professionell anmutenden Gewand sowie ein älterer schlichter Land Rover im Zebramuster.

Je länger wir dort warteten, desto größer wurde das Interesse umstehender Einheimischer. Einer wagte einen Vorstoß und verlangte lauthals, herrisch und vielsilbig Parkgebühren. Um das Aufsehen gering zu halten, speiste ich ihn mit zwei Euro ab und drängte zum Aufbruch. Wir verabredeten uns außerhalb des Hafengeländes und ich gab Borat die ‚Sporen‘.

Wir stahlen uns aus dem Hafen durch ein imposantes Tor, das von noch imposanter wirkenden Polizisten in seiner Aufgabe, den Hafen zu schützen unterstützt wird, und gelangten auf einen großen Platz. Der Versuch, dort Wurzeln zu schlagen, wurde von wild gestikulierenden Polizisten, die nicht einmal aus dem hinter mir haltenden Polizeiwagen ausstiegen, unterbunden. Also drehte ich eine Runde und bestaunte dabei einen Jungen von vielleicht acht Jahren, der tief und fest quer über den Bürgersteig ausgebreitet schlief und zwei Männer, die einen dritten zwischen sich auf die Knie gezwungen hatten und ihn malträtierten.

War ich der einzige, der dieses wahrnahm? – welche Vorstellungen hatte ich eigentlich von Afrika?

¹ Brochettes Mixed bedeutet soviel wie Gemischter Grillspieß. Dies ist der Name, den wir unserer ‚Sub-Group‘, bestehend aus Team 7317, The Blackburn Rover - genannt die ‚Beefsh‘ -, Team 7338, Lelo’s Team - genannt die ‚Churascos‘ - und uns, Team 7333, Team ZiggZagg - genannt die ‚Sausages‘ - gaben



Wir trafen wieder auf die Portugiesen und verließen gemeinsam diese mir so unheimlich erscheinende Metropole, die sich mir darstellte als eine Ansammlung von hässlichen Betonbauten und Hochhäusern und jeder Menge schuttbedeckter Brachflächen.

Wir hangelten uns stadtauswärts von Polizeikontrolle zu Polizeikontrolle – wir sollten später lernen, dass jede größere Stadt Marokkos durch diese Posten vor illegalen Einwanderern aus der West-Sahara geschützt werden soll.

Gegen 15 Uhr legten wir einen Tankstopp bei Asilah ein und verzehrten gemeinsam mit den Portugiesen, ‚Lelo’s Team‘, dem englischen Land Rover Discovery, ‚Blackburn Rover‘ und dem ‚Zebrateam‘: ‚Sons of the Dessert‘, Kefte und Thé Marocain – gegrilltes Hackfleisch, das entfernt an Cevapcici erinnert und heißer, stark gesüßter Pfefferminztee. Auf einer modernen, den traditionellen Baustil nicht verleugnenden Autobahnraststätte an der gut ausgebauten Autobahn A1, die von Tanger nach Rabat führt (die andere Autobahn, ja genau, die A2, führt von Rabat nach Fès).

Vereinzelt überqueren beeindruckende Fußgängerbrücken die Autobahn, die Menschen von Nirgendwo nach Nirgendwo zu führen. Schier verzweifelt hielten wir Ausschau nach Siedlungen oder gar Städten, für deren Verbindung diese Fußgängerbrücken gedacht worden sein mögen. Doch lediglich einzelne Hütten oder vielleicht einmal fünf bis sechs Hütten im lockeren Verbund, der vielfach verarmt und trostlos wirkt, vermochten wir auszumachen. Dafür aber umso mehr Fußgänger auf den Seitenstreifen, die den Eindruck vermittelten, sie flanierten einen eleganten Boulevard entlang. Sobald Menschen in der Nähe der Autobahn leben, beziehen sie diese auch in ihren Alltag ein, sei es, dass die Kinder Gras vom Seitenstreifen sammeln, sei es, dass Familien auf diesem Picknick halten oder halt die Nutzung des ‚Boulevard Banquette‘.

Es war dann auch eine Zwangspause vonnöten, da die Portugiesen anormale Geräusche und Gerüche aus dem Inneren ihres Transits wahrgenommen zu haben meinten. Aber hier war der Transit noch in Ordnung.

Um 18.18 Uhr, nach 3.028 ‚Boratkilometern‘, fuhren wir in Rabat ein, also nach Passieren der unvermeidlichen Polizeikontrollen erst einmal über eine vierspurige Prachtstraße, die sich an ein riesiges, aufs prächtigste ummauertes Gelände schmiegt. Die gepflegte Mauer in Terrakotta und Hellocker erfährt etwa alle 50 bis 100 Meter eine Auflockerung durch ein Wachhäuschen, deren jedes mit zwei Soldaten bemannt ist. Insignien sprechen zuvörderst von der ‚Königlichen Reitbahn‘, doch lugen nach und nach immer herrschaftlichere Bauten über die Mauer, so dass der Schluss nahelag, wir passierten die königlichen Paläste.

Derweil war eine gewisse Uneinigkeit ob der Wahl der Übernachtungsmöglichkeit erwachsen. Mit dem Ergebnis, dass wir den Sons of the Dessert folgten, wohingegen Lelo’s Team und The Blackburn Rover geradwegs das ‚Ibis‘-Hotel im Stadtkern ansteuerten. Die drei Engländer im kleinen Zebra-Rover fanden alsbald zum ‚Camping International de Plage‘. Gut, er war ummauert und eben. Doch auf dem nackten Boden reihten sich lediglich Caravans und spätestens, nachdem ich das Risiko eines Toilettenbesuches auf mich genommen hatte, war für mich klar, dass meines Bleibens hier nicht länger sein werde. Als dann die unerschütterlichen Engländer auch beinahe ins unbeleuchtete Toilettenloch vorbei an dem frei in den Raum ragenden Duschkopf gefallen wären, vergaßen sie ihre Beteuerungen „It’s safe – It’s plain.“ und ergänzten diese um „It’s awful!“. Und schon ging’s in wilder Jagd ins



Stadtzentrum zum ‚Ibis‘-Hotel, den ‚Zebras‘ hinterher. Ausgerüstet mit einer Karte im Maßstab 1:50.000, in der nur ein Bruchteil der Hauptstraßen benannt ist, aber mit einer schnittigen Stirnlampe versehen, lotsten sie uns durch den intensiven Feierabendverkehr dieser 1,4 Millionen-Stadt. Wir erregten auch sogleich die Bewunderung der anderen Autofahrer, als wir uns an einer vielarmigen Kreuzung ganz links eingeordnet hatten, dann aber doch überraschend in die äußerste rechte Straße biegen mussten. Aufmunterndes Hupen und freundliche Gesten, untermalt von vielen Glück- und Segenswünschen, die wir leider nicht verstanden, begleiteten unsere Kreuzungsblockade.

Das ‚Ibis‘-Hotel am Agdal-Bahnhof wies uns Zimmer im zweiten Stock zu – oh nein, kein Aufzug! –, konnte dafür aber mit einer netten Bar aufwarten, mit Casablanca-Bier und einem Fernseher, in dem arabisch kommentierte englische Fußballspiele gezeigt wurden.

Zeljko und mich zog es dann noch in die Stadt auf der Suche nach Nahrung.

Alles, was wir fanden, waren Cafés, eine Pizzeria, eine Patisserie und ein McDonald’s, sowie breite Straßen, Hochhäuser, zwischen denen immer mal wieder der Müll lag und hupende Autos und flanierende Menschenmassen. Just, als wir resigniert das Hotelrestaurant aufsuchen wollten, stießen wir auf das damaszenische Restaurant ‚Chamyart‘. Eher eine etwas zu groß geratene Imbissstube, verwöhnte es uns dennoch mit Fattouche, einem riesigen köstlichen Salat und Chawarma au Poulet. Abgerundet mit Thé à la Menthe und alles zusammen für lediglich 130 Dirhan.

Zurück im Hotel fanden wir Zé & Manel im Restaurant und plauderten eine Bierlänge über Autos, Frauen, Marokko und den Rest.

Afrika - 5. Tag - 2. 1. 2007

Rabat

9 km - Gefahrene Kilometer gesamt: 3.037

Der erste Ruhetag für Borat – ach ja, auch für uns Pause vom ‚Meilenfressen‘. Beim zaghaften (und halbherzigen) Versuch, im Bahnhof Agdal den Zug Richtung Stadtmitte zu nehmen, begnügten wir uns mit der Feststellung, dass unsere Uhren eine Stunde in die Vergangenheit versetzt werden mussten und machten uns auf den Weg, Rabat im Sturm und zu Fuß zu nehmen. Nach wenigen Schritten (marokkanischer Zählweise, also nach etwa einem Kilometer) waren wir zwar weder in einem Stadtzentrum noch in der angepeilten Medina, dafür aber in einem Internet-Café. In diesem, wie in all den zahllosen, die wir fürderhin in ganz Marokko fanden, wurden lediglich drei Dirhan (umgerechnet knapp 30 Cents) für die Stunde verlangt, die Benutzung der Tastatur nötigte aber dem verwöhnten Europäer in uns akrobatischste Fingerverknüpfungen und intensives Suchen nach vertrauten Zeichen ab. Anfangs war das Zeichen ‚@‘ für uns nur über das ‚Clavier Visuell‘, die ‚Bildschirmtastatur‘ verfügbar.

Weiter Richtung ‚Centre Ville‘, hier und fürderhin gleichbedeutend mit Medina und oder Kasbah (allgemein diente eine imposante Kasbah der Abschreckung wie der Beeindruckung: sie wurden als Kasernen bewusst in Distanz zur Bevölkerung angelegt, im weiteren Verlauf der Geschichte wurden sie zu offiziellen Palästen und Symbolen dynastischer Autorität. – Medina beschreibt mittlerweile den ältesten Teil der Stadt...). Durch das eindruckschinden-



de Bab-al Alou-Tor gelangten wir in die Medina und durchquerten sie auf dem Weg zur Kasbah, vorbei an einer Koranschule, deren Außenwände mit Darstellungen von Tick, Trick und Track geschmückt sind. Die ‚Kasbah des Oudaias‘ thront mächtig über der Stadt und stellt ein herausragendes Beispiel ihrer Art dar. Der Zugang zu ihr führt durch ein enormes hölzernes Tor, das bis auf eine vergleichsweise schmale Pforte verschlossen war. Links vor diesem Tor saß ein Mann Ende 20 und inhalierte aus einer Plastiktüte...

Kaum in der Kasbah, wurden wir auch gleich beschwätzt, wehrten aber diesen ‚fremden Führer‘ ab und rätselten, welche Worte seines Redeschwails keine Schimpfwörter waren. Mutig irrten wir durch die engen Gassen mit ihren bis zu einer Höhe von einem Meter blau gefärbten Häusern, deren Sockel weiß gestrichen. Prachtvollst verzierte Türen behaupten einen Reichtum der Bewohner, den wir anhand des äußeren Eindrucks nicht nachvollziehen konnten. Gekrönt wird die Kasbah und somit auch Rabat von einer gut 30 Quadratmeter großen Plattform, die ehemals offensichtlich jeden Zugang sicherte. Interessanterweise verfügt die Kasbah al Oudaias nur über einen Zugang, alle Gassen führen letztlich zu diesem hin oder von ihm weg. Ich konnte der Verlockung eines alten zahnlosen Händlers in seinem zwei mal zwei Meter großen, in die Hauswand ‚hineingeschlagenen‘ Geschäft nicht widerstehen und erwarb für 100 Dirhan meine geliebten Babooshas, die ich heute noch trage, die aber für einen Weg über steinige marokkanische Gassen nicht geeignet sind.

Wir gelangten wieder in die Medina und mussten feststellen, dass deren Gassengewirr weit chaotischer scheint. Wir begingen die Rue des Consuls mit ihren Strohdächern, ihren ‚Fellhändlern‘, die große Streifen Tierfells feilboten, auf Handkarren durch die Gassen schoben oder einfach in der Mitte der Gasse auf einen Haufen türmten. Hatte ich erwähnt, dass den Fellen noch erkleckliche Mengen Fleisches anhafteten, die einen ‚betörenden‘ Gestank verströmten?

Zeljko hatte dann noch die Erfahrung machen dürfen, dass eine öffentliche Toilette in der Medina nun wirklich nicht dem Durchschnittseuropäer gerecht werden kann. Nach gefühlten zweitausend Kilometern und etlichen Stunden fanden wir dann doch ein Restaurant außerhalb der Medinamauern und durften uns in einem lichten Innenhof mit Springbrunnen und Vogelgezwitzcher an Tajine Kebab aux oeufs und Thé à la menthe laben.

Mittlerweile verbarg sich die Sonne hinter etlichen Wolken und wir fuhren mit einem ‚Petit Taxi‘ zurück ins Hotel. (Petit Taxi bedeutet Fiat Uno oder vergleichbares, das bis zu drei Fahrgäste transportiert, dafür aber durchschnittlich nur 10 Dirhan kostet – die ‚Grand Taxis‘ sind dann wiederum die aus Deutschland gewohnten Mercedes Limousinen, für die allerdings 10 Dirhan pro Person verlangt werden, wobei die Anzahl der Fahrgäste lediglich von den Dimensionen des Innenraums begrenzt wird...)

Nach einer kleinen Ruhepause hakten wir dann noch die ‚Musts‘ touristischen Angebotes ab:

Das Mausoleum des ‚Father of the Nation‘, Mohammed IV. – ein beeindruckendes Monument aus Marmor, Mosaiken, Türmen und Plätzen. Am ‚offiziellen‘ Grab sitzt ein Iman und betet und betet...

Die antike römische Stadt ‚Sala Colonia‘, der westlichste Vorposten römischen Imperialismus‘ mit all ihren Störchen, die mit ihrem andauernden Geklapper deutlich machen, dass sie die Herren sind...



Abends ‚zogen‘ wir dann mit Manel & Zé ‚um die Häuser‘ und genossen bei Tajine und Wein (wir hatten wahrhaftig ein ‚lizensiertes‘ Restaurant gefunden) die Live-Musik der Kellner, die artistisch mit ihrer Stimme und den Instrumenten umgingen.

Afrika - 6. Tag – 3. 1. 2007

Rabat - Marrakech

335 km - Gefahrene Kilometer gesamt: 3.372

Zum Frühstück gab’s die erste ‚Doxy-Cyclin‘ und damit das Gefühl, in Afrika angekommen zu sein (Doxy-Cyclin wird in Deutschland als Aknemedikament verkauft, soll aber im gesamten englischsprachigen Raum den Ruf des besten Malaria-Prophylaktikums genießen. Warum auf der deutschen Verpackung nicht einmal das Wort Malaria auftaucht...?).

Wir genossen weiterhin die erste (von zweien) marokkanische Autobahn, ließen aber zu meinem Bedauern Casablanca rechts liegen – zum einen lagen bereits die Schilder nach Casablanca im Nebel, zum anderen war bei den anderen das Interesse an Casablanca nicht im mindesten so ausgeprägt wie bei mir).

Mein damaliger Schwiegervater hatte mir einige Tropfen seines edelsten ‚Hyper-Knack-Diablo-High-End-Top-Definition‘-Öl-Additivs zu treuen Händen mitgegeben und mich zugleich darauf eingeschworen, dieses edle Gebräu nur bei laufendem Motor demselben einzuverleiben. Leider fährt er ein Fahrzeug mit unten liegender Nockenwelle, so dass mein Umfeld nach der missglückten Additiveinfüllung begeistert den Begriff ‚Instant-Tanning‘ prägte. (Gut, ich war nicht gleichmäßig gebräunt, doch sofortige Färbungswirkung erzielte das herausspritzende Öl schon.) Zum Trost rief ein Vertreter der Oberhausener Presse an und ließ sich von Marokko und der Tour erzählen (der Bericht erschien dann auch am folgenden Wochenende...).

Die Autobahn wurde von einer gut ausgebauten Schnellstraße abgelöst und weiter ging’s Richtung Marrakech.

In Benguerir kamen wir dann in den Genuss frisch zubereiteter ‚Kefte‘. Rechts und links wurde der ‚Highway‘ von zehn Meter breiten Parkstreifen flankiert, die wiederum von einer Reihe Flachbauten begrenzt wurden, die Restaurants, Geschäfte und Werkstätten beherbergten. Das Restaurant unserer Wahl war eine dunkle Höhle, die wir lediglich zur Abortsuche betraten, mit zehn Tischen vor der Tür, neben der sich der ‚Metzger‘ breitmachte. Laufend schnitt er Fleischstreifen aus dem dort hängenden Lamm (wohlgemerkt vor der Tür, also draußen, und natürlich ohne Kühlung oder dergleichen...), drehte diese Streifen durch einen Fleischwolf und formte kleine Kügelchen aus diesem ‚Hackfleisch‘, die er dann nach vorne reichte. Vor ihm, direkt am sandigen und staubigen Parkstreifen, war der Grill aufgebaut, den der ‚Chefkoch‘ alsdann mit diesen, zwischen Drahtgitter gesperren Fleischbällchen beschickte. Das Ergebnis dieses ‚Joint-Venture‘ wird Kefte genannt und ist trotz allem sehr schmackhaft.

Im Anschluss an dieses kulinarische Highlight genossen wir das gemeinsame Ablästern über einen Super-Luxus-Land-Rover neuester Bauart, der nun wirklich für alle (sollte ich besser sagen: A-L-L-E!) Eventualitäten gerüstet war: High-Tech-Bodenbleche, Zusatztanks für Wasser und Diesel, Spitzentechnologie im Bereich Kommunikation und Navigation und na-



türlich Zelt auf dem Dach (was alleine 3.000 englische Pfund kosten soll)... ‚That ain’t the challenge‘ trösteten wir uns und nahmen unsere Herausforderung wieder auf.

Und gegen 17 Uhr schraubten wir uns dann aus den Ausläufern des Atlas hinunter nach Marrakech, dunstflirrende Perle zu Füßen staubiger Berge.

Dortens ist man bestens gerüstet für künftige Verkehrskarawanen, denn die Einfallstraße wird durch zahllose Kreisverkehre unterbrochen, die über keinerlei weitere Anbindung verfügen.

Lediglich der letzte weist eine solche auf und schon nahm Manel im führenden Transit die falsche Ausfahrt aus dem Kreisverkehr. Nun ja, an der in die Stadt führenden Abfahrt lag auch sogleich das Ibis-Hotel. Nur wurden wir mit Hinweis ‚complet‘ wieder fortgeschickt. Doch Zeljko gab nicht auf. Er hieß die Rezeptionistin nach Alternativen zu telefonieren, was diese binnen kurzem aufgab und doch noch Zimmer für uns fand. Es darf dabei nicht außer acht gelassen werden, dass dieses Hotel erst seit einer Woche bezugsbereit war und also noch mit Schwierigkeiten gekämpft werden durfte. Dessen ungeachtet zog es uns in die Stadt und man rief zwei ‚Petit Taxis‘, die sofort von Zé und Manel gebucht wurden, uns nach dem Stadtbesuch wieder ins Hotel zurück zu fahren.

Sie luden uns am Zugang zum ‚Jamaa El Fnaa‘ ab, jenem märchenhaften Platz, der abends erst zum Leben erwacht und dann aber auch von diesem überquillt. Dichte Qualmwolken hingen über der oberen Hälfte des Platzes, wo sich eine Keftebude an die nächste Schneckenküche reiht. Am Rande stehen Karren voller Orangen, die frisch gepresst für 3 Dirhan angeboten werden: 30 Cents für ein 0,3-Liter Glas voll köstlichsten Orangensaftes!

Die Hauptfläche des mit Menschen voll gesteckten Platzes gehört den Musikanten, Gauklern, Glücksspielern, Schlangenbeschwörern, Geschichtenerzählern und Zukunftsdeutern, die hier ein Stück ‚geheimnisvoller Orient‘ praktizieren, das selbstredend auf Touristen abzielt, aber dennoch in der Mehrzahl von Einheimischen ‚genutzt‘ wird. Berauscht von Düften, Geräuschen und Stimmen~ wie Musikgewirr taumelt man umher, nicht wissend, ob man der Taschendiebe gewappnet sein oder sich der Mystik ferner Kindertage ergeben soll...

Zu unglaublich ist dieses Gewirr, zu vielfältig die Eindrücke, zu verlockend die Angebote – nichts scheint geordnet, nichts organisiert und gerade diese wirre Sinnesüberflutung ließ mich schaudern, eingedenk der uralten und der westlichen Zivilisation geopfertem Urwünsche und ~hoffnungen...

Wir erkletterten das ‚Grand Panoramic Restaurant‘ und aßen Couscous Marocain au Poulet mit Salat, dieweil wir aus dem vierten Stock auf das Treiben hinabblickten...

Afrika - 7. Tag - 4. 1. 2007

Marrakech

0 km - Gefahrene Kilometer gesamt: 3.372

Und schon wieder hatten wir einen ‚Erholungstag‘. Wovon?



Ein Besuch der ‚Souks‘ war ausgerufen worden.

Nun ist diese 1.000 Jahre alte ehemalige Königsstadt Marrakech verwirrend genug mit ihren 1.000.000 Einwohnern und ihren 10.000.000 Touristen jedes Jahr, aber die Souks sind des Europäers Irrgarten. Die Souks sind das kommerzielle Rückgrat jeder Stadt und ungeachtet ihres ungeordneten Eindrucks sind sie doch wohl strukturiert – leider äußert sich dies nicht in einer (für europäische Verhältnisse) leichten ‚Ergehensweise‘. Das Labyrinth von Gassen lässt nur wenig Licht einfallen, ermöglicht aber eine ausgeklügelte Ventilation und Kühlung.

Also tauchten wir ein in dieses Wirrwarr und bestaunten hier Pantöffelchen feinsten Provenienz um dort über die flinken Finger eines Drechslers zu staunen, der Tischbeine mit einer Art Bogen schliiff und Konturen formte.

Leider meinten Manel und Zé ihre Schuhe herunterhandeln zu müssen.

Wir durften also Zeuge werden des geordneten afrikanischen Handelsverkehrs: Zuerst wird Interesse an der Ware bekundet. Sodann schreckt man ob des vorgeschlagenen Preises zurück und verlässt entrüstet das Geschäft. Der Verkäufer eilt einem erschreckt nach und verspricht Nachlass. Dieser ist allerdings (selbstverständlich) im angedachten Rahmen, so dass ein Gegenangebot unterbreitet wird, was verständlicherweise vom Verkäufer entrüstet zurückgewiesen wird. Diese Prozedur wird diverse Male wiederholt bis man zu einem für beide Seiten akzeptablen Preis gelangt ist.

Das Problem bestand darin, dass ‚unsere‘ Portugiesen uns entließen mit den Worten: „In einer Viertelstunde sind wir wieder bei euch.“ und wir diesen Worten Glauben schenkten, nicht wissend um die Feinheiten arabischen Handelns.

Aus der Viertelstunde wurden knapp 1 1/2 Stunden. (Wir erinnern uns des Unterschiedes zwischen europäischer und marokkanischer Zeit...).

Tatsächlich erlagen wir der verwirrenden Geometrie der Souks und fanden erst nach mehreren Stunden zurück zum Jamaa El Fnai, wo wir dann in den Genuss des ‚Orange à la Cannelle‘ kamen – Orangenscheiben mit fein gemahlenem Zucker-Zimt-Gemisch bestreut...

Abends ließen wir uns dann mit dem Touristenbus durch Marrakech fahren und bestaunten die Palmenhaine, in denen dereinst 500.000 Palmen gepflanzt waren. Heutzutage sind’s ‚nur‘ 200.000 Palmen, man arbeitet aber heftigst an der Erreichung des damaligen Ist-Zustandes.

Im Hotel trafen wir tatsächlich sechs Briten (Banjulistas), die doch zu sehr mit sich selbst beschäftigt waren und unsere übrig gebliebenen Rundfahrtgutscheine eher widerwillig entgegennahmen – soweit zum Treffen der Banjulistas, wie es im Roadbook eingeplant gewesen war. Wir hatten uns gar bemüht, den Termin einzuhalten.



Afrika - 8. Tag – 5. 1. 2007

Marrakech- Tiznit

348 km - Gefahrene Kilometer gesamt: 3.720

Der Hotelmanager hatte uns mit seinem perfekten Deutsch verblüfft und überschwänglich ließ er uns an seinem reichen Erfahrungsschatz teilhaben. Interessanterweise waren wir sehr in seinem Ansehen gestiegen, da wir bis nach Gambia fahren wollten. Er selbst war nie weiter südlich als Agadir gekommen, das für uns nur eine Stadt auf dem Weg nach Laâyoune darstellte – wie übrigens nahezu alle Marokkaner, mit denen wir ins Gespräch gekommen sind, den Bereich ‚West-Sahara‘ eher als ‚No-Go-Area‘ denn als Teil ihres Heimatlandes empfinden. Dennoch wurde er nicht müde, den Charme des ‚Seebades‘ Boujdur zu preisen, knapp 200 Kilometer südlich Laâyounes.

Im von ihm empfohlenen Supermarkt ‚Marjoune‘ gingen wir daran, das Projekt ‚Büchsen für die Wüste‘ auszuführen, wussten aber dann doch nicht so recht, wie vielen Büchsen Würstchen der Vorzug vor Fertiggerichten, deren Auswahl sich leider auf drei verschiedene beschränkte, zu geben sei. Also erwarben wir hauptsächlich Wasser...

Eigentlich ist die Strecke von Marrakech (von dem Marokko seinen Namen haben soll: entweder heißt's ‚Ort der Kech‘ oder halt in irgendeinem Dialekt ‚Hau ab!‘) nach Agadir sehr schön, wie sie sich durch die südlichen Ausläufer des Hohen Atlas windet. Wären da nicht ständig die komplett überladenen LKW, die sich bergauf wie ~ab im zweiten Gang quälen und lange Schlangen hinter sich her ziehen. Und ständig Überholverbote, die zu allem Überfluss auch gerne und häufig kontrolliert werden. Keine Straße, auf der nicht einer der zahllosen Polizisten Marokkos wieder jemanden zur Kasse bittet. Und dann noch ‚Lelo's Team‘ Ford Transit, dessen dritter Gang gar nicht und dessen fünfter Gang ganz und gar nicht nutzbar sind...

So tuckerten wir denn die Berge hinauf und wieder hinab und hatten eine neue Lektion in praktiziertem ‚Insh‘-Allah‘.

Julie und Peter vom britischen ‚Blackburn Rover‘-Team waren übrigens schon sehr früh morgens aufgebrochen um ‚Geschäftsfreunde‘ zu treffen...

Und just diese Geschäftsfreunde erwiesen sich dann als Retter in der Not.

In Ben-Sergaou, zwei Kilometer vor Agadir gelegen, führen die Portugiesen auf eine etwas überdimensionierte Tankstelle und erklärten uns, dass eben diese Geschäftsfreunde vorbei kommen und sie zu einer Werkstatt ihres Vertrauens führen wollten.

Etwas über eine Stunde genossen wir die überlauten marokkanischen Klänge aus zwei kleinen Lautsprechern, die beiderseits eines dunklen Gemischtwarenladens aufgehängt waren und die der jugendliche Vertreter des Geschäftsführers mit Discomusik nach Art des Hauses fütterte. Schließlich fuhr ein nur wenig ramponierter Geländewagen gehobener Provenienz (sie wären auf dem Weg zu uns in einen Verkehrsunfall verwickelt worden, hatten sie uns zwischenzeitlich übers Handy mitgeteilt) aufs Gelände und Icky, Mustafa & Mustafa entstiegen diesem, uns alsdann zur nächsten Tankstelle zu geleiten, die aber offensichtlich nicht ihren Ansprüchen genügte, wie sich nach erregten Diskussionen herausstellte. Weiter



ging nämlich der Konvoi nach Aït Melloul, 17 Kilometer südlich Agadirs, und dort in eine breite Straße, die der Sitz der heimischen Autoreparaturwerkstätten schien: Etwas größere Garagen säumen die breite zweispurige Straße, das Auto wird davor im Straßenstaub bearbeitet. Wohlgemerkt, es war Freitag, und mittlerweile auch schon 17 Uhr – über deutsche Verhältnisse muss in diesem Zusammenhang dann kein Wort verloren werden...

Binnen kurzem war man sich einig, dass das Getriebeöl zu dünnflüssig (mag's am Alter liegen?) und also ausgetreten sei. Neues Öl (50 dh) wurde eingefüllt (70 dh) & everybody's happy!

Icky & Mustafa & Mustafa, die übrigens problemlos jeden Film über anrühige Grenzgänger beleben könnten, gaben uns noch den Rat, auf jeden Fall bis Tiznit zu fahren, da Agadir nur für Touristen und obendrein „crap“ sei, eine Hochburg des ‚Abzockens‘ und überhaupt nicht schön.

Nach überschwänglichen Dankes- und Glücksbekundungen nebst besten Grüßen an die jeweiligen Familien ging's wieder hinaus in die einbrechende marokkanische Dämmerung und gegen 19.30 Uhr erreichten wir dann Tiznit, wo uns Julie und Peter bereits mit Scotch Marocain auf der Terrasse des ‚Hôtel Paris‘ empfangen...

Afrika - 9. Tag - 6. 1. 2007

Tiznit

0 km - Gefahrene Kilometer gesamt: 3.720

Nun war's leider nicht an dem, dass die Diagnose des Vorabends das richtige Ergebnis für Banjula gezeitigt hätte. Die Fahrt nach Tiznit hatte in Manel und Zé das Bewusstsein reifen lassen, dass es nicht allein mit dem Einfüllen frischen Getriebeöls getan war. Nach anfänglichen Wohlklängen waren dann doch die Störgeräusche und auch die ‚Störschaltungen‘ wieder aufgetaucht, so dass das Getriebe des 20 Jahre alten Ford Transits für defekt erklärt wurde und ein neues (gebrauchtes?) aufgetrieben werden musste. In der Zone Industriel, Rue 7, fand sich eine Reparaturwerkstatt (nach Ickys Vorgaben) und Manel und Zé tauchten in diese ein, das Getriebe herauszurufen.

Für uns bedeutete dies einen erneuten ‚Erholungstag, diesmal im schönen Tiznit, gut 600 Kilometer nördlich des für heute eingeplanten ‚Etappenziels‘ Laâyoune, der ‚Hauptstadt‘ der West-Sahara.

Das ‚Hôtel Paris‘ verfügte nicht nur über einen eindrucksvollen Miniatur-Eiffelturm, der nachts in wechselnden Farben Gäste anlocken sollte, sondern auch über ein ausgeklügeltes ‚Parkplatzüberwachungssystem‘, das fest in den Händen von Ali lag. Seines Zeichens Kleinunternehmer mit Geschäftslokal in der City, hatte er sich darauf spezialisiert, europäischen Gästen des Hôtel Paris zu Diensten zu sein. Er ‚überwachte‘ den Parkplatz und kümmerte sich um Sonderwünsche. In unserem Falle wusste er sofort, wo unsere Wäsche gewaschen werden könnte. Er bot mir an, auf dem Gepäckträger seines Mofas mitzufahren, doch Zeljkos Wäsche bedurfte ebenfalls der Reinigung, so dass Peter und Julie nicht zu dem ersehnten Bild ‚Dicker Europäer hinter dürrer Marokkaner auf klapprigem Mofa‘ kamen.



Ali hielt sofort ein vorbeiklapperndes ‚Petit Taxi‘ an, das natürlich schon einen Fahrgast hatte und redete auf den Chauffeur ein. Binnen kurzem war man sich einig, Ali hieß uns einzusteigen und ermahnte mich noch, keinesfalls mehr als fünf Dirhan (~ 50 Cents) zu bezahlen. Zeljko und ich kauerten uns auf die Rückbank, unsere Plastiktüten mit Schmutzwäsche fest umklammert, und bestaunten die rasante Fahrt kreuz und quer durch Tiznit. Nach gut fünf Minuten Fahrt stoppte der Fiat Uno, wir wähten uns am Ziel, doch der Fahrgast vorne rechts stieg aus und weiter ging’s. Wieder drei, vier Minuten später stoppte das Taxi erneut, wir wähten uns wieder am Ziel, doch diesmal stieg eine etwas fülligere Dame mit Kind zu. Weitere drei Minuten später bogen wir auf eine etwas breitere Straße und wie aus dem Nichts tauchte Ali auf seinem knatternden Mofa vor uns auf. Gut 800 Meter weiter hielt er rechts und, oh Wunder, unser Taxi ebenfalls. Diesmal waren wir tatsächlich angelangt. Beim Aussteigen reichte ich dem Fahrer nonchalant – wir sind doch nicht das erste Mal hier, wir doch nicht... – die Fünf-Dirhan-Münze und wir folgten Ali zu einem Geschäftslokal auf der gegenüberliegenden Seite. ‚Pressing‘ war auf dem Schild über dem Eingang zu lesen und Ali ließ uns vor diesem warten, da er noch die geschäftlichen Umstände klären muss. Nach kurzem Palaver wurden wir herzlich hinzu gebeten, reichten unsere Wäsche über den Tresen und erfuhren, dass die Wäsche heute Abend um sechs Uhr fertig sein werde.

Es war gerade mal kurz nach zwölf und also nahm uns Ali mit, sein Geschäft zu bestaunen – und natürlich alles, was darin feilgeboten wurde und ebenso natürlich erwartete er von uns, soviel als nur möglich davon unter Zurücklassung harter Münze mitzunehmen.

Kaum in ‚Ali’s Den‘, wie dieser Kramladen fürderhin bei mir hieß, kochte Ali bereits Tee und rief seine Kinder, uns zu begrüßen. Seine Frau wirbelte im Flur und den Räumen hinter seinem Ladenlokal herum und Ali fuhr auf, was er an Ketten, Ringen, Tüchern, Gewändern, Töpfen, Tiegeln, Tassen und dergleichen im Hause wie im Angebot hatte und natürlich für uns, seine ‚Habibi‘ (~Brüder), so günstig wie nirgends sonst. Schließlich kauften wir ihm zwei Teller und eine Kette für meine Frau ab, wobei wir das mit dem Handeln und Feilschen doch noch nicht so richtig begriffen hatten...

Zurück im Hotel bevorzugte Zeljko die Toilette seines Zimmers (lag’s an den Weintrauben, am Apfel oder am Zähneputzen mit Leitungswasser?) und Peter, Julie und ich bummelten zur Werkstatt unseres Vertrauens in dieser breiten staubigen Seitenstraße in dieser etwas größeren Garage (drei Meter breit, fünf Meter tief ins Haus hinein gebaut), wo gegen 16 Uhr dann unter Zuhilfenahme eines LKWs mit Winde Motor mitsamt Getriebe aus dem Transit gehoben wurden. Also verschwanden unsere Helden der Werkstatt in Richtung Agadir, einen Schrottplatz eines Freundes von Icky aufzusuchen und dortselbst ein passendes Getriebe zu finden.

Nach dem Essen führte ich Peter und vor allem Julie zu Ali’s Den, die zu Fuß knapp fünf Minuten vom Hotel entfernt war (wohlgemerkt ‚marokkanische‘ Minuten, deren jede zwischen drei und 30 Minuten lang sein kann). Ali bestürmte sofort Julie und diese interessierte sich für einen blauen Burnus und ein Kopftuch. Der Preis betrüge 500 Dirhan und nach ergiebigem Gefeilsche, auf das unsere beiden Portugiesen mit Recht hätten stolz gewesen sein können, einigte man sich auf 25 Euro und 25 Dirhan Wechselgeld (also etwas weniger als 225 Dirhan).

Nebenbei erkundigte ich mich bei Ali nach einer Wechselstube und erfuhr, ich säße bereits in einer solchen. Er gäbe mir 1.000 Dirhan für 100 Euro statt der üblichen 1.090, dies wäre doch für seine Unkosten und ich bekäme ja auch ein ‚Present‘. Na ja, von nun an hatte ich ein schmuckes Armband...



Julie erkannte mit sicherem Blick gegenüber Alis Geschäft ein Bordell, doch Ali, dazu befragt, strich sich mit drei Fingern übers Kinn und murmelte, er wäre glücklich verheiratet und wüsste davon nichts.

Ali begleitete uns dann noch zur Wäscherei, die ihre Aufgabe bereits erledigt hatte und dafür 150 Dirhan verlangte. Als ich entsetzt ausrief „That’s more expansive than in Germany!“ ging man etwas überrascht auf 130 Dirhan runter.

Auf dem Rückweg ins Hotel erreichte uns der Anruf, dass Manel und Zé ein Getriebe für stolze 450 Euro (!) gefunden hatten und in ca. einer Stunde (portugiesische Stunde?) zurück wären. Gegen 18 Uhr 30 trafen sie dann auch ein, doch leider weigerte sich Mohammed, der Werkstattleiter, Chefmechaniker, Teekoch und Botenjunge, in der Dunkelheit zu arbeiten. (Der Muezzin verscheucht morgens gegen sechs Uhr die Nacht und dann beginnt auch erst wieder das Leben – Icky hatte uns von einem Ausflug mit seiner Familie nach Marrakech erzählt, bei dessen Rückfahrt sie von der einbrechenden Nacht überrascht worden waren. Sie blieben an Ort und Stelle und übernachteten im Wagen um am nächsten Morgen die letzten 200 Kilometer zu fahren. Icky: “Most Maroccans are pissed at night.”) Man verabredete sich also für den kommenden, den Sonntagmorgen, für acht Uhr, mal eben den Motor und das Getriebe einzubauen.

Zuversichtlich verkündete Mohammed, das wäre in drei Stunden locker erledigt...

Zur Feier dieser Aussichten ging’s dann auch ins ‚poshe‘ (‚unsere‘ Engländer erklärten uns, dass der Begriff ‚posh‘ – wie in ‚Spice Girl Posh‘ (für die älteren unter uns) sowohl teuer als auch luxuriös als auch überkandidelt beinhalte) Hotel gegenüber, in dem sowohl Bier als auch Wein serviert werden durften und das vermutlich deshalb auch von Teilnehmern und Zuschauern der ‚Rallye Paris-Dakar‘ frequentiert worden war, was wiederum wir dem eindrucksvollen Fuhrpark, der tags zuvor dort geparkt war, entnommen hatten.

Afrika - 10. Tag – 7. 1. 2007

Tiznit - Laâyoune
556 km - Gefahrene Kilometer gesamt: 4.276

Tatsächlich lief der Transitmotor um 11 Uhr 51 wieder und pünktlich um 14 Uhr ging’s dann auch endlich los.

Hinein in den Anti-Atlas mit Höhen bis 1.100 Metern hinter dem Ford Transit her und vorbei an hoffnungslos überladenen Heu-LKW, die sich im Schrittempo die Berge hinauf quälten.

Die Landschaft wird immer karger und der Bewuchs nähert sich immer mehr dem Boden, flache, sturmgebeugte karge Sträucher, die dem Boden nur mit Mühe etwas abgewinnen können. Das mediterrane Klima Nord-Marokkos wird mehr und mehr von Halb-Wüste abgelöst.



Wir näherten uns der West-Sahara, die Farben verblasen und immer mehr Sand: Von ‚Terrakotta‘ zu ‚Sand‘ verlaufen die Farben der Natur.

Kurz vor Tantan ‚betreten‘ wir ohne einen Hinweis die West-Sahara.

Tantan ist eine dieser typischen marokkanischen Straßenstädte, wie sie uns zuerst in Benguerir so richtig deutlich geworden war, nur ist die Präsenz des Militärs deutlich spürbar. Alles ist ein bisschen gepflegter und auch ein bisschen protziger, vom unvermeidbaren Torbogen stadteinwärts bis zu den Armeenanlagen allüberall.

Die West-Sahara ist halt immer noch nicht der Bestandteil Marokkos, als den ihn die Regierung sieht. Die DARS (Demokratische Arabische Republik Sahara) ist rege, die Polisario noch immer nicht am heimischen Herd verschwunden und das Politikum West-Sahara wird wohl noch für lange Jahre ein Zankapfel bleiben, erst recht mit Hunderttausenden, in Algerien in Flüchtlingslagern kasernierter Saharauis.

Kurz hinter Tantan kamen wir wieder an die Küste und konnten mit munteren 90 Stundenkilometern in die zunehmenden Sandfahnen und die einbrechende Dunkelheit ‚brettern‘.

Bald war alles um die Straße herum in Schwärze versunken und die Verkehrsdichte nahm deutlich ab (wie gesagt, der Marokkaner scheint der Nacht eher ängstlich gegenüber zu stehen...). Dafür mehrten sich aber die Polizeisperren. Normalerweise ist am Eingang jeder etwas größeren Stadt eine Polizeikontrolle: Ein oder zwei Polizisten stehen auf der Straße und schauen gewichtig in jedes Fahrzeug. Viele dieser Kontrollposten haben auch Ketten mit Nägeln bereitliegen, die, rasch über die Straße gezogen, jeden Reifen perforieren. Man hatte uns erzählt, diese Kontrollen dienten vornehmlich der Abwehr illegaler Einwanderer aus Mauretanien.

Des Nachts und in der West-Sahara sind’s jedoch mehr Posten und an dreien wurden wir auch beiseite gewunken und genauer inspiziert. (Einmal musste Zé aus dem immer noch führenden Transit aussteigen um im Haus des Gendarmeriepostens seine Papiere zu präsentieren. An der Stadtgrenze zu Laâyoune wurden gar unsere ‚Blank-Fiches‘ verlangt.

Glücklicherweise legten die Empfehlungen für diese Tour ein derartiges nahe: Ein Din-A-4-Blatt mit einem Passfoto und diversen Angaben zu Name, Alter, Beruf, Name der Mutter und dem Fahrzeug.)

Die schier endlose monotone Fahrt unter dem dichten marokkanischen Sternenhimmel gebar Schimären – rechts und links der Straße war nichts als Sand und spärliche karge flache Sträucher, doch vermeinte ich, abwechselnd durch dichte Bergwälder, zwischen schneebedeckten Kuppen oder ostfriesischen Wattausläufern zu fahren.

Gegen 22 Uhr 30 erreichten wir endlich Laâyoune.

Laâyoune [العيون] ist die Verwaltungshauptstadt der West-Sahara, der (mehr oder minder inoffiziellen) Saharawi Arab Democratic Republic [الجمهورية العربية الصحراوية الديمقراطية], weist 200.000 Einwohner auf und einen festen UN-Posten.

Die Stadt ist gesteckt voll mit Militär und ständig kreisen weiße Toyota-HiLux mit den beiden, gut 80 Zentimeter hohen Buchstaben ‚UN‘ an beiden Seitentüren durch die Straßen.



Julie hatte über ihr Satellitentelefon das Hotel ‚Lakouara‘ gebucht und rasch fanden wir auch diesen heruntergekommenen Kasten mit übertrieben großer Rezeption, einer unübersichtlich großen Lounge nach klassisch sozialistischem Muster, mit beeindruckenden Stockflecken und Schimmelkulturen in den Badezimmern und 220 Dirhan teureren Zimmern als im ‚Lonely Planet Guide‘ angegeben (300 dh für diese Bude; Appartement N° 104!).

Rasch das Gepäck im Zimmer verstaut, erfuhren wir in der Lobby vom Restaurant La Perla, das nicht nur über eine gute Küche verfüge, sondern auch noch geöffnet sei.

Wir wollten gerade aufbrechen, als uns vor der Tür ein orangefarbener VW-Käfer auffiel: Saisonkennzeichen aus Esslingen, aber aus dem Jahr 1991 und auf die Tür war ‚Orgères - Banjul‘ gemalt (Orgères liegt etwa 150 Kilometer südwestlich von Caen im Norden Frankreichs). Am Steuer saß eine junge Frau, die uns, als Europäer erkennend, herbeiwinkte. Ihr und ihrer Freundin wäre gerade angeboten worden, den Wagen in der Nacht für ‚nur‘ fünf Euro zu bewachen. Die beiden wiesen dies zurück, unter anderem mit dem Argument, in Marrakech hätt’s nur einen Euro gekostet, und der junge Mann machte ihnen unmissverständlich klar, dass ihre Sachen und ihr Wagen denn dann durch ihn maßgeblich gefährdet wären. Sie vermochten wohl, ihn dank ihrer vereinten Stimmkräfte zu verscheuchen, wussten dann aber nicht recht weiter. Da kamen unsere beiden heißblütigen Portugiesen gerade recht. Ihre federbewehrten Fittiche ausfahrend, riefen sie binnen kürzester Zeit die Polizei auf den Plan, die ihrerseits nur drei Minuten später von einer UN-Patrouille Unterstützung erfuhr. Offensichtlich war der junge Mann einschlägig bekannt und eine Festsetzung seiner Person über Nacht wurde wortreich zugesagt. Tatsächlich patrouillierten auch in dieser Nacht verstärkt UN-Fahrzeuge den Blvd. Hassan II, auf dem unsere Wagen vor dem Hotel geparkt waren.

Nun brauchten wir drei Petit Taxis, da sich die beiden uns anschlossen (wie sollten sie sich auch Zé’s und Manel’s lusitanischem Charme entziehen können...)

Ali’s ‚5-Dirhan-Trick‘ wirkte auch hier. Beim Ankommen drückte ich dem Fahrer die 5-DH-Münze in die Hand, sagte „Merci, ‘Schallah“ und stieg aus.

Im Restaurant waren wir offensichtlich die letzten, bekamen aber dennoch ausreichend ansprechende Nahrung. Fiona und Claire, der Lockenkopf, der uns angesprochen hatte, erzählten von ihrer Arbeit bei der BBC und diversen Fernsehsendern und dass sie mit einer ‚geliehenen‘ Kamera einen Film über die Rallye drehten. Doch mit Peter’s Humor kamen sie beileibe nicht zurecht.

Um 1:17 Uhr war ich dann endlich im Bett.

Afrika - 11. Tag - 8. 1. 2007

Laâyoune - Dakhla

548 km - Gefahrene Kilometer gesamt: 4.824

Ich hatte mir den Handywecker auf 8 Uhr gestellt, duschte vorsichtig in dieser –um es vorsichtig auszudrücken- angelaufenen Wanne und frühstückte, wechselte Geld, und weiter durch die ‚Wüste‘. Tatsächlich führt ein komfortables Asphaltband am Meer entlang durch die Leere...



Mittlerweile nur noch Sand und Steine, die immer mal wieder unverständlich aufgetürmt sind – oder irgendwelche ‚Pisten‘, die vom ‚Highway‘ abgehen, markieren.

36 Kilometer vor Boujdour die erste Kontrolle.

Ein einsamer Gendarmerieposten, und ein flliger Polizist sammelte die ‚Fiches‘ ein und wollte wissen, ob wir bereits 2006 eingereist wären...

Mal sind die Stein’trmchen‘ aus vier bis sechs Brocken mit Ziffern beschriftet, wie Kunstwerke, doch Zahlen im Bereich 360 und aufsteigend und zudem in etwa 100-Meter-Abständen trugen nicht wirklich zum Verständnis bei (Julie äußerte die Vermutung, es handele sich um Gedenksteine für Landminenopfer).

Mal wirken die Steinhufungen einer Eidechse nachgebildet, mal meinte ich einen Frosch in einem solchen Gebilde zu erkennen.

Die einzigen Bauwerke sind vereinzelt Antennenanlagen, ummauert und mit Solarkollektoren versehen.

Gegen 13 Uhr 30 legten wir einen Tankstopp bei Boujdour an der ‚marokkanischen Riviera‘ ein.

... und ritten durch die Hammada, die Halbwüste, Sand und Steine, Leere und Asphaltbnder ins Nichts.

Wir trafen auf das sterreichische Filmteam, das schon in Layoune im selben Hotel übernachtet hatte, das sich neben der Straße postiert hatte und Aufnahmen vom Dach ihres Luxus-Geländewagens (der natürlich nicht versteigert werden wird – des Fahrers Frau kommt mit dem Flugzeug nach Banjul und dann fahren sie zusammen nach Wien zurück...) machten. An ihrer Seite hatten es sich die beiden jungen Engländer mit ihrem Trabant-Kombi gemütlich gemacht (die, die bereits ‚400 yards‘ nach dem Start zu Hause das erste Mal mit einem Schaden liegen geblieben waren) und warteten auf das Spaghettiwasser zu kochen (wörtliche Übersetzung).

Und weiter ... und weiter ... die Kilometer zogen sich wie Kaugummi ... der Geist schaltete sich vollständig ab und war schon bereit, den Körper zu verlassen und der Karawane von oben zuzuschauen.

Irgendwann waren’s dann tatsächlich nur noch 50 Kilometer bis Dakhla, die Straße teilte sich und wir führen auf die Landzunge, auf deren Ende Dakhla Mauretania bewacht.

Dakhla [الداخلة] ist eine großzügige aufgeräumte Stadt für UN und Militär.

Aber auch für Windsurfer scheint hier das Paradies auf Erden zu sein, denn die ersten Anzeichen von Dakhla sind zahllose Wohnmobile, die am Strand aufgereiht parken.

Eine 48 Kilometer lange und vier Kilometer breite Landzunge, voll des Sandes...

Auf dem Weg ‚downtown‘ passierten wir den (abenteuerlich anmutenden) Campingplatz, auf dem sich die Banjulistas zu treffen gedachten. Aber nach der ‚Absprache‘ für Marrakech gaben wir nicht einmal einen Deut und passierten rund fünf Kilometer vor dem Stadtzentrum nicht nur das imposante Stadttor sondern auch einen Gendarmerieposten.

Die Hotelsuche gestaltete sich etwas schwierig, da Lonely Planet keinen Stadtplan von Dakhla feilhält und Peter und Julie, die das Hotel gebucht hatten, scheinbar immer die falschen Leute in ihrem ‚falschen‘ Französisch fragten. Irgendwann setzte ich mich vor sie, hielt ein Taxi an und bat den Fahrer, uns zum Hotel ‚Aigue‘ zu. Sichtlich berührt wehrte er ab, da sich dieses in der nächsten Seitenstraße verberge.



Aber was für ein ‚Hotel‘.

Am Ausläufer einer Fußgängerzone gelegen, kamen Julie und Manel von ihrer Inspektion mit leicht grünen Gesichtern zurück, da sie die Toilette als erstes gefunden und gleich auch wieder fluchtartig verlassen hatten.

Wir fanden schließlich zum Hotel ‚Doumss‘, in dem bereits fünf Rapsol-Teams mit ihren Riesen-Geländewagen logierten, die die Rallye Paris-Dakar als Repräsentanten der spanischen Motorölmarke begleiteten.

Zé führte uns zur ‚Casa Luis‘ und wir aßen ‚St. Pierre Poisson Grillée‘.

Die Planungen für den ‚Sub-Group‘-Namen wurden intensiviert und man kam überein, den nächsten Tag für ‚Rest&Repair‘ zu nutzen.

Afrika - 12. Tag – 9. 1. 2007

Dakhla

106 km - Gefahrene Kilometer gesamt: 4.930

Geschlafen bis halb Zehn! Frühstück mit Spiegelei.

Internet-Café und Blog aktualisiert und dann machten wir uns auf die Suche nach Treibstoff.

Dakhla weist drei Tankstellen auf.

Die mittendrin wurde von einer 10-Wagen-Schlange belagert und die beiden anderen hatten nur verbleites Benzin. In Sorge um den Motor suchten wir erneut ein Internet-Café auf und erfuhren so, dass der Katalysator durch das verbleite Benzin Schaden nehmen kann, nicht aber der Motor.

Doch die Schlange an der Tankstelle in der Stadt (mittendrin) war nicht kürzer geworden, die Tankstelle an der Ausfallstraße hatte nur noch Diesel und so fuhren wir ein zweites Mal innerhalb von zwei Stunden durch den Gendarmerieposten und man winkte uns gelangweilt durch. Nach Befüllen, auch der Reservekanister und Aufräumen des Dachgepäckträgers ging es an den Strand. Na ja, gut zehn Meter über dem Meer, dafür hatten die Churascos Gemüsesuppe gekocht und Julie steuerte Champagner, Christmas Cake und Nescafé bei. Sodann ging es an den praktischen Cricketunterricht...

(Peter ist ein großer Cricketfan und erläuterte Zé, Manel und Zeljko die Grundregeln, gerade die wichtigsten Ausdrücke der Umpires und wie man den Ball wirft. Ich stand neben Julie abseits (sicherheitshalber), schlürfte den Champagner, den wir in Bezug auf die strengen Sittengesetze Mauretaniens vor dessen Staatsgrenze vernichteten und sonnte mich.)

Zurück am Hotel, ergänzte ich die ‚Plymouth-Banjul Challenge car door stickers‘ um die Anpassung an den französischen Sprachraum: „Pas d’Argent! - Sans Raison! - Sans Soucis!“ und, mit giftigem Seitenblick auf die ‚Paris-Dakar‘-Durchflieger, die griffige Formulierung „Humanitaire - Non Competitif!“.



Afrika - 13. Tag – 10. 1. 2007

Dakhla – Boû Lanouâr
535 km - Gefahrene Kilometer gesamt: 5.465

Um 5 ging der Wecker und um 6 fuhren wir los. Unser Ziel, Nouâdhibour, der Eisenverladungsatlantikhafen Mauretaniens, war zwar ‚nur‘ 288 Kilometer entfernt, doch war uns vielfach allseits und aufs eindringlichste versichert worden, dass das Überschreiten der mauretanischen Grenze mit längstanhaltenden Kontrollen verbunden sei und wir gut beraten seien, vor 13 Uhr die Grenze zu erreichen, da dann die Mittagspause beginne und eine Einreise nach Mauretanien sich sodann gerne bis in die Nachtstunden verzögere...

Nur hatte ich beim Anfahren das Gefühl, mit angezogener Handbremse zu fahren und musste feststellen, dass der linke Vorderreifen bar jeglicher Luft war. Doch nun folgte ein Musterbeispiel europäischen Teamworks: Zé bockte den Wagen auf, Manel löste die Radmuttern und schon kam ich mit dem, dem vollgestopften Kofferraum entrissenen Reserverad und schraubte es fest. Zé ließ runter und der Rest der Gang hatte schon wieder alles verstaut.

Also: Start um 6:06 Uhr. (Müssten Formel-1-Teams mit derart vollgestopften Kofferräumen kämpfen, bedeuteten diese sechs Minuten schon einen Rekord!)

Es war noch stockfinster und etwa 20 Kilometer außerhalb Dakhlas überholten wir die Ambulance und drei weitere britische Banjulistas. Doch dann blieb Banjula schnaufend stehen und beklagte fehlenden Sprit. Der Verdacht lag nahe, dem portugiesischen Transit sei des Nächtens der Diesel abgesaugt worden.

Endlich kam der marokkanische Grenzposten in Sicht, das heißt eher die Fahrzeugschlange davor.

Manel, Julie und ich gingen die gut 200 Meter bis zu den Bürobuden. Deren erste ist die der Gendarmerie, dort gab ich die Wagenbegleitscheine aus Tanger ab, die dritte des Zolls, dort gab ich die Pässe ab, das heißt, ich musste mich durch das Büro drängen, in Hälfte durch einen Tresen geteilt, hinter dem ein gewichtiger Beamter (nicht figurell) Stempel verteilte, also den Abdruck derselben auf welchen Papieren auch immer, und Namen ausrief, und hinter der rechten der beiden Türen einem mürrischen Beamten die Pässe aushändigen. Sodann wieder vor diese Tür (die rechte der beiden) und WARTEN.

Nach einer Stunde wurde dann mein Name ausgerufen, soweit dies möglich ist, ich bekam die Pässe zurück und mit ihnen ein Blatt, auf dem ich erneut meinen Namen, meinen Beruf (sehr wichtig - jeder Beamte in Marokko fragt als zweites nach dem Beruf), KfZ-Kennzeichen und ~Fahrgestellnummer, Datum der Einreise, der Ausreise, Jahr der ersten Zulassung (des KfZ), Ort der Einreise und Ziel der Ausreise und natürlich meine Unterschrift eintrug und zusammen mit meinem Pass zurückreichte.

Kurz danach (~ 15 Minuten) wurde ich erneut aufgerufen und durfte meinen frisch gestempelten Pass entgegennehmen. Nicht ohne Frozeleien der Beamten über mein ‚jugendliches‘ Passfoto. (Der meinte tatsächlich, der ohne Bart auf dem Bild wäre ein anderer als der mit Bart vor ihm [ich hatte mir den Luxus erlaubt, keinen Rasierer mitzunehmen und war dementsprechend bereits etwas ‚zugewuchert‘] und deutete irgendwelche Gefängnisaufenthalte



an, die ich, blauäugig wie ich bin, natürlich ernst nahm und rot anlief und nur allmählich bemerkte, dass alle anderen bereits breit grinsten...)

Alsdann zum mittleren Büro und vom zuständigen Polizisten das Wagenbegleitpapier entgegennehmen und ... FERTIG!

Durch zwei Sperren ging's dann ins Niemandsland.

Etwa vier Kilometer über Schotter und Sand, vorbei an ausgebrannten Autowracks.

Ich versuchte, in eine bessere Kameraposition für diese Wracks zu kommen, fuhr hinter Peter statt hinter dem Transit her und schon saß ich fest! („The first to get struck pays the beer!“ jubelte Julie, als ich zu ihnen aufschloss...)

Verwundert folgte ich den Lelo's, die den Weg zum Plateau mit dem Parkplatz der Grenzstation mit traumwandlerischer Sicherheit fanden und fragte mich die ganze Zeit, ob nicht irgendwelche Minen herumliegen, warum das hier alles nicht ausgeschildert ist und wieso diese Wracks da sind.

Dort wiesen zwei hochgewachsene, kerzengerade schreitende Soldaten die Neueintreffenden ein und riefen die Insassen der Reihe nach ins ‚Büro‘.

Jede Faser dieser jungen Männer versprühte einen Stolz, der mit Worten nicht zu fassen ist und in keinerlei Bezug zu ihrem Arbeitsplatz steht. Ob's Tuareg sind?

Eine windschiefe Baracke, darin zur Linken ein Beamter hinter einem alten kleinen Tisch mit zwei brüchigen Stühlen davor, an der rechten Wand eine ‚bodennahe‘ Liege sowie ein Campingkocher, auf dem Teewasser kochte. Die drei Soldaten schienen hier zu wohnen!

Wir wurden nach den üblichen Angaben gefragt, aber auch: „Do you have presents?“. Ich gab ihnen die drei Kulis, die ich vorsichtshalber eingesteckt gehabt hatte.

Wieder raus, wieder warten, bis wir zur eigentlichen Abfertigung durchgewinkt wurden. 100 Meter weiter die nächste Schlange an einem wilden Arrangement von Baracken.

Rechts, zehn Meter einen Hügel hinan, die des Versicherungshändlers, der drei wichtige Formulare ausfüllte und für den Landrover 3.165 Ouguiya² verlangte, für den Kadett 3.090. Er hatte kein Wechselgeld (?) und gab 1.000 der 4.000 wieder.

Links ein uralter Wohnwagen, das Wechselbüro: die außen angebrachte Tafel versprach 300 Ouguiya für 1 Euro (was einem korrekten Kurs entspräche). Von Zeljko befragt, zuckte der Mann die Schultern und gab irgendwelche Summen aus.

Dann eine heruntergekommene Baracke, drei Stufen hinauf, ein bärbeißiger Beamter nahm die Pässe entgegen, trug alles in die unvermeidliche Riesenliste ein und verlangte pro Person 20 Euro (Euro, nicht Ouguiya!) Visagebühren, stempelte weitflächig und füllte die Stempelflächen ausführlich mit Kugelschreiber aus.

² Der **Ouguiya** (arabisch أوقية, DMG Ūqīya) ist die Währung Mauretaniens. Ein Ouguiya ist in 5 Khoums (von خمس Chumus, DMG Ḥumus, „Fünftel“) unterteilt. Damit ist Mauretanien außer Madagaskar das einzige Land, welches vom Dezimalsystem bei der Währung abweicht.

Der Ouguiya ist seit 1973 offizielles Zahlungsmittel in Mauretanien, zuvor war Mauretanien Mitglied in der West-Afrikanischen Währungsunion und es galt der CFA-Franc. Bei der Währungsumstellung wurden 5 CFA-Francs gegen einen Ouguiya getauscht. (1 Ouguiya = 0,002745 Euro, 1 Euro (EUR) = 364,304 Ouguiya (MRO) 2009)



Die nächste Baracke gab die ‚Ehrenerklärung‘ aus, in der der ‚Conducteur‘ Stein&Bein schwört, dass der angegebene Wagen ihm gehört und dass er ihn auch wieder ausführt. Zehn Euro Gebühren.

Glücklicherweise hatten Zé und Manel Ibrahim aufgetrieben, der uns ein wenig begleitete und uns also klarmachte, dass wir durch waren.

Etwas über eine Stunde und nicht die befürchtete Durchsuchung des Wagens, nicht die Verzollung eingeführter Euro, nicht einmal nach Alkohol fragten sie uns (bei dieser islamischen Republik).

Also waren wir jetzt offiziell in Mauretanien (الجمهورية الإسلامية الموريتانية, al-Dschumhuriyya al-islamiyya al-muritaniyya, Islamische Republik Mauretanien), das zu den ärmsten Länder der Welt zählt.

Schlagartig hatten unsere Telefone kein Netz mehr.

Wir fuhren durch zunehmende Versandung Richtung Nouadhibou³.

Zwei Kontrollen und knapp 50 Kilometer später fuhren wir in die wüsteste Stadt ein, die ich je gesehen hatte.

Die Hauptstraße hörte rechts und links einfach auf, flankiert von 20 Zentimeter tiefer liegenden Sandstreifen, die zu den Häusern führten. Überall lungerten entschlossene Männer herum, die unseren schlichten Gemütern Bilder von Messerstechereien und dergleichen aufdrängten. Zahllose Eselskarren hielten den Verkehr auf, den Wild-West-Verkehr mit absolut schrottreifen Autos. Vielleicht ein oder zwei Wagen in ganz NDB (Nouadhibou) haben noch Scheiben, Scheinwerfer und intaktes Blech. Alte Armeelautsprecher waren hin und wieder an Geschäften aufgehängt und plärrten musikartig. Ständig schoss ein demolierter Mercedes vom Seitenstreifen oder aus einer Seitenstraße vor mich auf die Straße. Die Häuser heruntergekommen und das Gewimmel unbeschreiblich.

Nachdem wir uns drei Kilometer durch NDB gekämpft und kein Hotel oder irgendwelchen ‚safe haven‘ gefunden hatten, drehten wir frustriert um.

Die Alternative: Nouakchott, die über 400 Kilometer entfernte Hauptstadt.

Wir fuhren durch die Wüste, an zerfallenen Häusern, Beduinenzelten, Kamelherden mit ihren Hirten und Baracken vorbei - alles weit auseinander verstreut.

Als wir einmal hielten um festzustellen, dass die von den Gendarmerieposten empfohlenen Campingplätze aus zwei, drei Baracken und ebensovielen Beduinenzelten bestanden, kam ein kleiner Junge gelaufen, blieb aber gut zehn Meter von uns entfernt stehen. Er dauerte mich ob seiner Armut und der dennoch erhaltenen Würde und ich gab Kugelschreiber und Finger-

³ **Nouadhibou** (arabisch نواذيبو, DMG *Nuwāḏībū*), das ehemalige **Port-Étienne**, ist mit 90.000 Einwohnern die zweitgrößte Stadt Mauretaniens und Hauptstadt der Region Dakhlet Nouadhibou. Sie ist das wirtschaftliche Zentrum des Landes.

Die Stadt befindet sich an der Ostküste der Halbinsel Ras Nouadhibou, direkt an der längs der Halbinsel verlaufenden Grenze zur Westsahara. Benachbarte Siedlungen sind Cansado, Lagouira und Bir Gandouz.

Hauptwirtschaftszweig ist neben der Fischerei die Eisenerzverarbeitung und -verladung. Das Erz wird über eine 674 km lange Bahnlinie aus F'dérik angefahren.

Attraktionen der Stadt sind vor allem mehrere Märkte, der Schiffsfriedhof von Nouadhibou und eine bestimmte Art der Mönchsrobben.



puppen, was seine Mutter zum Näherkommen veranlasste und dreister nach Cadeaux zu fragen. Zeljko gab ihr seine Äpfel, an die er sich nach seiner Durchfallerfahrung nicht mehr herantraute.

Und immer wieder ‚wohlmeinende‘ Tafeln, die vor eventuell noch herumliegenden Minen warnten...

Wir fuhren weiter in die einsetzende Dunkelheit.

Zé verwickelte den nächsten Posten in ein Gespräch und erfuhr von einer Auberge im nächsten Ort, der als solcher kaum zu erkennen war. Zwei, drei Baracken, zwei Wassertürme.

Wir fanden das unbenannte ‚Sahara Hilton‘ im unbenannten Ort neben der Militärkasernen. Um zwei Atrien angelegte Flachbauten mit Zimmern, die an frühere Jugendherbergen erinnerten. Aber sehr freundlich und hilfsbereit, auch wenn in fast jedem Zimmer etwas nicht funktioniert (in meinem natürlich die Wasserspülung). Dafür hatten wir ein Dach über dem Kopf.

ES REGNET!

Den ersten Regen dieser Tour erlebten wir in der Sahara.

Zum Ausgleich kochten Zé & Manel & Julie und wir aßen und kamen langsam zur Ruhe (vor allem dank Peters ‚Infusion‘ in die mitgebrachte Cola – heimlich aus der Plastiktüte eingeschickt). Die Küche war nicht so sauber, dafür aber auch nicht so groß.

Es gab auch ein ‚Fernsehzimmer‘: Liebevoll im Raum verteilte Matratzen, die mehr oder weniger auf den Fernseher mit Satellitenempfang ausgerichtet waren. Es gab synchronisierte amerikanische Soaps und afrikanische Nachrichten.

Am Abend gab's kein Wasser. Der Angestellte meinte, es wäre wegen diesem und jenem abgestellt und auf jeden Fall in zwei Stunden wieder da – Inshallah – sagte er.

Afrika - 14. Tag – 11. 1. 2007

Boû Lanouâr - Nouakchott

220 km - Gefahrene Kilometer gesamt: 5.685

Auf um acht, erstmal mit dem Blechbecher auf dem Waschbecken Wasser (ins Waschbecken läuft's wieder) aus demselben in die Klospülung gefüllt (zehn Füllungen), asahi shimbun (first thing in the morning), Frühstück mit Nescafé und englischem Müesli, ausgiebige Verabschiedung von Yaccoub⁴, dem Herrn der Auberge Rouchdd (so der tatsächliche Name des ‚Sahara Hilton‘) in Boû Lanouâr (so der tatsächliche Name des unbenannten Ortes), und seinem Angestellten, Hassan, die mir erzählten, dass die Auberge, wie auch die nebenbei gelegenen Wassertürme, anno 2001 von einem Deutschen namens Becker erbaut worden seien. Hassan erzählte Zeljko, dass er 25.000 Ouguiya im Monat verdiene (knapp 69 Euro), aus

⁴ Yaccoub trug sich in mein Tagebuch also ein: Yaccoub & Ahmedan Salem, SNIM, Boulouar PK 96, Rep. Isl. de Mauretanie – wobei SNIM bedeutet: Société Nationale Industrielle et Minière de Mauritanie



Mali stamme, wo seine Frau und seine vier Kinder lebten und er eines von 15 Kindern sei. Am Abend hatte er seine 12-jährige (?) Schwester präsentiert, die Tücher (?) verkaufen wollte.

Aus der Ummauerung der Herberge tretend, waren wir binnen kurzem von zahllosen kleinen Kindern umringt, die wir gerne, uns wundernd, wo die Häuser versteckt waren, in denen sie lebten, mit den gewünschten Cadeaux versorgten.

Und weiter Richtung NKC, Nouakchott.

Die gestrigen Eindrücke hatten keinen unberührt gelassen.

Der Wunsch auf ein bisschen ‚good clean fun in the desert‘ schien abstrus angesichts dieser Armut, wobei Mauretanien noch nicht einmal das ärmste Land Afrikas ist (wo eine einspurige Eisenbahnlinie den lange Zeit längsten Zug der Welt trägt, der Eisen aus dem etwa 1.000 Kilometer entfernten Guelb El Rhein nach NDB, Nouâdhibour, bringt, das Militär den ganzen Tag irgendwelche Granaten abfeuert (wir hörten immer wieder ein entferntes Wummern) und die Menschen in NDB keineswegs in Lumpen, die Geschäfte gefüllt sind und nahezu fast jeder so etwas wie ein Auto hat.

... durch die Wüste ...

Wir hielten für ein paar typische ‚Wir-auf-der-Düne-Fotos‘ an und mussten feststellen, dass der auffrischende Wind sehr viel feinen Sand mit sich führte. (Die Schutzbrille half.)

Peter versuchte den Landy auf eine Düne zu fahren, blieb aber schnell stecken – auch ein Landrover kann zu schwer sein. Mir fiel sodann die ehrenvolle Aufgabe zu, den Film ‚Transit zieht Landrover aus dem Sand‘ zu drehen.

Unter Borat hing ein Benzinschlauch schlaff herunter. Zé fixierte ihn mit drei Kabelbindern.

Noch 200 Kilometer bis NKC, Nouakchott, und Julie wies nach Osten und deutete einen Sandsturm an.

Und tatsächlich wurde es immer verhangener und sandiger.

60 Kilometer vor NKC blieb der Transit stehen und musste befüllt werden. Ich überlegte noch, ob Borat wohl noch genug habe, da ging es auch schon weiter. Doch Borat hatte keine Lust mehr. Also halten und bei Seitenwind von 60 – 80 km/h Benzin nachfüllen. Doch das war es nicht alleine. Der gesamte Motorraum war voller Sand und im Luftfiltergehäuse sah’s auch nicht besser aus. Ich schüttelte den Luftfilter aus und fuhr los. (Zum Glück hatte ich Damenstrümpfe eingepackt, die dieser Versandung durch ein über-den-Luftfilter-gezogen-Sein entschieden entgegen gewirkt hätten – war vielleicht ein bisschen früh für diese Idee) Doch ohne Choke ging gar nichts. Borat bockte. Also immer die Starterklappe hin und her bewegen und mit maximal 90 Stundenkilometern nach Nouakchott.

Die mauretanischen Städte sind doch anders als die marokkanischen (staun).

Bürgersteige sind auch in der Hauptstadt (NKC) nicht bekannt, doch sieht alles etwas gepflegter aus in NDB, die Autos sind in Schuss und sogar Ampeln hat es. Selbst ein Stade Olympique gibt es hier, an diesem führen wir vorbei auf der Suche nach einem Hotel und stießen auf ein ‚Novotel‘. Julie stieg mit glänzenden Augen aus und erkundigte sich. Doch 45.000 Ouguiya (~ 130 Euro) sind einfach unverschämt. Das eigentlich gesuchte Hotel ‚Halima‘ befand sich in der nächsten Seitenstraße und verlangte kanpp die Hälfte fürs Zimmer. Immer noch ein immenser Preis, doch wir konnten nicht mehr.

Der Sand musste runter.



Nach dem Duschen spritzte ich den Motor ab und Zé half beim Putzen, doch es musste Sand in den Vergaser eingedrungen sein. Die Frage nach einer Werkstatt gestaltete sich zu einem aufwändigen Unterfangen. Der Receptionist erreichte auf seinem Handy niemand, der von ihm Beauftragte wollte mir beim Hinausgehen Zigaretten für fünf Euro verkaufen und begann dann eine Diskussion mit einem älteren Mann im Overall, der mich nur zuschwallte. Der Hotelangestellte schaltete sich wieder ein und deutete auf einen HiLux auf der anderen Straßenseite, dem er Zeichen machte. Man wartete, dass er herüberkäme, doch schien dies sehr kompliziert zu sein. Schließlich sollte der HiLux mir zur Werkstatt vorfahren. Auf dem Parkplatz hatten inzwischen Zé und Manel ihren Luftfilter auseinandergenommen. Sodann tauchte der hoteleigene ‚Ali‘ auf und wollte ‚managen‘. Ein Freund wolle herüberkommen und Vergaser putzen. Für 6.000 Ouguiya!

Zeljko mischte sich in die Verhandlung ein und bot 5.000. Er machte noch Witze dergestalt, es sei keine Rechnung nötig, Schwarzgeld und so, was aber auf wenig bis gar kein Verständnis stieß. Ein erneuter Anruf bestätigte, es sei mittlerweile zu dunkel, morgen früh um acht käme der Techniker und machte es. In Befürchtung der senegalesischen Grenze und dem damit verbundenen frühen Aufstehen wurde dies abgelehnt. Mittlerweile war vom Hotelmann ein Mechaniker herbeigeht worden, der sich alles anschaute und zu dem Ergebnis kam, zwei Stunden Arbeit, er würde es heute Abend noch machen. Für 20.000!

Verhandlungen, Verhandlungen, mit dem Fazit: Fahren wir halt mit Choke und 80 km/h zur senegalesischen Grenze. Ich hatte den Eindruck, Mauretania sei Abzocke pur.

Zé und Manel brachen im Taxi zu einer Sightseeing-Tour auf (eine Stunde für 15 Euro)- Julie & Peter hatten ‚Ne derangez pas‘ an der Zimmertür hängen- und wir gingen ins Novotel, da gab's Bier.

OK, fünf Büchsen Heineken für 30 Euro!

Zeljko erwarb im Restaurant Zigaretten: Man erklärte ihm, dass eine Packung fünf Euro koste, er bestellte eine, erfuhr, dass er auch in ‚money locale‘ bezahlen könne, und gab 1.500 Ouguiya. Kurz danach kam der Kellner, brachte zwei Packungen Marlboro und 900 Ouguiya Wechselgeld...

Afrika - 15. Tag – 12. 1. 2007

Nouakchott – St. Louis

364 km - Gefahrene Kilometer gesamt: 6.049

Der Wecker war auf sieben gestellt und Start um neun, tanken und ab auf den Desert Highway.

Durch die Outskirts von NKC, schier endlos aneinander gereihte bunte Müllhaufen mit einzelner Bebauung dazwischen.

Es war immer noch frischwindig, aber bei weitem nicht mehr soviel Sand im Wind.

Unser nächstes Ziel war der ‚Waypoint N16°30,900` W15°48,866`‘ – der Abzweig nach Diama. Das Roadbook empfahl Diama statt Rosso (Zitat: „Rosso can be like hell“), wo eine arge Abzocke herrsche. Wir waren jetzt N17°702... also grob 3 Grad bis Banjul!

Der Weg südwärts führte über ein Asphaltband, das in der Karte mit ‚Route fréquemment ensablée‘ ausgezeichnet war, also ‚häufig versandet‘.

Auf Höhe von Tiguent hielten wir kurz an und kündigten uns via Peter's Satellitentelefon in der Zebrabar an. Aus einer einsamen Hütte am Straßenrand schaute ein Kind heraus und



Zeljko ging hinüber, um die Bewohner der Hütte an den Segnungen der Zivilisation teilhaben zu lassen: er verteilte Apfelsinen & Ballons & Kulis.

Und weiter Richtung Grenze.

Zeljko eröffnete den ‚Jellybean-Trail‘: Er war dazu übergegangen, beim geringsten Anzeichen von Kindern am Straßenrand die Gummibärchentüten mit beiden Händen aus dem Wagen zu schaufeln. (Die kommenden Ausgaben des Roadbooks werden vom ‚Jellybean-Trail‘ südlich Tiguents berichten, wo die Kinder nicht mehr „Monsieur, Monsieur, cadeaux!“ rufen, sondern „Monsieur, Monsieur, Cunda, Cunda“ – hätte ich vielleicht vorher erwähnen sollen, dass die Gummibärchen von einer deutschen Textilhauskette gesponsort waren, deren Internetadresse auf den Gummibärchentüten aufgedruckt war? -)

Die Schlaglöcher häufen sich und ebenso die Gendarmerieposten.

An einem (N16.61) fuhr der Transit nicht los, dafür legte sich Zé unter ihn. Knapp zwei Kilometer vorher hatte Manel ein Halb-Badewannen-Größe übersehen und war voll reingeknallt – woraufhin das Kupplungsseil abriss und er es nun mithilfe einer Kabelquetsche aus Peter's Fundus reparierte. Eine Viertelstunde später ging's bereits weiter.

Um halb zwei erreichten wir die Stadtgrenze Rossos und hielten verzweifelt Ausschau nach dem ‚Waypoint‘, an dem laut Roadbook der Weg nach Diama abging.

Wir fanden die Nafco-Tankstelle, hinter der der Weg abgehen sollte, doch Lelo's Team fuhr daran vorbei – 500 Meter später schafften wir es, sie zum Halten und Umdrehen zu bewegen. Wir befanden uns bereits in Sichtweite des Zolls – die Zustände waren wie in NDB, nur dass uns hier die Kinder hier ‚wie Fliegen an der Scheibe klebten‘: „Cadeaux! Cadeaux!“ – ein etwa 14-jähriger Bengel fragte gar nicht erst nach Geschenken, sondern gleich nach Geld: „Donnez moi l'argent!“

Wir bogen an der Tankstelle in einen Feldweg, der aussah, als führte er auf die städtische Müllhalde, doch nach einer Biegung hatten wir zur Linken die Mauer, die auch das Roadbook erwähnt hatte. Um keine der Feinheiten zu übersehen, die das Roadbook angab, übernahm Peter die Führung und tatsächlich war zwei Biegungen später der erwähnte ‚Sicherheitsposten‘ am Wagen und fragte nach ‚Cadeaux‘, nachdem er die aus dem Nichts aufgetauchten Kinder verscheucht hatte. Leider hatte Zeljko die Videokamera nicht schnell genug weggesteckt, so dass er dräuend am Fenster auftauchte und „Camera! Foto!“ verlangte, da er meinte, fotografiert worden zu sein und womöglich, noch schlimmer, die sensiblen Sicherheitseinrichtungen der mauretischen Gendarmerie (die übliche Feldhütte für einen Mann und sein Feldbett) ausgespäht worden zu sein. Es gelang uns, ihn davon zu überzeugen, dass wir nur die Kinder fotografiert hatten. Besonders die Fingerpuppen, die wir ihm für „les enfants“ mitgaben, ließen ihn wieder lächeln und uns durchwinken.

Und nun ging's 130 Kilometer durch den Diawling Nationalpark über Feldwege, Rüttelstrecken und Schlaglochbahnen (Peter nannte es hinterher „Shake, Rattle & Roll“). Borat wurde heftigst durchgeschüttelt und drei Klopapierpakete hüpfen vom Dach...

Auf den schmalsten Abschnitten begegneten uns die überladensten LKW, deren Ladung in Form von großen Ballen jeden Moment auf uns zu fallen drohte und die uns kaum Platz zum Passieren zubilligten.

Wir fuhren an Seen vorbei, voll mit Flamingos und Pelikanen, Warane wurden gesichtet... doch wir wollten nur diese Marterstrecke hinter uns bringen.

Nach über drei Stunden erreichten wir endlich den Zoll, nachdem wir mehrere Posten ‚aufgeschreckt‘ hatten, die rasch, ihre Jacken zuknöpfend, an den Wagen traten und „Presents“ verlangten – hier war die ‚Hauptwährung‘ T-Shirts: je schreiender und wilder bedruckt umso lieber (wir hatten nur noch ganz wenige Kindershirts und lagen weit hinter den Engländern,



die die wildesten in allen Farben und Größen hatten – selbst die Portugiesen waren besser bestückt).

An der Grenze: Personalien aufnehmen, ins große Buch eintragen (Gestern waren zwei Seiten voll ‚Banjulistas‘ hier durchgekommen! Heute sind wir zum Glück die einzigen überhaupt an der Grenze.), zehn Euro pro Person oder für den Wagen, fünf Euro für dies und das und als die Formalitäten erledigt sind: „Thé?“

Also hockten wir uns in den Kreis der Zöllner, schauten zu, wie der ‚Obermufti‘ höchstpersönlich den Tee bereitete. Wasser in kleinem Kessel auf dem Campingkocher erhitzen, Tee hineinschaufeln, nochmal aufkochen lassen, Zucker hineinschaufeln, in ein Glas aus 50 Zentimeter Höhe hineingießen, das Glas wieder in den Kessel leeren, aus dem Kessel wieder in das Glas und noch einmal. Dann drei Gläser zu einem Drittel füllen und verteilen. „Santé!“

Man plauderte über den Nationalpark und seine Tiere. Eine zweite Runde Tee wurde bereitet und gereicht und endlich konnten wir passieren.

Auf einer kleinen Brücke überquerten wir den Fluss Senegal... und stießen auf eine kleine Schranke.

Drei Kinder auf einem Eselskarren waren vor uns und hoben die Schranke eigenmächtig an, so dass sie hindurchpassten. Zu uns war derweil ein Mann getreten, füllte gewichtig Zettel aus und verlangte zehn Euro pro Auto Brückenmaut. Hatten wir die nicht schon drüben bezahlt und wofür sind diese kleinen grünen Zettel, die wir bekommen hatten?

Palaver und doch zähneknirschend bezahlt.

Und die senegalesische Grenzstation (die Häuser sahen schon um einiges solider aus):

1. Büro: Guide – 30 Euro pro Wagen
2. Büro: Visa – 10 Euro pro Person
3. Büro: Auto-Versicherung – 27 Euro pro Wagen.

Hin und Her und Stempel hier und ins große Buch eintragen da und das Wechselgeld auf die Autoversicherung wird in drei Flaschen Cola ausgezahlt und ob wir nicht noch ein paar „ballons pour ma fille“ hätten...

Endlich war alles erledigt und wir warteten nur noch auf den ‚Guide‘, der uns durch den Senegal begleiten sollte und hauptsächlich darauf achten musste, dass wir nicht auf die Idee kämen, den heimischen Markt mit alten Autos zu überschwemmen.

Da trat der Zöllner an mich heran und fragte, welche Größe die Reifen auf Borats Dach hätten und ob ich sie verkaufen würde. Ich erinnerte mich, dass sie größer waren als die anderen und behauptete, sie wären ‚14er‘, gerade die, die er brauchte. Na wunderbar, er begann die Verhandlungen mit einem Gebot von 50 Euro für beide. Ich überlegte, 60 Euro hatte ich für beide bezahlt, ließ aber die Verhandlungen Zé führen und behauptete, ich hätte in Europa 100 Euro für beide bezahlt. Der Zöllner jammerte, mehr als 60 Euro könne er nicht geben, ich gab auf 90 Euro nach, und nach einigem Hin und Her waren wir uns für bei 80 Euro für beide einig. (Strike!) Er gab Zeljko die 80 Euro (es gibt den Besitzer, es gibt den Verhandler und es gibt den Buchführer – so habe ich die Verhandlungstechnik in Afrika gelernt) und ich holte die Reifen vom Dach und händigte sie ihm aus. Er zog von dannen und ich wollte schleunigst von dannen, weil mich ein seltsames Gefühl, gerade in Bezug auf die Größenangabe, beschlich.

Die Tatsache, dass die 80 Euro in 5-Euro-Scheinen der Art, wie wir sie vorher für die verlangten Gebühren gegeben hatten, bezahlt wurden, legte den Verdacht nahe, dass eben diese Gebühren eher den Grenzbeamten denn dem Staat zuflossen.

Doch der Guide war immer noch nicht da, dafür kam der Zöllner zurück und beschwerte sich, die Räder wären ja doch nur ‚13er‘. Im darauf folgenden Schein der Taschenlampen (die Dunkelheit hatte sich mittlerweile mit ins Spiel gebracht) offenbarte sich, dass ich mal wieder



Felgendurchmesser und Reifenhöhe durcheinander gebracht hatte. Na gut, nahm ich sie zurück und Zeljko gab die 80 Euro zurück. Wir beschlossen, die Reifen in den Transit zu packen, damit wir endlich losfahren konnten, da trat ein Polizist hinzu und bekundete seinerseits Interesse an den Reifen. Er könnte natürlich die 80 Euro nicht zahlen, er wäre ja nur ein armer Polizist – woraufhin der Zöllner lachte und meinte, der verdiente mehr als er.

Hin und Her, ein Reifen war bereits im Transit, ich bestand auf den 80 Euro und der Polizist gab nach. Er wollte die Reifen mitnehmen und wir sollten mitkommen, das Geld zu holen. Aber Zé kannte diese Tricks: „Cash for tyres!“. Der Polizist ereiferte sich, ob wir denn kein Vertrauen zur Polizei hätten – aber schließlich streckte der Zöllner ihm die 80 Euro vor und alle waren glücklich. (Nochmal zum Mitschreiben: 80 Euro von uns an den Zöllner, von diesem an mich, an ihn zurück, vom Zöllner zum Polizisten und von dem wieder zu mir – das nennt man, glaube ich, Geldkreislauf.)

Endlich kam der Guide (er brachte auch noch einen Kollegen/Freund mit) und wir konnten starten.

Auf nach St. Louis – und die ersten Eindrücke waren sehr angenehm.

Es hatte wieder Begrenzungspfosten an den Überlandstraßen, Bürgersteige und Ampeln (das man so etwas hätte vermissen können...).

Doch die Kontrollen waren ebenso zahlreich.

Schlimmer noch, die Polizisten wollten mitunter Geld. (Später erfuhren wir von einem neuen Gesetz im Senegal, das nur von Weißhäutigen überall Parkgebühren für deren Fahrzeuge einfordere...)

An einem Posten stieg der Guide aus, ein junger Bursche Mitte 20 trat zwischen den Transit und Borat, griff in seinen Brustbeutel, den er zwischen zwei T-Shirts trug, und suchte in den zahllosen Euroscheinen nach einer kleinen CFA⁵-Note für die Polizisten.

Wir wurden durch kleine Sträßchen in St. Louis geführt – in einem musste Manel wegen des Gegenverkehrs zurücksetzen, übersah Borat, und verknutschte das Nummernschild: „Manel, the second beer's on you!“

20 Kilometer außerhalb St. Louis' kamen wir dann endlich in der Zebrabar an.

Ein großzügiger Campingplatz an einer Lagune.

Bier, senegalesisches Essen und wir kriegten die letzte Hütte.

Afrika - 16. Tag – 13. 1. 2007

St. Louis (Zebrabar)

0 km - Gefahrene Kilometer gesamt: 6.049

Den ganzen Tag war ich ‚schnupfig‘ und matt. Hing leicht schniefend ab und konnte gar nicht so recht die Zebrabar genießen. Die Schweizer Ursula & Martin Dürig-Bürki gründeten diesen anderen Campingplatz 1996 an einer Lagune im Nationalpark Langue de Barbarie. Der Name ZEBRABAR setzt sich zusammen aus ZEBRA (für Afrika stehend) und NjagaBAR (Pelikan in Wolof, senegalesische Amtssprache). Wie eine letzte Bastion der 80er Jahre ist die Zebrabar mittlerweile nicht nur für alljährliche Banjulistas ein festes Anlaufziel. Der Campingplatz wird überragt von einem zehn Meter hohen Turm, von dem aus man

⁵ 1 € = 655,957 CFA-Franc. Der CFA-Franc BCEAO (Franc de la Communauté Financière d'Afrique) ist die Währung der Westafrikanischen Wirtschafts- und Währungsunion (UEMOA), also von Benin, Burkina Faso, der Elfenbeinküste, Guinea-Bissau, Mali, Niger, Senegal und Togo.



nicht nur einen wunderbaren Blick auf die Lagune (und eventuell bis zum Atlantik) hat, hier oben hat's auch Mobilfunkempfang. Dafür war der beständig wehende Wind hier so stark, dass eine eventuelle Verständigung arg darunter litt.

Heute brachen an die 20 Fahrzeuge nach Banjul auf. Ihr Guide war für zehn Uhr angesagt gewesen, er rief um viertel nach an, dass er wegen eines Unfalls später käme und kurz vor elf setzte sich die Karawane dann tatsächlich unter lautem Hupen und Gejohle in Bewegung.

Inschallah.

Afrika - 17. Tag – 14. 1. 2007

St. Louis (Zebrabar)

1 km - Gefahrene Kilometer gesamt: 6.050

Martin nahm uns in seinem Bus mit nach St. Louis.

Er überflog die Waschbrettpiste vor den Toren der Zebrabar mit 80 – 100 km/h – das war erheblich besser als so vorsichtig mit geringer Geschwindigkeit, wie wir's bis dato bei diesen welligen ‚verkrusteten‘ Sandpisten gemacht hatten und also immer aufs erbärmlichste durchgeschüttelt worden waren.

Im Centre Historique setzte er uns ab, nachdem er noch erzählt hatte, dass die weltberühmte 507 Meter lange Stahlbrücke ‚Pont Faidherbe‘, die den Stadtteil Sor mit der Ile de Saint-Louis verbindet, von Gustave Eiffel erbaut worden sei. Zudem war vor einiger Zeit der damalige französische Staatspräsident Chirac hier gewesen und hatte französisches Geld für die Restaurierung der Brücke zugesagt. Seitdem ward kein Finger mehr für diese bewegt worden und sie vergammelte erfolgreich. Man sei hier sehr stolz auf die alljährlichen Jazzfestivals, das ändere aber nichts am Zustand der wunderschönen Häuser und am Müll in den Straßen.

Wir trieben wie ordentliche Touristen durch St. Louis und erfreuten uns der farbenfrohen Kolonialarchitektur, die es immer noch schafft, dem Zahn der Zeit zu trotzen. Der raue Atlantikwind machte hungrig und wir fanden das idyllische Restaurant ‚Flamingo‘ direkt am Fluss mit köstlichem Wein und Fisch. Julie und Peter errechneten beim Essen mein Gewicht mit 13 ½ stones und sieben lbs (pounds).

Mit einem Taxi ging es zurück in die Zebrabar, wo wir noch das eine oder andere Handy an Einheimische zu verticken versuchten. Ein munteres Feilschen hub an, doch die mangelhafte bis nicht vorhandene Ausstattung mit Ladegeräten sorgte für keinen Umsatz.

Afrika - 18. Tag – 15. 1. 2007

St. Louis (Zebrabar) – Pakali N'Ding

460 km - Gefahrene Kilometer gesamt: 6.510

Palaver, Palaver, Palaver – Martin wusste angeblich, dass wir heute einen Guide bräuchten. Zé versuchte vergeblich, den Guide über meine Handy zu erreichen. (Da hatte ich den ältesten, gammeligsten und billigsten Sprechknochen und dann war er der einzige, mit dem sich im Senegal telefonieren ließ...) Also meinte Martin: „Fahrt's halt ohne ein' Escort, es war ja keiner da für euch und außerdem geht morgen ein großer Konvoi los, da brauchen's die Escorts jeden Mann...“ und blablabla.



Übernachtung, Essen und Trinken machten dann 130.000 CFA, wir packten, unser neues viertes Mitglied, die am Vorabend kennengelernten Mario&Marco aus Deutschland, die sich uns unbedingt anschließen wollten, da sie soviel Schlimmes vom Senegal gehört hatten, stekkte erstmal im Sand.

Zeljko und Zé wollten ihnen aus dem Sand heraushelfen, doch die beiden waren nicht an ihrem Wagen. Obendrein waren sie so clever gewesen, auf dem Passavent⁶ der beiden Wagen eingetragen worden zu sein, die bereits vorgestern weitergefahren waren.

Wir fahren einfach los, den beiden war ja doch nicht zu helfen.

Also Richtung Süden, auf recht durchwachsenen Straßen.

Wie immer waren wir auch für diesen Abschnitt der Tour mit den besten Tipps versehen worden, also den Andeutungen schlimmster Gräuel allenthalben. Wir wollten deshalb die Stadt Thies vermeiden, fanden aber den Abzweig nach Baba-Garage nicht. Und siehe da, Thies wirkte wie eine moderne offene Stadt, bei weitem nicht so ‚beeindrucken‘ wie NDB.

Selbstverständlich wollten wir nicht die Gambia-Fähre bei Barra nutzen (von über 17 Stunden Wartezeit hatte man uns schaudernd ‚angedroht‘). Also bogen wir in Kaolack nicht nach Westen auf die kürzere Strecke ab, sondern nahmen den östlichen ‚Trail‘ über Nioro Durip, weiter und gar nicht so gut ausgebaut.

Insgesamt neun Kontrollen bis zur Grenze, aber alle unaufdringlich und schnell.

Um 18 Uhr erreichten wir endlich die Grenze bei Médina Saback – 435 Kilometer in 7 ½ Stunden.

Der senegalesische Grenzposten war überraschend schnell passiert – keine Diskussionen wegen fehlender Escorts, geschweige denn irgendwelcher Papiere oder gar Stempel.

Dafür monierte der gambische Zöllner den senegalesischen Passavent und fertigte einen Zusatzzettel aus, für den er 15.000 CFA verlangte. Es waren nur noch 12.000 nach der Suche in allen verfügbaren Taschen auffindbar und er war denn auch damit zufrieden.

Während der Erledigung der Grenzformalitäten hatten wir die Ehre und das Vergnügen, dem Einholen der gambischen Flagge beizuwohnen:

Drei Soldaten in drei verschiedenen Uniformen paradierten wie Spielzeugsoldaten zum Fahnenmast, ein vierter kam ihnen aus dem Büro entgegen. Man salutierte, man zeigte sich gegenseitig die Waffen, man rief sich unverständliche (sogar für Peter und Julie) englische Kommandos zu, der aus dem Büro zerrte an der Flaggenleine, faltete ungeschickt die Fahne zusammen, man paradierte ein wenig gemeinsam, die Flagge verschwand im Büro und die drei Soldaten in ihrem alten Gebäude am Fuße dieses riesigen Affenbrotbaumes, des ‚verdrehten Baumes‘.

Eigentlich ein erhebender Anblick, die Dämmerung, der Baobab, wenn wir uns nicht ein Lachen verkneifen mussten – nicht nur aus Furcht vor Repressalien, sondern vor allem, weil es ihnen so ernst ist und sie so unbedingt gleichberechtigt sein möchten.

⁶ Bis heute macht der Senegal ein großes Geheimnis um die Art und Anzahl der Papiere, die nötig sind, um mit eigenem Wagen durch das Land zu fahren (wobei offensichtlich immer große Angst davor bestand, dass Touristen wie wir Banjulistas ihre alten Schrottautos im Lande lassen). Im Vorfeld hatte ich mich schon um ein ‚Carnet de Passage‘ bemüht, das aber die deutschen Zollbehörden, die für die Ausstellung zuständig wären, nur gegen immens Geldbeträge abzugeben bereit waren. Es wurde uns dann mehrfach zugesichert, ein an der Grenze zu erwerbender Passavent (⁷ Gambia ist dann auch unser erstes West-Afrikanisches Land, das nicht der französischen Kolonialisierung entwachsen ist und also englischsprachig – den Linksverkehr haben sie dann aber doch nicht übernommen. Wikipedia sagt: „Gambia ist ein Staat in Westafrika, der an den Ufern des Gambia-Flusses liegt. Mit Ausnahme eines kurzen Küstenabschnittes an der Mündung des Flusses in den Atlantischen Ozean wird Gambia vollständig vom Staat Senegal umschlossen. Mit einer Fläche von ungefähr 11.000 Quadratkilometern ist das Land etwa halb so groß wie das Bundesland Hessen und kleinster Flächenstaat des Kontinentes. Gambia hat ungefähr 1,6 Millionen Einwohner.“



Tatsächlich schwiegen für die Dauer der Zeremonie alle Motoren und Gespräche...

Die gambischen Zöllner waren in der Tat die ersten, die meinten, sie müssten tiefer ins Auto schauen, ob wir denn nicht Waffen oder Munition hätten. Der Zöllner bat Borat und mich auf den Hinterhof und ließ sich Innen- und Kofferraum öffnen. Er erzählte von seinem in Hamburg lebenden Bruder, wurde aber mächtig misstrauisch im Angesicht meiner ‚Dokumententasche‘. Diese war ein altertümliches Pappschächtelchen im Format DIN A4, das mir der Schwiegervater mitgegeben hatte. In seinen Augen schien sie eher der Aufbewahrung einer Waffe gedacht zu sein und er atmete hörbar aus, als er der zahllosen Blank Fiches, Impfausweis~, Fahrzeugschein~ und sonstiger Kopien höchstamtlicher Dokumente ansichtig wurde.

Als wir dann endlich in ‚The Gambia‘ waren, setzte auch schon die Dunkelheit ein und die Straßen wurden immer schlechter.

Bereits nach einem Kilometer trafen wir auf die erste Polizeistation, damit Zé und Manel ihr Visum bekommen konnten. Die roh zusammengemauerte Baracke stank nach Urin, wir bekamen dann auch noch Visa (‚Banjul Intel Airport‘ steht auf dem Stempel).

Man riet uns dringend von der Fähre in Farafenni ab, wir waren aber misstrauisch und fuhren trotzdem – gerade in Angesicht der Tatsache, dass wir uns gut 75 Kilometer (Luftlinie) östlich der Barra-Fähre befanden.

Nach einer knappen halben Stunde fuhren wir in völliger Finsternis auf die Rampe der Farafenni-Fähre. Zeljko und Zé verschwanden im Büro und alles rief „Quick! Quick“⁷, es wäre die letzte Fähre des heutigen Tages.

Wir schafften es dann doch noch auf die letzte Fähre und waren sofort unter lautem Hallo vom Kapitän und seiner Mannschaft umringt, die uns gar auf die Brücke mitnahmen. Die Fähre bei Farafenni wurde offenbar äußerst selten von europäischen Touristen genutzt.

Auf der üblichen Staub~, Sand~ und Schlaglochpiste (Shake, Rattle & Roll) ging’s landeinwärts und wir hielten am ‚Transgambia Highway Motel‘ und beschlossen, dessen ansichtig, umgehend weiterzufahren. Es trat also umgehend ‚Plan B‘ in Kraft, der vorsah, dass wir die in der Karte gelb eingezeichnete, als ‚Nebenstraße‘ bezeichnete, 203 Kilometer lange ‚South Bank Road‘ nutzen wollten, um südlich des Gambia-Rivers nach Banjul zu gelangen.

Die Orte, die wir durchfuhren, waren dunkel. Dunkel wie die Nacht, lediglich leicht von flackernden Kerzen und Taschenlampen erhellt. Die Stromleitungen sind da, der Strom offensichtlich nicht. Diese Erfahrung sollten wir noch öfter in Gambia machen, dass Renommierobjekte und Touristenzentren mit Strom versorgt werden, die einheimische Bevölkerung aber sehen soll, wo sie bleibt, und wenn sie dafür Taschenlampen oder Kerzen braucht...

Plötzlich wieder ein Polizeiposten, dessen Besatzung auch sehr misstrauisch, wenn nicht gar argwöhnisch war, bis die Herren erfuhren, dass wir nicht in den Senegal wollten, sondern nach Banjul. Tatsächlich hatten wir Gambia bereits durchquert und standen an der südlichen

⁷ Gambia ist dann auch unser erstes West-Afrikanisches Land, das nicht der französischen Kolonialisierung entwachsen ist und also englischsprachig – den Linksverkehr haben sie dann aber doch nicht übernommen. Wikipedia sagt: „Gambia ist ein Staat in Westafrika, der an den Ufern des Gambia-Flusses liegt. Mit Ausnahme eines kurzen Küstenabschnittes an der Mündung des Flusses in den Atlantischen Ozean wird Gambia vollständig vom Staat Senegal umschlossen. Mit einer Fläche von ungefähr 11.000 Quadratkilometern ist das Land etwa halb so groß wie das Bundesland Hessen und kleinster Flächenstaat des Kontinentes. Gambia hat ungefähr 1,6 Millionen Einwohner.“

Gerne wird auch berichtet, dass die Form des Landes Gambia der Reichweite der Kanonen der britischen Kanonenboote geschuldet sei, die den Gambiariver befuhren und mit wildem Geballere den britischen Claim absteckten.



Grenze zum Senegal, und nicht nur zum Senegal, sondern zu dessen von Unruhen und Aufständen erschütterten südlichen Landesteilen. (Eigentlich hätten wir den Polizisten dankbar sein, dass sie sich Sorgen um uns machten.) Von der Dunkelheit ‚geblendet‘, hatten wir die im Ort Soma versteckte Kreuzung der ‚N4‘, des ‚Trans Gambia Highways‘, mit der ‚South Bank Road‘ (die in der Karte obendrein recht deutlich ausgezeichnet ist) schlicht übersehen. Also zurück und an der Bank links abbiegen: Es führte dort eine Straße ins Dunkel. Nach 500 Metern hielten wir inne und beratschlagten, da das Hotel, das Peter und Julie für uns angedacht hatten, leider auf der Nordseite des Gambia-Rivers liegt. Aber mangels Fähre und angesichts (besser im Dunkeln ahnend) der Nacht beschlossen wir weiterzufahren. Im romantischen Taschenlampenschein betankten wir Borat und fuhren weiter. Allerdings wiederum nur 500 Meter, dann mussten wir aufgeben. Die South Bank Rd bestand nur aus Schlaglöchern, von denen keines kleiner als eine Badewanne war und teilweise ebenso tief. Eine Strecke, die vielleicht ein Unimog hätte meistern können, nicht aber unser Borat, der nicht über hohe und voneinander unabhängige ‚Beine‘ verfügt, mit denen er durch diese Löcher hätte tanzen können. Es wird Zeit für Plan C: Rücksturz zum Transgambia Highway Motel als einzigem bekannten Rückzugsort, ohne am Straßenrand zu campen. Das Motel bestand aus einem Ring aus Häusern um einen Innenhof, in dem die ‚intimeren‘ Hütten arrangiert sind. Selbstredend bezogen unsere Turteltäubchen, Peter und Julie, eine dieser Hütten und luden auch sofort zu Nudeln mit Tomatensoße „à les Beefs⁸“ und Whiskey. War doch nicht so schlimm, wie wir zuerst gedacht hatten...

Afrika - 19. Tag – 16. 1. 2007

Pakali N'Ding - Banjul
134 km - Gefahrene Kilometer gesamt: 6.644

Fünf Uhr Zweiundfünfzig: Akku leer

Sechs Uhr Wecker

Sieben Uhr Zwanzig Abfahrt - ungefrühstückt.

Die sechs Kilometer bis zur Fähre wären trotz der interessanten Straßenzustände so schnell vorbei, dass wir am Büro der Fähre ‚vorbeiflogen‘.

Wenden und dort auf den Hof fahren, wo sich die LKW stauten. Vorbei an der Schlange der auf den Wägevorgang Wartenden und rein ins Büro. Tickets für die Fähre kaufen und wieder drei Kilometer Schotter~ und Wellblechpiste bis zum Fähranleger, an dem wir mit unseren ‚normalen‘ Fahrzeugen recht auffielen. Auf der ersten Fähre um 8:35 Uhr waren wir dann die ersten und werden mit großem ‚Hallo‘ von unseren ‚friends‘ von der letzten Fähre des Vortages begrüßt. Ruckzuck sind wir frohen Mutes und leeren Magens auf dem Weg nach Barra.

Die Strecke begann als ‚Standard-Staub-Sand-Schlagloch-Wellblechpiste‘ mit streckenweise SEHR viel Sand darin, der von den eigenen Rädern ins Wageninnere geschaufelt wurde. Doch nach 40 Kilometern häuften sich die Zeichen, dass an der Piste gearbeitet würde.

⁸ Julie zauberte eine typisch englische Tomatensoße aus den Büchsen.

Wir erinnern uns: Die Portugiesen hießen „Churascos“, die Deutschen „Sausages“ und die Briten „Beef“ – bei der Bezeichnung der Sub-Group ‚Brochettes Mixed‘ waren wir nun wirklich nicht revanchistisch...



Und tatsächlich ‚flogen‘ wir die letzten 30 Kilometer auf geschlossenen Asphalt- oder Bitumen/Splitt-Decken dahin.

Peter stoppte ab und an und Julie verteilte die Reste ihrer Lebensmittel~ und Wasservorräte an die Einheimischen in ihren Strohütten (die sodann von Zeljko mit den letzten Gummibärentüten beworfen wurden).

Wir erreichten das ominöse Barra um 12 Uhr, nachdem wir fünf Kilometer vorher für „Five Euro each“ die ‚Ferry-Tickets‘ erworben hatten, und gelangten auf ein Schrottplatz-ähnliches Gelände, auf dem man uns munter hin und her scheuchte.

Schnell hatten wir unseren persönlichen ‚Checker‘ (Sie nennen sich selbst ‚Fixer‘, von ‚fix problems‘), der mich zur Bude führt und dort die Stange Zigaretten von 20 auf 15 Euro für mich runterhandelt.

Eisgekühltes Bier, Fanta, Cola, Sprite, Zigaretten, Nüsse, Kokosnüsse, geschälte Apfelsinen und geheimnisvolle Beutel mit roter oder gelber Flüssigkeit, die gut für den Magen sein sollte, wurden in einem fort angeboten.

Nach einer halben Stunde standen wir dann vor einem imposanten Tor.

Unser persönlicher Checker nannte sich Wolfgang (er trug sich in mein Tagebuch also ein: „Wolfgang, Sheikh Jallow, Email sheikhboy2003@yahoo.com“) und wusste mit Bestimmtheit, dass wir auf der nächsten Fähre sein würden. Er kümmerte sich und ich beschloss, ihm ein Handy zu schenken. Der schwergewichtige ‚Harbour-Safetyguard‘ versprach mir auch, dass wir auf der nächsten Fähre wären und er bekam ein älteres als Wolfgang.

Nach zwei Minuten tauchte Wolfgang wieder auf und fragte, was „Akku leer. Bitte aufladen!“ bedeute. Nach weiteren zehn Minuten kam er wieder und stellte fest, dass sich die Batterie des Handys nicht aufladen ließe. Ich war völlig überrascht und beteuerte, „It worked in Europe. Perhaps some sand came in.“. Schon entdeckte Wolfgang die Maglite und fragte angeregt nach ‚flashlights‘, da sie hier keinen Strom hätten und nachts alles dunkel sei. Ich erklärte ihm, dass die Taschenlampe ein Geschenk meines Sohnes Luis sei, der lange dafür hatte sparen müssen (dem war natürlich nicht so, aber die Maglite wollte ich ihm nun wirklich nicht überlassen).

Schon gesellte sich Pa N’dure sich zu uns und hielt geschält und geviertelte Apfelsinen feil: „Give me your e-mail and I’ll write you and you send me a bicycle!“ (Bis heute, immerhin zweieinhalb Jahre später, ist keine E-Mail gekommen...). Er wurde aber mit Fingerpuppen, Kulis und noch in Borats hintersten Ecken entdeckten Gummibärenchen eingedeckt.

Nach einer weiteren dreiviertel Stunde durften wir dann auch das Tor passieren und stießen auf die nächste Schlange. Zur Linken die PKW, zur Rechten die LKW und in der Mitte die Gasse für die Fahrzeuge und Menschen, die von der Fähre kommen.

Nach einer weiteren Stunde waren wir auch schon 200 Meter weitergekommen.

Dafür hatte auch unsere ‚Betreuung‘ gewechselt. Wolfgang war von Salomon abgelöst worden, der auch sogleich Streit mit Peter bekam, der sein Auto nicht gewaschen haben wollte (uns hatte er gar nicht erst gefragt).

Pa N’dure verkaufte Kokosnüsse und er wollte die Kühltasche für seine Schule (!). Ein Soldat verlangte von mir einen Euro, damit er Pa N’dure eine Kokosnuss abkaufen könne. Ihn fragte ich, ob er denn kein Geld hätte und Pa N’dure fragte ich, ob er denn nicht schon genug von mir bekommen hatte.

Handaufhalten, Abzocke und Sprüche...

„We are all brothers, under our skin we all have the same colour!“

Und ständig „My brother/uncle is the chief. He lets you in first!“

Und die Sonne brennt!



Um halb fünf war ich ganz vorne und schien schon auf die Fähre fahren zu können, da wurde ich zurückgewinkt, ~gewedelt, ~geschrien, aufs Blech geklopft: Vier Autos (UN, Regierung oder sonstige extrem Wichtige) rasten durch die mittlere Gasse und verschwinden auf der Fähre. Tja, die nächste Fähre kommt ja „in 20 minutes“. Nur leider scheint die gambische Minute noch mehr Luft zu haben als die marokkanische: Zweieinhalb Stunden kam gar nichts! Mittlerweile hatte ich die Fixer richtig satt und ich fertigte sie nur noch erbot ab. (einige von ihnen rauchten ganz dünne weiße ‚Zigaretten‘ und Wolfgang schniefte wie ein alter Kokser...)

Kurz vor 19 Uhr legte dann tatsächlich wieder eine Fähre an und ein nicht enden wollender Strom von Fußgängern ergoss sich aus ihr.

Ein Mann schleppte ein gut zwei Meter langes Schrankoberteil, ein anderer kam mit zwei Reifen von Bord.

Danach kamen die Handkarren, auf denen in hohen Stapeln Reifen, Fernseher, Hausrat und Kisten, Pakete, Schachteln, Koffer und Säcke vom Schiff gebracht wurden.

Kurz war die Bugspitze über die leere Fahrbahn zu sehen und schon strömte eine ähnlich stattliche Menschenmenge an Bord. In der Gasse nahten schon die unvermeidlichen Boss-Autos mit hektischem Gehupe. Sie waren an Bord und ich dachte, jetzt aber.

Doch wild gestikulierend wurde ich zurückgehalten, eine heftige Diskussion entbrannte und man erklärte uns, dass wir nach den LKW „full of soldiers“ an Bord könnten. Und weitere Diskussionen und scheinbar stand ich schon zu weit vorne, denn man beschloss, dass wir jetzt drauf könnten. Lelo's kam links von uns und Blackburn hinter uns zum Stehen. Julie erzählte, das wilde Hupen hätte sie ausgelöst, da sie den Boss-Autos im Weg gestanden und erklärt hatte, sie nicht gehört zu haben.

Als dann endlich alle Autos an Bord waren, kamen noch einmal soviele Fußgänger und quetschten sich zwischen die Autos.

Kaum waren wir an Bord, eilte auch schon einer der Bordbediensteten herbei und fragte, ob wir ihm nicht ein Essen kaufen könnten – er hülfe uns dann beim Vonbordkommen...

Dunkel war's geworden, auf der Fähre war (natürlich) kein Licht und wenn ich aus dem Auto schaute, war alles schwarz vor Menschen (das ist nicht rassistisch gemeint, denn die Leute standen so dicht an dicht, dass unter anderem die halbe Motorhaube bedeckt war).

Mit sieben bis zehn Stundenkilometern tuckerten wir über den knapp fünf Kilometer breiten Gambia.

Eingeschlossen im Wagen, nichts zu sehen, nur das GPS bestätigt eine Bewegung des Schiffes, von dem Zeljko meinte, ein solches wäre in den 1960er Jahren auf dem Bodensee im Einsatz gewesen (war's gar dieses? - hatte es gerade heute beschlossen, wegen Überfüllung anstandslos auf den Grund des Gambiarivers zu sinken?).

Dann, um 20 Uhr 04 Ortszeit und nach 6.624 Kilometern sind wir in Banjul!

In finstere verwinkelte Straßen eintauchend suchten wir den Weg zum ‚Safari Gardens‘, dem Zielpunkt der Plymouth-Banjul-Challenge. Selbst die Hauptstadt war größtenteils ohne Strom. Das Gefühl des Kulturschocks, das ich bereits an der Grenze hatte, als die gambischen Zöllner als erste wirklich misstrauisch und abweisend waren – und das uns, die wir doch auf unseren Fahnen stehen hatten: „Bringing peace and dignity“ - verstärkte sich, als wir am auf dem aus Banjul führenden ‚Banjul Serrekunda Highway‘ unausweichlichen Polizeiposten aufs kritischste beäugt und ausgefragt wurden. Auf dem sandigen Mittelstreifen des vierspurigen Highways hatte man eine Baracke errichtet und aus dieser heraus fishten die Polizisten immer wieder einen aus jeder Richtung heraus.

An einer schwelenden Müllhalde vorbei ging's in die Dunkelheit, bis wir nach 15 Kilometern den Highway verlassen mussten und uns in den Vorort Serrekunda begaben. Knapp vier Ki-



lometer auf der ‚Kairaba Avenue‘ führte ins Licht, in die Touristen-Areale der Hauptstadt. Immer mehr Gaststätten boten englischen Touristen ‚good, clean fun‘ (Trinken, essen, Trinken &? – es wurde von der einen oder anderen betagten englischen Touristin erzählt, die Jahr für Jahr hierherkam, um ihren sehr jungen Freund zu besuchen...) und also gab’s hier Strom.

Endlich bog eine kleine staubig-sandige Gasse ab, an deren Ende wir schließlich das ‚Safari Garden Hotel‘ fanden. Die zur Begrüßung herbeigeeilte Managerin Geri, „Congratulations, that you’ve made it!“, deutete nicht nur ‚ice-cold beer‘ an, sondern auch, dass die Auktion nicht morgen sei, sondern Sonntag – „We’ve never had auctions within the week“ – und sie verstünde nicht, wie man derlei ins Roadbook schreiben könnte. Und natürlich hätte sie heute und morgen keine Zimmer für uns, aber das ‚Baobab Holiday Resort‘ hätte noch ‚Doubles‘ für 800 D⁹.

Also wieder in die Autos und weitere vier Meilen den ‚Bertil Harding Highway‘ und den ‚Senegambia Highway‘ nach Süden.

Tatsächlich entpuppte sich das Baobab als sehr nette Bungalow-Anlage, nur kostete das Doppelzimmer 1.500 D. Palaver, Julie rief Geri an, die wiederum rief in der Rezeption des Baobab an und wir einigten uns auf 37,50 Euro (gut 100 Dalasi gespart!)

Room N^o 8 wies ein Vorzimmer auf, eine Küche, ein Schlafzimmer mit Farbfernseher mit zwölf englischsprachigen Sendern, sowie eine Toilette mit Dusche auf. DUSCHE!

Alles duschte rasch, wieder in die Autos – Lelo’s nahm uns mit, Borat hatte Pause) – und zurück zum Safari Garden Hotel.

Dort endlich Bier, Steak, Rotwein, Entspannen...

Afrika - 20. Tag – 17. 1. 2007

Banjul

60 km - Gefahrene Kilometer gesamt: 6.704

Nach einem guten Frühstück mit einem Berg Rührei und Nescafé aus Portionstütchen, selbst im heißen Wasser angerührt, sah alles schon viel freundlicher aus.

Die Portugiesen und die Engländer führen zum Flughafen¹⁰; Lelo’s um den Flug nach Dakar klarzumachen (sie wollten die Ankunft der ‚Paris-Dakar‘ sehen und hatten ihre Rückflugtickets nach Lissabon auf den 21. gebucht), Blackburn Rover wollte auf einen früheren Rückflug umbuchen. Wir zeigten derweil Borat die Stadt.

Banjul besteht aus der eigentlichen Stadt, die nachts größtenteils keinen Strom hat (Januar 2007), dafür die Prachtbauten der Regierung, der UN, der Botschaften – typisch Hauptstadt halt. Und natürlich ‚Beeftown‘: alles hell erleuchtet, Fast-Food-Restaurants – wie Manel es nannte „Like Algarve“ (oder Malaga oder Agadir...).

⁹ Gambias Währung ist seit 1971 der Dalasi (GMD). Wechselkurs: (14. Juli 2009) 1 EUR = 37,379 GMD
100 GMD = 2,6753 EUR

¹⁰ Bei Jeshwang wurde im Jahr 1934 ein Landefeld eingerichtet, das von der Deutschen Lufthansa betrieben wurde. Dieser Flugplatz diente als Zwischenlandeplatz für die Transatlantikroute nach Rio de Janeiro. Während des Zweiten Weltkrieges wurde von der United States Army Air Corps (heutige Air Force) dieser Stützpunkt anstelle von Dakar benutzt.

Mit britischer Hilfe wurde im Jahr 1977 der neue Flughafen eröffnet. Das Flugfeld wurde 1987 von der NASA als transatlantische Notlandestelle für Space Shuttles ausgewählt und in den folgenden Jahren für diese Aufgabe in einer dritten Ausbaustufe angepasst. Die neue Landebahn, die drittlängste in Afrika, misst 3.600 m.



Ein neuer Begriff: ‚Gambisch‘: Versuchen, alles nachzumachen, was die Kolonialherren vorgemacht hatten, recht kompliziert gestalten und trotzdem zu keinem rechten Ergebnis kommen... (immerhin weist die Kreuzung des ‚Bertil Harding Hwy‘ mit der ‚Kairaba Ave.‘ in Google-Maps stolz eine Ampel aus! - wir hatten in ganz Banjul auch nur die eine bemerkt). Wir trafen die anderen beim Restaurant ‚Weezo’s‘, der gambischen Zweigstelle eines Restaurants in Lancashire, der Heimat von Julie und Peter, dessen Besitzer zu ihren zahllosen Freunden gehörte. Da hier aber ‚Closed for lunch‘ war, fuhren wir in die Kofi-Annan-Road (immer noch nicht bei Google-Maps eingetragen) zu ‚Mr. Bass Bendula Garden – Hassle Free Restaurant!‘, das Zeljko und ich vormittags bereits ausprobiert hatten. Anschließend ein wenig Relaxen im Baobab, denn für den Abend war im Safari Garden Briefing und Free Diner ausgerufen.

Das Briefing behandelte im wesentlichen Verhaltensregeln für Engländer in Gambia, die eine oder andere Andeutung über die morgige ‚Banjulistas-Parade‘ und brachte uns die Erkenntnis, dass Condor auf der Kairaba Ave. ein Büro unterhielt und dort Flugtickets nach Deutschland schon für 200 Euro zu haben seien. Wir hatten in Deutschland verzweifelt Tickets gesucht und schließlich für je 400 Euro bei Condor gekauft.

Das Diner war denn auch eher englisch, zwar leidlich wohlschmeckend, doch halt Buffet mit lauter Engländern.

Schon bald verzogen wir uns zu Weezo’s, einen Cocktail schlürfen und Julie und Peters Freund aus Lancashire verzückt lauschen, der sich ausgiebigst über ‚Lancashür Pübs‘ lustig machte...

Afrika - 21. Tag – 18. 1. 2007

Banjul

52 km - Gefahrene Kilometer gesamt: 6.756

Nach dem Frühstück Wechsel zum Safari Garden und dortens Warten auf die Zimmer, bis die Norwegerinnen, die den Pool belagern, raus sind und die Cleaning Women fertig.

Wir lernten, dass man, legte man Wert auf ‚richtigen‘ Kaffee (nicht die Ein-Tassen-Portion Nescafé mit einer Thermoskanne heißen Wassers und etwas warmer Milch), ‚Cafetière‘ bestellen müsse, sodann eine Zwei-Tassen-Presskolben-Kanne gebracht werde.

Das Zimmer ist dann recht angenehm, gerade gegenüber dem Pool gelegen, recht romantisch gestylt, gerade recht für den müden Afrikafahrer.

Kurz vor 15 Uhr dann Aufbruch unter Getöse zum ‚Round-Up‘ für die Parade. Es war dies eine liebgewordene Tradition geworden, mit der die Banjulistas für Ihr (mehr oder minder großes Engagement für Gambia) geehrt werden sollten.

Über ‚verschwegene‘ Seitenstraßen und abenteuerliche Buckelpisten durch Industriegebiete wurde die Kavalkade zum Stadion geführt. Dortens wimmelte es von Schulkindern in frisch geputzten Uniformen und 40 Banjulistas stellten sich in einer Reihe auf, ‚ready for the show‘. Mit Polizeieskorte ging es dann in die Stadt. Die ohnehin schon von schlechten und nächtens unbeleuchteten Straßen, von in der Mehrzahl recht betagten Autos und oft von übellaunigen Polizisten mehr als genug bestrafte Banjuler mussten nun auch noch in der einsetzenden Rush-Hour einer schier endlosen Schlange johlender und hupender Beefshs (hauptsächlich)



die Vorfahrt lassen. Die Strecke zum Triumphbogen ‚Arch 22‘¹¹ führte unter anderem an der Autoverwertungsstraße entlang: Reparaturbuden, Schrottplätze und einfach nur Anhäufungen schrottreifer Autos in allen möglichen Stadien des Zerfalls.

Schlussendlich kam die Karawane auf der Straße zum Arch 22 zum Stehen. Alles eilte nach vorne, der Ansprache des Mayors zu lauschen. Ich machte es mir auf Banjulas Dach gemütlich, Peter erklimm Desert Diva’s Dach. Die Wenigen, die es schafften, dem Bürgermeister oder doch eher dessen Stellvertreter zu lauschen, waren dann doch recht wenig beeindruckt. Also los durch den Triumphbogen, was selbstverständlich sonst niemanden niemals und unter gar keinen Umständen erlaubt ist, und zurück auf den Banjul Serrekunda Highway und nach zwei Kilometern war wieder Halt.

Als uns die Polizei danach wieder in den Verkehr einfädelt, wuchs die Schlange in Richtung Banjul City in Sekundenschnelle ins Unabsehbare. Über Haupt- und Nebenstraßen, auch durch kleinste Viertel ging’s wieder ins Stadion, wo sechs Tänzer und fünf Trommler die staunenden Touristen unterhielten und zum Mittanzen nötigten.

Hotel und abends in Weezo’s.

Margaritas, Cheese Sticks und Beef Mexicana – das Abschiedessen der Brochettes Mixed...

Afrika - 22. Tag – 19. 1. 2007

Banjul

48 km - Gefahrene Kilometer gesamt: 6.804

Im Anschluss ans Frühstück gaben Peter und Julie noch ihre restlichen Cadeaux unters Volk. Ich begleitete die Lelo’s, sie zum Flughafen zu bringen. Abschied.

Safari Garden, Abhängen.

Ich brachte die Lelo’s zum Flughafen. Zé fuhr auf den Parkplatz, schraubte die Nummernschilder ab. Abschied.

Beim Verlassen des Parkplatzes sprang der ‚man-in-charge‘ plötzlich aus seinem Häuschen. Ich erschrak fürchterlich und beschimpfte den Guten ob seiner Fahrlässigkeit. Er lachte und verlangte 15 D Parkgebühr. Ich fragte ihn, ob er denn verrückt sei, ich hätte schließlich höchstens eine Minute gestanden und überhaupt hätte ich nur noch fünf Dalasi. Er gab nicht nach, also zückte ich die Fünf-Euro-Note und fragte, was ich denn zurückbekäme. Er grinste und sagte: „100 Dalasi.“ Ich lachte ihn aus und rechnete ihm vor: $5 \text{ €} = 100 \text{ GMD}$, $150 - 15 = 135$. Er lachte und willigte ein. Dennoch gab ich ihm den Schein nicht und verlangte, dass er das Wechselgeld hole. Er lachte und holte es und händigte es mir mit dem Parking-Ticket aus. „Ahh, that valuable parking-ticket!“ Lachen, Händeschütteln – Life can be that easy.

Zurück zum Hotel.

Da wir eigentlich schon ausgecheckt hatten, es war bereits 15 Uhr, sah ich mich mit der Schwierigkeit konfrontiert, meinem Wunsch nach Schweißabduschen zu folgen. Doch Geri, die Managerin wusste Rat. Sie gab mir ihren Haustürschlüssel, erklärte, wo ich die Dusche finden könne und vor allem ihr Haus.

Nach dem Essen ging ich hinüber: Die klassische Kolonialvilla, gut in Schuss (ich sah einen .

¹¹ Der Arch 22 (englisch Arch, zu deutsch Bogen) ist ein Triumphbogen in Banjul und stellt das Wahrzeichen Banjuls und des ganzen westafrikanischen Landes Gambia dar. Er wurde im Gedenken an den Militärputsch, der am 22. Juli 1994 von Leutnant Yahya Jammeh, dem heutigen Staatspräsidenten, durchgeführt wurde, am 22. Juli 1996, dem zweiten Jahrestag, eingeweiht. Mit 35 Metern ist er das höchste Bauwerk in Gambia; er steht auf acht Säulen und besitzt drei Geschosse.



Gärtner, ein Hausmädchen), innen klassischer englischer Südküstenstil. Ich fand Geri im ersten Stock vor ihrem Computer: „Enjoy your shower!“ Doch kaum stand ich ausgezogen vor der Dusche, meldete sich jemand und erkundigte sich pikiert, wie ich denn seine Dusche benutzen könnte. Das wäre ja nun wirklich nicht sehr ‚polite‘. Leicht nasal klang er, in den 50ern schien er und sein Freund war um die 70, trug eine riesige antike Hornbrille und schien überhaupt nicht mehr soviel mitzukriegen. Denn als sein Freund erbost davon gerauscht war, versuchte ich, ihm alles zu erklären, doch er meinte nur, er verstünde das nicht. Ich warf mir die Jeans über, packte mein Zeug und suchte Geri. Sie gestand erstaunt, sie hätte gedacht, die beiden wären heute ausgezogen, und lud mich ein, ihr Badezimmer zu benutzen (ich hätte doch nichts dagegen, wenn sie aus Versehen reinkäme?).

Danach Checkerei, wer den Wagen vom Flughafen zurückführe. Die Österreicher hatten Angst, ihr Welcome-Diner zu verpassen (sie waren heute erst angekommen – ‚unser‘ Sandsturm hatte sie drei Tage in der Wüste ‚unterhalten‘ und drei ihrer vier Kameras seien Schrott). Der Trabant hatte es tatsächlich geschafft – die sechs Engländer wollten erst noch duschen.

Schließlich kümmerte sich Geri, und Cissé, einer ihrer Fahrer, fuhr Banjula wieder zurück. Wir hatten nämlich Marco&Mario (die ominösen Zwei aus der Zebrabar) wieder bei uns und sie hatten denselben Flug. Also musste Banjula nochmal zum Flughafen. Ich hatte es mittlerweile aufgegeben, meinen Koffer erneut zu verschnüren, nachdem ich meine Wechselwäsche hineingestopft hatte.

Also, endlich im Flughafen, erstmal ein Bier und erneut ‚Geschenkverpackung‘. Marco&Mario kamen herbei und berichteten schweifwedelnd, dass sie bereits eingecheckt hätten und jeder 33 kg auf die Waage gebracht hätte ohne Aufpreis. Wir gingen auch zum Schalter und wuchteten das Gepäck auf die Waage – bei vier Gepäckstücken kamen wir auf 29 Kilogramm Übergewicht. Die kräftige Ground-Stewardess verkündete lächelnd, das koste einen Aufschlag und zwar, Moment, 202 Euro!

„Are you kidding?“

Nein, Spaß machte sie nicht, sie könnte uns aber entgegenkommen. Zeljko begann bereits, seinen Koffer nach ‚Dalassbarem‘ oder ‚Im-Handgepäck-Verstaubarem‘ zu durchforsten, als die Lady Boss mir anvertraute, 50% ‚discount‘ wären drin, und dass ich nur noch 60 Euro hätte, interessiere sie nicht, ebenso wenig wie das ganze ‚Plymouth-Banjul-Gestülze‘.

Ich schloss mich zähneknirschend Zeljko beim Kofferöffnen an, als diesem zwei Handies aus einem Seitenfach seines Koffers entgegenfielen. Erstaunt schaute er mich an, ich schaute zurück und meinte nur: „Versuch’s halt.“ Er wackelte los, ich packte die Kameras aus, den Badezimmerbeutel, ..., da kam er fett grinsend zurück und meinte: „Alles wieder rein, sie machen es.“ Tatsächlich hatte Lady Boss sich geziert, man wolle doch keine ‚Biber‘ unterstützen, woraufhin Zeljko sie zu beruhigen wusste, dies wäre kein ‚Brie‘, sondern ein einfacher ‚deal‘. Aber die Fluggesellschaft, die dürfte man doch nicht betrügen – ach, das ist sowieso eine deutsche, die merkte das gar nicht.

Alles wieder rein, alles verschnürt, der Schweiß lief in Strömen. Der zuständige ‚Bandpackgehilfe‘ umtänzelte uns arbeitswillig und Zeljko fand noch zwei T-Shirts für ihn (weiß, einfach, bereits benutzt), was uns einen entscheidenden Vorteil bei der mittlerweile entstandenen Schlange verschaffte. Da verschwanden die beiden Seesäcke und Koffer auch schon ordnungsgemäß gekabelte auf dem Band und mir fiel auf, dass unsere Namen auf den Boarding Passes nicht wie üblich falsch geschrieben waren, sondern völlig anders. Zeljko sprang über die Waage zu Lady Boss und erbat Korrektur, was ihm ein erzürntes „Hätten Sie sich ordentlich in der Schlange angestellt!“ und mehr aus berufenem Sachsenmunde (es nutzten offensichtlich nicht nur Engländer Gambia als Urlaubsland) einbrachte.



Doch wir waren bereits auf dem Weg ins ‚Air View Restaurant‘ im ersten Stock, dessen verspiegelte Scheiben kaum ‚Air‘ und recht wenig ‚View‘ erahnen ließen, was durch den herben Resopalcharme post-sozialistischer Innenarchitektur kaum gemildert wurde. Doch wo waren die Winterjacken und ~schuhe, die eben noch auf dem Gepäcktrolley sich befanden? Ich hetzte die Treppen hinunter und wollte in die Eichcheckhalle stürmen, als ich von einem Beamten im weißen Hemde und mit ordentlich Lametta auf der Schulter zurückgehalten wurde, der mich völlig indigniert mit sonorer Stimme fragte, wie ich mir das vorstelle, ohne zulässige Dokumente hier hineinzuwollen. Mein Lamento ob des alleingelassenen Gepäckwagens interessierte ihn überhaupt nicht, also hetzte ich die Treppen wieder hinauf, schnappte mir die Dokumentenmappe (die der gambische Zöllner für einen Pistolenkoffer gehalten hatte) und hetzte wieder hinunter, an all diesen vielen buntgekleideten und mit zahllosen Kindern gesegneten Menschen, die mir ständig im Weg standen, vorbei zu meinem persönlichen General, den der Anblick der Bordkarte glücklich stimmte. Mir hingegen kam das Adrenalin fast aus den Ohren heraus, als ich ihm anzudeuten versuchte, dass ich ihn gerne für den Verlust meiner Wintersachen verantwortlich machen würde. Er entgegnete in aller Ruhe und im Brustton der Überzeugung: „No one steals here!“

Ich knirschte „shall we bet...“ und er schlug ein.

Wie ein Kreisel irrte ich zwischen all den Eincheckenden umher und tatsächlich stand da unser Wägelchen traurig im Gewimmel.

Zerknirscht wollte ich mich bei meinem General entschuldigen, doch konnte ich meine ‚apologies‘ nur über seinen in Grün gehaltenen Adlatus weiterreichen lassen.

Das Flugzeug aus FRA ist auch fast pünktlich, so dass wir mit nur einer Stunde Verspätung starten.

Afrika/Europa - 23. Tag – 20. 1. 2007

Banjul – Oberhausen

- Zurückgelegte Kilometer: 4.725,96 Luftlinie

Start um Null Uhr Zwölf, Ortszeit.

Der Kollege am Steuer schaffte es dann auch noch, eine halbe Stunde aufzuholen, sodass wir ‚pünktlich‘ um 6:32 Uhr in Frankfurt landen.

‚Kilometer‘-langes Irren durch den Flughafen und pünktlich um 7:44 Uhr sitzen wir im ICE nach... Köln: wegen Sturmschäden (Kyrill hatte von uns unbemerkt gewütet) war die Emmericher Strecke gesperrt. Also Umsteigen in Köln in den Zug nach Duisburg, Ankunft 9:37 Uhr. .

Nachspiel

Die Nachwehen

Die Abmeldung Borats war recht problemlos, vor allem da ich durch die Presseberichte eine kleine ‚Berühmtheit‘ erlangt hatte. In der Zulassungsstelle rief meine Sachbearbeiterin den einen oder andere Kollegen/in herbei („Dat is der, der da nach Afrika gefahren ist!“) So



wurde dann auch nicht allzu laut gegrübelt, wie ich denn ohne Wagen da wäre aber mit KfZ-Schein **und** –Brief. Aber mit dem Verweis auf Afrika und dem Herumwedeln mit der ‚Bescheinigung‘, die mir Geri ausgestellt hatte¹², wurde der „Gelösch nach §27 Abs. 5 StVZO“-Stempel gegen 11 Euro 30 auf den Fahrzeugbrief gedrückt, nebst aufgeklebtem Siegel und unleserlicher Unterschrift.

An Steuern und Versicherung waren dann noch mal knapp 100 Euro zu leisten und schon war Borat für Deutschland Geschichte.

Nachwort

Also

(26. Juli 2009)

Die ersten Wochen zurück war ich, wie gesagt, noch voll des „Inshallah“, bemühte mich, wieder in den alltäglichen Ablauf hineinzupassen und am Tagebuch zu schreiben. Auch hatte ich der Online-Redaktion des Stern meine Fotos geschickt und hoffte auf ein bisschen Ruhm. Leider waren die Fotos durch die Einflüsse der doch schon recht angeschlagenen (und also ‚undichten‘) Kamera nicht für deren Maßstäbe gedacht und sie schickten mir alle, liebevoll auf Kontaktabzüge gezogen, in einem riesigen Umschlag zurück. Ebenso schleppend verliefen die Bemühungen um Bilder und Filmsequenzen von anderen Banjulistas sowie deren Veröffentlichung im Sande.

Nun, zwei Jahre und sechs Monate später, da ich mit meinem Sohn oktroyiertermaßen in einer neuen Wohnung sitze und um Selbstfindung und –finanzierung ringe, habe ich es endlich geschafft, die Texte aus der Kladde in ein Worddokument zu übertragen. Dabei sah ich alles wieder und träumte davon, wieder ‚da unten‘ zu sein. Es ist kein ‚High-Life‘, das ich dort fand, aber ein vergleichsweise überschaubareres, weil vor allem relaxteres. Entspannter, weil nicht nur die Hitze ein ganz anderes Herangehen an den Alltag fordert. Vor allem weil nicht allenthalben ein globalisierendes ‚Ich-will-der-König-der-Welt-sein‘ flirrt, sondern lediglich die Luft...

¹² Originaltext: „To Whom It May Concern: Opel Kadett OB-PB 2007 – This is to confirm that the above vehicle has participated in the Plymouth Banjul Challenge, which is a charitable event, which requires that the entrants donate their vehicle at the end of their passage to The Gambia, West Africa. – The vehicles are then auctioned and the money raised is donated to local charities and organizations. – Thank you for your usual cooperation in this matter. – Signed Geri Mitchell, Chair, Challenge Control Group, Banjul

