

# **Auf dem Weg zu neuen Horizonten**

**Eine Forschungsreise ins Ich**

**- Tagebuch einer Weltreise -**

**Klaus-Peter Wilke**



## Impressum

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

© 2020 Klaus-Peter Wilke

Lektorat und Korrektorat: Claudia Simeon

Bilder und Karten: Autor

Herstellung und Verlag: BoD – Books on Demand, Nordstedt

ISBN: 978-3-7504-xxxx-y

Dieses Tagebuch widme ich Goy.

Du schenktest mir den Neuanfang.



# Inhaltsverzeichnis

<b>Vorwort .....</b>	<b>9</b>
<b>Afrika .....</b>	<b>11</b>
Twiga Lodge, Anfang März 1988.....	13
Ifrane, 18. September 1986.....	19
Bechar, 8. Oktober 1986 .....	25
Ain Salah, 23. Oktober 1986 .....	35
Niamey, 9. November 1986 .....	42
Lomè, 18. November 1986.....	53
Garoua, 10. Dezember 1986.....	58
Bangui, 25. Dezember 1986 .....	64
Bangui, Neujahr 1987.....	70
Isiro, 14. Januar 1987 .....	72
Mount Hoya, 19. Januar 1987 .....	78
Kericho, 1. Februar 1987.....	82
Naro Moro River Lodge, 18. Februar 1987....	92
<b>Südostasien .....</b>	<b>101</b>
Kota Kinabalu, 25. Juni 1987.....	102
Singapore, 25. April 1987.....	106
Penang, 13. Mai 1987 .....	111
Pattaya, 29. Mai 1987 .....	117
Bangkok, 09. Juni 1987 .....	122
Kho Phuket, 19. Juni 1987.....	129
Bau bei Kuching, 30. Juni 1987.....	133
Skrang River, 06. Juli 1987.....	136
Sibu, 15. Juli 1987 .....	140
Kota Kinabalu, 26. Juli 1987 .....	145
Kota Kinabalu, 09. August 1987 .....	148
Prapat, 21. August 1987.....	153
Padang Beach, 25. August 1987.....	157
Anyer Beach, 01. September 1987.....	159
Pohgajih, 17. September 1987 .....	161
Batu / Malang , 03. Oktober 1987.....	166
Pohgajih, 15. Oktober 1987.....	169
Padang, 07. November 1987 .....	172
Singapore, 29. November 1987.....	175

<b>Australien .....</b>	<b>181</b>
Perth (W.A.), 20. Dezember 1987 .....	182
Kalgoorlie (W.A.), 10. Januar 1988.....	186
Alice Springs (N.T.), 01. Februar 1988.....	190
Maslin Beach (S.A.), 18. Februar 1988.....	197
Tidal River (VIC), 04. März 1988.....	205
Sydney (N.S.W.), 22. März 1988.....	211
Hervey Bay (N.S.W.), 10. April 1988.....	220
Cairns (QLD), 24. April 1988 .....	225
Jakarta (RI), 14. Mai 1988 .....	230
Gilching (BY), 29. Mai 1988 .....	234
<b>Anhang.....</b>	<b>237</b>
Karten und Bildverzeichnis.....	237
<b>Der Autor .....</b>	<b>259</b>

## Vorwort

Am 1. September 1986 breche ich zu meiner bis dahin längsten, abenteuerlichsten und seit zehn Jahren heiß ersehnten Reise auf: von München aus will ich mich quer durch Afrika und Südostasien bis nach Australien durchschlagen - wann immer möglich auf dem Landweg und abseits der ausgetretenen Touristenpfade!

Auf dieser wahrlich nicht alltäglichen Route soll mich der Sandfloh begleiten. Der Sandfloh ist ein uralter Unimog, 1958 gebaut, 1980 von mir erstanden, umgebaut und feierlich getauft.

In den großen Wüsten der Erde, in der Sahara Nordafrikas und im Outback Australiens will ich die Einsamkeit genießen. Will mich vom Rummel und der Enge in Europa erholen und dem alltäglichen Einerlei der Arbeit entfliehen.

Es soll eine Suche nach den eigenen Grenzen werden, nach neuen Horizonten, Abenteuern und Erfahrungen.

### **Eine Forschungsreise ins ich.**

Während der eineinhalb Jahre, die ich mit dem Sandfloh und ohne ihn die Kontinente durchstreife, führe ich Computertagebuch und fotografiere viel. Auf diese Weise versuche ich, Eindrücke und Emotionen, Sehenswürdigkeiten und Abenteuer festzuhalten.

Aus den überarbeiteten Tagebucheinträgen entstand dieses Buch. Daher darf es nicht verwundern, wenn ich darin über sehr persönliche, ja intime Erlebnisse und Eindrücke berichte.

Gilching, im Mai 1988

Klaus-Peter Wilke

## Vorwort zur zweiten Edition

Die Herausgabe der Tagebücher als E-Book bietet eine willkommene Gelegenheit, den Text gründlich zu überarbeiten. In den schnelllebigen 2000-er Jahre ist es überdies erforderlich, Dinge aus der Vergangenheit zu erläutern, die jüngere Leser nicht mehr verstehen.

Aus der zeitlichen Distanz von dreißig Jahren stellen sich manche Dinge obendrein in einem anderen Licht dar als unmittelbar danach. Dennoch werde ich keine der fulminanten, aber auch keine der weniger ruhmreichen Anekdoten streichen - den 'Spirit' der damaligen Tage möchte ich in jedem Fall wachhalten.

Es soll auch weiterhin ein Tagebuch bleiben, in dem ihr die Ups und Downs einer damals wahrlich nicht alltäglichen Reise nacherleben könnt.

Osterzell, im November 2019

Klaus-Peter Wilke

**Erster Teil**

# **Afrika**

**Durch Sand und Schlamm zu neuen Gip-  
feln**



Die Tropensonne brennt vom tiefblauen Himmel. Weiße Cumulus-Wölkchen ziehen lautlos ihre Bahn ins ausgedörrte Hinterland. Bunte Fischerboote dümpeln in der Dünung des azurblauen Wassers. Der weiße Strand des indischen Ozeans ist mein Lieblingsplatz. Im Schatten ausladender Palmen zeigt das Quecksilber immer noch zweiunddreißig Grad. Keine Brise lindert die Hitze. Der Blick schweift übers Meer, die Gedanken gehen auf Wanderschaft. Schon bin ich drüben, hinterm endlosen Horizont. Dort liegt mein Ziel.

Ich bin allein. Vor mir liegt der prall gepackte Rucksack. Er ist alles, was mir heute geblieben ist. Alles andere schwimmt auf dem großen Ozean. Der Sandfloh, mein treuer Reisegefährte, hat endlich Platz in seiner Kiste gefunden.

Vor einer Woche erreichen wir die *Twiga Lodge*, 30 Kilometer südlich von *Mombasa*: Karin und Reinhold in ihrem VW-Bus, ich in meinem Sandfloh, dem recht betagten UNIMOG 404. Schon am nächsten Tag mache ich mich auf die Socken. Von hier aus will ich meinen fahrbaren Untersatz nach *Singapore* verschiffen. Von Tür zu Tür renne ich, klappere Schifffahrtsagenturen ab, handle Preise aus und frage, ob sie einen Spezialcontainer für den UNIMOG haben. Die meisten winken gleich ab: "*Special Container - no have!*" Und nach Asien fährt erst recht keiner. "Darf's nicht Indien sein, da fahren so viele Schiffe - oder Europa?"

"Nein Danke - *Singapore* soll's sein!" Keine Handvoll Agenturen kommt in die engere Wahl. Die Preisunterschiede schreien zum Himmel. Die einen wollen achteinhalb Tausend US-Dollar dafür haben, die anderen nur eineinhalb. Wo liegen die Unterschiede? Wie hoch ist das Risiko? Welches ist die beste Reederei? Fragen über Fragen!

Ich entscheide mich für die holländische MAERSK-Line: die Agentur macht einen zuverlässigen Eindruck, der Name ist mir nicht unbekannt, die Abfahrtstermine liegen günstig. Der Papierkrieg ist schnell erledigt. Die Shipping-Order schreibe ich von Hand, dann geht alles seinen eingefahrenen Weg. Einen Stapel Papiere unterm Arm, verlasse ich die Agentur, in zwei Tagen soll ich wiederkommen - zum Verladen. Prima!

Noch zwei Tage Zeit, dabei ich das meiste Zeug schon gepackt, die Dachkästen sind abmontiert, Benzinanker und Ersatzreifen stapeln sich auf dem Campingplatz. Selbst der Rucksack steht fertig gepackt im Sand. Alles andere findet - gut verzurrt - im Innern des 'Sandfloh's' Platz.

Am Tag der Verschiffung bleibt kaum noch Arbeit. Die halbe Nacht liege ich wach - die Aufregung zerrt an den Nerven, das Herz schlägt bis zum Hals. Pünktlich um neun Uhr stehe ich vorm Hafentor - deutsche Präzision. Doch weit und breit ist niemand zu sehen. Gegen elf trudeln die ersten Schwarzen ein, langsam kommt etwas Leben auf, ich rolle durch das riesige Eisentor und halte an einer halb verfallenen Baracke, dem Zollbüro.

Die Beamten sind freundlich, bald prangen die Stempel in den Zollpapieren, vor allem im wichtigen 'Carnet de Passage'. Weiter zur Hafenmeisterei. Ich bezahle die Hafengebühr - umgerechnet 250 Mark - und erhalte weitere Papierchen mit noch mehr Stempeln. Zeit, zum Lademeister zu rollen!

Dort findet sich mein Sandfloh in guter Gesellschaft: ein zweiter UNIMOG, zwei Landrover und ein halb kaputter VW-Bus warten auf ihre Heimreise. Keine halbe Stunde später kommen die ersten Fahrer und fahren die Wagen aus dem Schuppen. Das geht aber schnell! Am Kai liegt ein sogenannter Ro-Ro-

Frachter<sup>1</sup> der HAPAG-LLOYD, Zielhafen Bremen. Die Wagen sind das letzte was an Bord genommen wird - Decksfracht.

Auch der Sandfloh rollt schon in Richtung Kai. Hektisch versuche ich dem Lademeister klarzumachen, dass der Sandfloh *nicht* nach Bremen soll. Entsetzt schaut er in die Papiere, entschuldigt sich tausend Mal und bugsiert den Sandfloh zurück in den Schuppen. Das wäre eine schöne Bescherung geworden: Sandfloh in Bremen - Fahrer in *Singapore!*

Danach ziehen sich die Stunden endlos. Um zehn Uhr abends gebe ich auf, die Füße tun weh vom Herumstehen. Der Sandfloh steht nach wie vor im stickigen Verladeschuppen. Den ganzen Tag hat sich nichts bewegt, kein Container, kein Kran, keine Verladung. "Tomorrow, Sir!" versichert mir der Lademeister. Noch glaube ich ihm.

Am nächsten Morgen also wieder zum Hafen - inzwischen kenne ich den Weg auswendig! Noch einmal den ganzen Tag herumstehen! Kurz vor Sonnenuntergang endlich ein erster Lichtblick: der Spezial-Container kommt: ein „*Open-Top-Container*“, wie ein normaler 20-Fuß-Container, nur ohne Dach. Doch wie sollen wir den Sandfloh da hineinbringen. Hineinfahren geht nicht, der Sandfloh passt unter der Strebe nicht durch. Wir brauchen einen Kran!

Nun doch nervös geworden, rennt der Lademeister von Pontius zu Pilatus. Nirgends ist ein Kran aufzutreiben: alle sind kaputt oder werden gebraucht. Aber morgen früh soll das Schiff ablegen - mit dem Sandfloh an Bord! Schon ist es stockdunkel und der UNIMOG steht noch immer im Schuppen. Genervt schlurfe ich nach Hause.

---

<sup>1</sup> 'Ro-Ro' bedeutet 'Roll-On-Roll-Off'; ein Frachter, bei dem die Ladung über eine Rampe an Bord gefahren werden kann.

Kaum öffnen sich die Tore, stehe ich wieder an Schuppen. Vielleicht werde ich dem Meister ja lästig. Aber ich will unbedingt sehen, dass der Sandfloh sicher und gut verstaut wird - und ein paar Fotos schießen. Tatsächlich tut sich etwas: ein altersschwacher Bagger steht vor der Tür, er soll den UNIMOG in den Container hieven. Au Backe!

Ein Verladegeschrir gibt es im ganzen Hafen nicht, vier Stahltrossen und ein paar Schäkel, müssen reichen! Ich habe Angst. Das Herz schlägt mir bis zum Hals. Nach dreißig Jahren auf Achse soll er zum ersten Mal den Boden unter den Reifen verlieren! Zweimal lasse ich die Stahltrossen umhängen, bevor es klappt. Millimeterweise hebt der wacklige Kran den Sandfloh aus den Federn, hievt ihn über unsere Köpfe hinweg in den Container hinein. Äußerste Millimeterarbeit - zwischen Aufbau und Containerwand passt kein Finger mehr! Wirkliche Maßarbeit!

Der Sandfloh steht wieder fest auf seinen Rädern. Mir fällt ein Stein vom Herzen. Im Nu sind die Trossen entfernt und der Sandfloh im Innern des Containers verzurrt. Noch schnell Ersatzreifen und Kanister in den Container schieben, schon schließt sich das Tor. Vorwitzig schaut das Dach mit dem Gepäckträger oben aus dem Container heraus, der Rest geht gut geschützt auf die Reise. Viel kann ihm nun nicht mehr passieren. Eine trügerische Hoffnung!

Ich sage ihm „Adieu“. Ihm, meinen treuen Kameraden auf der beschwerlichen Etappe quer durch die Sahara und den Norden Afrikas. „Hoffentlich kann ich dich in *Singapore* heil in Empfang nehmen!“ In drei Wochen soll er dort sein.

Frohgemut mache ich mich auf den Heimweg, esse ein letztes Mal in *Mombasa* und treffe mich mit den Freunden. Morgen werden wir die letzten gemeinsamen Kilometer fahren: Karin und Reinhold wollen mich nach *Nairobi* zum Flugplatz bringen.

Am Abfluggate schließen wir uns noch einmal in die Arme, die Trennung fällt schwer, die Augen werden feucht. Die letzten Monate voller aberwitziger Anstrengungen haben uns zu echten Freunden werden lassen. Doch hier trennen sich unsere Wege fürs Erste. Viele Monate werden wir uns nicht sehen, werden uns durch ganz unterschiedliche Welten schlagen. Doch nächstes Jahr treffen wir uns wieder. Ganz bestimmt. Versprochen! Auf Wiedersehen, Karin, auf Wiedersehen, Reinhold!"

"Auf Wiedersehen, Afrika!"

Während mein Sandfloh über den indischen Ozean schwimmt, schaue ich zu Hause kurz nach dem Rechten, besorge Ersatzteile und Kleinigkeiten. Danach will ich meine Freundin Ramty abholen. Während meines letzten Arbeitseinsatz auf Java (Indonesien) hatte ich sie kennengelernt und möchte nun die zweite Etappe durch Südostasien mit ihr gemeinsam bestreiten. Keine gute Idee, wie sich später herausstellen soll, denn eine Globetrotterin ist sie nicht.

Der Flieger bringt mich durch die schwarze Nacht heim nach München. Im bequemen Sessel - den konnte man sich 1987 noch leisten - schweifen die Gedanken zurück, lassen die Stationen den ersten Abschnitt meiner Weltreise Revue passieren: die Hoch- und Tiefpunkte dieser langen und strapaziösen Etappe ziehen sich durch Nord- und Ostafrika wie die Perlen einer Gebetskette.

- Pannen mit Radlager und Differential gleich zu Beginn: die erste Versuchung, aufzugeben;
- die wiederholten Pannen mit der gerissenen Steuerkette des Motors, die um ein Haar das Aus der gesamten Reise bedeutet hätten;
- das tragische Schicksal des Motorradfahrers in Kamerun, der drei Tage vor Weihnachten aufgeben musste;

- die feuchtfröhlichen Weihnachts- und Silvesterfeiern in Bangui,
- die chaotische Durchquerung Zaïres, Seite an Seite mit guten Freunden,
- die Besteigung des Mount Kenya mit seiner überwältigenden Natur.

Technisch gesehen war die erste Etappe durch Afrika die härteste und anstrengendste der ganzen Reise. Für den Sandfloh wie für mich selber. Doch waren wir nicht ausgezogen, um uns genau an solchen Herausforderungen zu messen? Zum Schluss konnten wir ja ganz zufrieden sein - haben wir uns doch trotz der nicht alltäglichen Widerwärtigkeiten ganz tapfer geschlagen - der Sandfloh und ich.

22.304 Kilometer quer durch Afrika. Auf abenteuerlichen, ja haarsträubenden Pisten, durch Sand und Schlamm, auf eintönigen Teerstraßen. In sechs Monaten, auf den Tag genau. Keine schlechte Leistung, oder?

Diese Strecke kann man schneller schaffen - keine Frage! Doch ich möchte ja etwas erleben, will Land und Leuten kennenlernen, will Zeit haben zum Genießen der Natur, zum Nachdenken über Gott und die Welt! Wenn ich die erste und anstrengendste Etappe Revue passieren lasse, war sie ein dicker Meilenstein auf dem Weg zu neuen Erkenntnissen, zu neuen Einsichten.

Ein Meilenstein auf dem Weg zu neuen Horizonten.

Drei Wochen bin ich erst auf Achse. Am ersten September war ich von zu Hause aufgebrochen. Pünktlich auf die Minute - mit zwei Monaten Verspätung!

Die Vorbereitungen hatten sich gewaltig in die Länge gezogen, wieder und wieder musste ich den Abfahrtstermin verschieben - die Tage vergingen wie im Flug und es gab noch so viel zu erledigen. Auch am ersten September war noch nicht alles fertig. Nur ich - mit den Nerven! Zeit für eine Probefahrt blieb natürlich nicht.

Ein letztes gutes Abendessen. Schon dabei rollen die Tränen - Tränen der Freude und Tränen des Abschieds. Noch einmal schließe ich die Eltern in die Arme, dann 'rein ins Fahrerhaus. Der kalte Diesel nagelt, die kreischenden Fanfaren reißen die Nachbarn aus dem ersten Schlaf - langsam rolle ich in die Nacht hinein - mein Ziel ist *Sydney* - am anderen Ende der Welt.

Kurz nach Mitternacht ereilt mich schon das erste Malheur! Das fängt ja gut an! Ein Benzinschlauch springt ab, der Motor stottert, bleibt stehen. Das passiert fünf, sechs Mal bis ich den Fehler finde. Kinderkrankheiten!

Am *Maloyapass* die nächste Überraschung: die Maschine zieht nicht recht und beim Bergabfahren spuckt der Auspuff dicke weiße Wolken. Die anderen Autofahrer schimpfen und hupen. Ich weiß nicht, woran es liegen kann, bin froh, wenigstens heil über die Berge zu kommen. An der Grenze zwischen Italien und Frankreich schließlich ohrenbetäubendes Poltern an der Tunneldecke: der Bügel über die Reservekanister ist völlig verbogen! Hoch über der Riviera dann schon wieder lautes Gepolter - diesmal aus dem Motorraum - ich halte die Riemenscheibe in der Hand, die eigentlich

Kompressor und Lüfter antreiben sollte. Noch mehr Kinderkrankheiten?

Ich bin heilfroh, in *Paulhan* - dem Feriendomizil meiner Eltern - einen letzten Anlaufpunkt zu haben, wo ich die Kleinigkeiten in Ordnung bringen kann. Der Werkstattleiter ist ausgesprochen hilfsbereit und schweiß alles, was ich nicht selber richten kann. Vor allem auch den angebrochenen Lüfterhalter, eine totale Fehlkonstruktion! Sollte man daraus nicht etwas lernen?

Es folgt die verspätete, aber dringend notwendige Probefahrt. Nun scheint wirklich alles in Ordnung. „Bis du sicher?“ Der Weg führt weiter nach Westen, an die *Côte d'Argent*. Entsetzt muss ich feststellen, dass der nette Strandparkplatz früherer Touren einem mondänen Vergnügungsviertel gewichen ist.

Etwas weiter finde ich doch Muße für die ersten Tage der Erholung, die ersten Tage des Abschaltens nach dem Stress der vergangenen Wochen. Danach geht es hinüber ins Baskenland hinauf ins kastilische Scheidegebirge bei *Tolosa* (hinter *San Sebastian*) und *Vitoria*.

Seit der spanischen Grenze pfeift ein kalter, feuchter Wind durchs Fahrerhaus. Genau seit dort fahre ich nämlich ‚oben ohne‘, sprich ohne das schützende Verdeck meines Cabrio-Fahrerhauses. Ich ziehe den Anorak über beide Ohren und sehne mich nach der warmen Sonne Spaniens. Südlich von *Madrid* lügt sie ab und zu hervor.

Strahlender Sonnenschein und fünfundzwanzig Grad empfangen mich in *Granada* mit seiner mächtigen *Alhambra*. Weiter unten, hinter *Motril*, mitten im gnadenlos zubetonierten Ferienort *Marbella* finde ich schließlich ein wirklich nettes Plätzchen zum Rasten. Links ein riesiges Hotel, rechts ein klotziger Palast, dazwischen winzig klein der Sandfloh. Herrlicher Sandstrand, Blick aufs Meer, Ruhe, Einsamkeit. „Nirgendes

kannst du einsamer sein als inmitten einer Menge Menschen!“

Bis *Gibraltar* ist es nicht mehr weit. Trotz der Ermahnungen der britisch-behelmtten Bobbies an der Grenze lege ich mich am südlichsten Leuchtturm Europas schlafen. Von der anderen Seite der Straße von Gibraltar glitzern schemenhaft die ersten Lichter Afrikas herüber.

Afrika, welche Faszination geht noch immer von diesem Namen aus! Zum vierten Mal stehe ich inzwischen diesem uralten, fremdartigen Kontinent gegenüber. Von seiner berausenden Faszination hat er in all den Jahren nicht ein Jota verloren. Nicht umsonst spricht man in Globetrotterkreisen vom Afrika-Fieber.

Die Lichter der spanischen Enklave *Ceuta* schimmern herüber. Wie nirgendwo sonst auf der Welt stehen sich hier, an den antiken *Säulen des Herkules* zwei völlig unterschiedliche Kontinente auf engstem Raum gegenüber. So nahe beisammen! Und doch liegen Welten dazwischen!

Noch einmal blicke ich hinüber auf den nahen und doch so fremden Kontinent. Brodelnd vor Aufregung, rolle ich die letzten Kilometer in Europa, hinüber zum Fährhafen von *Algeciras*. Zwei Stunden später und 12.100 Pesetas ärmer rollen wir gegen Mittag auf den neuen Erdteil.

AFRIKA. Endlich!

Schon fangen die Abenteuer an. Vorher noch zollfrei Tanken, dann die Ungewissheit an der Grenze zu Marokko. Zum fünften Mal stehe ich inzwischen an dieser Grenze, doch von ihrem Schrecken hat sie nichts verloren. Vor sechs Jahren - auf dem Höhepunkt des West-Sahara-Konflikts - hatten uns die Grenzer eiskalt hinausgeworfen, nachdem sie den Sandfloh erspäht hatten. Werden sie mich diesmal hineinlassen? Was kann ich tun, wenn nicht? Warten, bis am

nächsten Morgen die Ablösung kommt? Es mit dem Zweitpass noch einmal probieren?

Der Pass mit den ausgefüllten Formularen verschwindet in einem finsternen Fensterchen - einem schwarzen Loch der Astronomie nicht unähnlich. Bei Wohlwollen der Gendarmen sollte er dort früher oder später auch wieder auftauchen. Meistens später! Diesmal wollen sie es ganz genau wissen. Der Heini hinter dem finsternen Loch verlangt nicht nur meinen Pass, obendrein will er Führerschein und die Papiere fürs Fahrzeug sehen. Sein Widerwillen steht ihm ins Gesicht geschrieben. Schließlich bleibt ihm wohl doch nichts anderes übrig, als mir den Stempel in den Pass zu drücken. Mit finsterner Miene reicht er mir alles zurück.

Die zweite Stunde wartete ich geduldig am Zoll. Die Daten des Sandfloh werden in ein riesiges Buch eingetragen - Fahrgestellnummer, Motornummer, Zulassungsnummer, Carnet-Nummer, Führerscheinnummer, Passnummer, - hoch lebe die Bürokratie! Dann ein Stempel in meinen Pass und noch einmal all die Zahlen! Die eigentliche Zollkontrolle ist nur noch Formsache. Der greise Zöllner kennt den Sandfloh offenbar von früher, jedenfalls gibt er sich nicht viel Mühe, etwas zu finden. Das Militär fragt noch nach Waffen und Sprechfunk - doch die verräterische Radioantenne habe ich längst abmontiert.

Der Schlagbaum hebt sich, behutsam rolle ich darunter durch. Ich bin in Marokko!

Die Uhr zeigt Mittag am 17. September, ich habe den bisher schlimmsten Grenzübergang glücklich hinter mir. Das folgende Erdbeben rührt vermutlich von dem Felsbrocken her, der mir vom Herzen fällt. Erleichtert koche ich ein leckeres Mittagessen, denn das Frühstück war wegen Aufregung ausgefallen.

Die Abenteuer gehen prompt weiter! Die ersten zweihundert Kilometer durch das *Rif-gebirge* zeigen

Bodenwellen jeder Größe. Besonders bei den langwelligen vollführt der Sandfloh regelrechte Luftsprünge, bockt wie ein unwilliger Muli. Sollte er etwa ahnen, was ihm bevorsteht? Der holprige Belag tut ein Übriges, lässt alles klappern, was noch einigermaßen festgezurrat war. Willkommen in Afrika!

Jenseits des Gebirges bessert sich das Bild: in flottem Tempo geht's durch die *Rharb*-Ebene nach *Fez*. Der alte Camp dort ist allerdings geschlossen und der neue schlecht beschildert und mitten in der Nacht unmöglich zu finden. So parke ich notgedrungen in einer ruhigen Gasse am Straßenrand. Ein Ort, der in Afrika nur bedingt zu empfehlen ist! Kein Wunder, dass ich kaum ein Auge zutun kann. Kinder und zwielichtige Gestalten huschen ums Auto, bald kläfft ein Köter, bald wiehert ein Muli. Die erste Nacht in Afrika wird zum Martyrium.

Lange vor Sonnenaufgang sitze ich wieder auf dem Bock, lasse die Stadt hinter mir und klettere die Berge des mittleren Atlas hinauf bis ich bei *Ifrane* einen ausgesprochen netten und ruhigen Platz finde, an dem ich zu Ende schlafen darf.

Hier lässt es sich wahrlich aushalten! An den Hängen des mittleren Atlas gelegen, ist das Klima erfrischend kühl, die grün gedeckten, aparten Häuser, die Wälder ringsum und die farbenprächtigen Rabatten entlang der Straßen lassen gar nicht ahnen, dass die Sahara jenseits dieser Hügel alles Leben zunichtemacht. Wasser, dieses köstliche Nass, dort unten kostbarer als BENZin, sprudelt hier in hohen Fontänen aus prächtigen Springbrunnen inmitten farbenfroher Blumenrabatten. Ich sauge mich förmlich voll am Überfluss der Natur, an den Farben der Blüten, am Glitzern des Wassers, am heimeligen dunklen Grün der Tannen, am kontrastierenden Hellgrün der Ziegeldächer.

Die Farben des Lebens, die Farben der Natur.  
Werde ich sie vermissen in den eintönigen Weiten der  
Sahara?

Und wie ich sie vermisse, die Farben der Natur, die frischen Farben des Lebens! Doch davon später. Zunächst habe ich kaum ein Auge für die prächtige Natur, selbst dann nicht, wenn sie aus bizarren Sanddünen beim ersten Morgenlicht besteht.

Zunächst habe ich mit Engstirnigkeit, Dummheit und Ignoranz zu kämpfen. Das fängt beim Platzwart des Camps an, auf den ich mich in *Ifrane* verkrochen hatte. Mit ihm ist nicht gut Kirschen essen. Außer einer einzigen funktionierenden Dusche - natürlich mit eiskaltem Wasser - und einer versifften Toilette hat der Campingplatz nichts zu bieten. Dafür will der Heini 15 Dirham haben, ein halbes Vermögen! Auch meinen Pass will er haben. Am andern Morgen aber möchte ich früh aufbrechen, und deshalb schon am Abend bezahlen. Unmöglich! Über eine halbe Stunde rede ich an ihn hin, aber er hat kein Einsehen. Ich muss meinen Pass abgeben! Dass es nur der wertlose Blutspendepass ist, merkt der Heini nicht.

Ein Spaziergang durch das nett angelegte *Ifrane* entschädigt mich für alle Platzwarte Marokkos. Ein letztes Mal kann ich mit den Eltern telefonieren, kann den Sandfloh schrubben und mit den Nachbarn plaudern. Dann verkrieche ich mich in den Schlafsack - ich will ja früh aufbrechen.

Doch ohne Platzwart komme ich nicht raus. Der schläft derweil seelenruhig irgendwo im Dorf, obwohl die Sonne schon hoch am Himmel steht. Erst nach einer Stunde habe ich ihn endlich aufgetrieben, bezahle und er zerrt den wichtigen Pass aus seiner schmutzigen *Djelabba*.

Ziemlich verärgert rolle ich hinauf in die Berge, die sich in zwei mächtigen Gebirgszügen vor mir erheben. Heute will ich endlich die geliebte Sahara erreichen! Am *Col du Zad* (2178 m) ist der *Mittlere Atlas* geschafft,

am *Tizi n`Talrhemt* (1907 m) auch der südlichere, der *Hohe Atlas*.

Die Gegend ist auffallend grün, weniger ausgetrocknet, als ich sie von früheren Reisen in Erinnerung habe. Die meisten Flüsse führen sogar Wasser, die Ernte ist in vollem Gange. Sesshafte Berber mähen die Felder, sammeln den letzten Halm Stroh für den bevorstehenden, kalten Winter. Weit und breit ist nichts zu sehen von der nahen Wüste.

Kaum habe ich an der *Gorge du Ziz* das sogenannte ‚Tor zur Sahara‘ durchfahren, da packt mich die Wüste aber gleich mit Gewalt. Ab *Er-Rachidia* bläst mir ein Sandsturm entgegen, dass ich kaum vom Fleck komme. Mit vierzig Stundenkilometern krieche ich Richtung Westen.

In der grandiosen *Todra*-Schlucht, nördlich von *Tinerrhir* hat sich der reißende Fluss in früheren Jahrtausenden so tief in den weichen Sandstein geschnitten, dass man am Grund der Schlucht die Sonne nur zur Mittagsstunde sieht. Das Flussbett ist gerade breit genug für den Sandfloh, ohne dass er links und rechts an den Felsen entlangschrammt. Dieser abgelegene, unzugängliche Ort mit seinen lotrechten Felswänden bietet ein hervorragendes Versteck. Über viele Jahre hin konnten sich hier die marokkanischen Freiheitskämpfer der französischen Kolonialmacht widersetzen. Das war Anfang dieses Jahrhunderts. Halsbrecherische Höhlen in den senkrechten Felswänden zeugen noch heute davon.

Nicht weit von der geschichtsträchtigen Schlucht findet man versteckt einen ebenso malerischen Campingplatz. Und der fällt ganz aus dem Rahmen! Nicht nur durch seinen freundlichen Platzwart. Es gibt sauberes, warmes (!) Wasser zum Duschen und die Toiletten sind pieksauber - Welch ein Unterschied zu meiner letzten Bleibe! Bald nach Sonnenuntergang legt sich

auch der Sturm, es ist angenehm warm und bald schlafe ich fest.

Am frühen Morgen breche ich Richtung Südosten auf, Richtung *Erfoud*. Genau hier, an den malerischen *Dünen von Rissani* hatte ich mich vor acht Jahren infiziert - Diagnose: Wüstenfieber. Unheilbar, ansteckend, doch mit angenehmem Krankheitsverlauf.

Inzwischen habe ich weit imposantere Dünengebiete als die bei *Rissani* kennengelernt, aber die Erinnerung bleibt: das erste Mal unter freiem Himmel schlafen, das erste Mal auf einer Piste fahren, das erste Mal den Wagen freischaufeln. Damals, mit dem legendären 'Bunny', einem 850-er Mini Cooper! Dem wohl unpassendsten Fahrzeug für eine Wüstentour! 1978 war das!

Tief in Erinnerungen versunken, rolle ich in *Erfoud* über die große Kreuzung. Die einzige mit Ampel. Pfeift da nicht jemand? Das wird doch wieder nur so ein Polizist sein! Es ist grün, ich rolle weiter, da pfeift es noch einmal. Der meint sicher nicht mich ...

Doch!

Wutschnaubend hält er das nächstbeste Fahrzeug an, ein langsames Mofa und tuckert mir hinterher. Ich sehe ihn im Rückspiegel und kann nur lachen. Was will der Heini nur? Ausgerechnet hier muss ich zur Tankstelle - Sprit bunkern für die nächste lange Etappe.

Wutschnaubend hält er neben mir und fordert schreiend, meine Papiere zu sehen. Im Nu sind wir vom ganzen Dorf umringt. Nicht, dass ich meine Papiere nicht vorzeigen will, aber nicht so einem Hanswurst! Der hat ja nicht 'mal Lametta auf der Schulter! Bevor die Lage eskaliert trifft der Rest der Dorfgendarmerie ein und zwei andere Polizisten bitten mich in freundlichem Ton, doch bitte den Pass vorzuzeigen und mit aufs Revier zu fahren.

Dort sind alle sehr freundlich, man fragt nach dem Woher und Wohin, staunt über die vielen Visa in

meinem Pass und meint, ich würde viel in der Welt herumkommen. Der Offizier wünscht mir „Bon Voyage“, ich danke ihm, schwinge mich auf den Fahrersitz und lasse den pikierten Heini im Hof stehen. Warum er mich rausgepiffen hat, werde ich wohl nie erfahren!

In flotter Fahrt - mit langen Mittagspausen - geht es weiter nach Osten in die entfernteste Ecke Marokkos, über *Bouarfa* nach *Figuig*, einer winzigen Oase an der algerischen Grenze. Mithin der einzige Grenzposten an der zweitausend Kilometer langen Demarkationslinie. Die Abfertigung im Dorf geht wider Erwarten recht flott und Minuten später rolle ich zur eigentlichen Grenzstation: zwei windige Zelte und ein Schlagbaum in einem schmalen Talkessel zwischen stacheldrahtbewehrten Felsrücken.

Zum vierten Mal muss ich die Papiere vorweisen. Und zum allerersten Mal wird nach einer Devisenerklärung gefragt. Die ich natürlich nicht habe, weil sie *nirgendwo* gefordert wird! Bei *Ceuta* jedenfalls ist das Papier völlig unbekannt! Und hier macht der Zöllner eine Riesen Affäre daraus.

Zehn Prozent Zoll sind zu zahlen! Auf alle Devisen, die ich an Bord - und folglich nicht deklariert - habe! Und das sind einige, muss ich doch ein halbes Jahr damit über die Runden kommen! Achthundert US-Dollar Zoll sind fällig. Er droht, filzt den Wagen von oben bis unten, setzt seine gewichtige Mine auf und reserviert mir schon einen Platz im 'Kalabusch'. Abwiegeln meinerseits - Drohen seinerseits. Zermürbt einigen wir uns nach einer Stunde auf ein Geschäft unter Freunden - *Monkeybusiness!* - 250 Franc. Französische. Für ihn und seinen Chef. Lachend wünscht er mir danach eine gute Fahrt.

Ich könnte mich in den Hintern beißen!

Und das Schlamassel hat noch kein Ende. Auf der algerischen Seite des Schlagbaums geht's zwar bei der Polizei erfreulich flott, aber auch hier stellt sich

der Zöllner quer. Es herrscht wenig Verkehr um diese Jahreszeit - ein einsamer Grenzposten, kaum Touristen, kaum Bakschisch - ein hartes Leben! Armer Zöllner!

Um ihn gütig zu stimmen, lasse ich mich breitschlagen, hundert Mark bei ihm schwarz zu tauschen. Zu einem Kurs, bei dem er ein Riesen Geschäft macht. Als Dank filzt er den Sandfloh auf Teufel komm 'raus. Er kehrt das Unterste zu oberst, findet Sachen, von denen ich selber nichts wusste - wie den verschollenen Ring, den ich Ramty geschenkt hatte. Der verschwindet kurzerhand in der Tasche seiner *Djelabba*. So ein Gauner!

Herbe Verluste! Ich bin wütend. Nicht so sehr auf die Grenzer als auf mich selber. Wie ein Schuljunge lasse ich mich über den Tisch ziehen. Dabei stehe ich nicht das erste Mal an dieser vermaledeiten Grenze! Und dass Grenzer in dieser Gegend korrupt sind, ist ja nichts Neues! Warum bin ich so blauäugig da reingeschlittert? Ein bisschen Vorbereitung und alles wäre glatt gelaufen. Ich Rindvieh!

In *Beni-Dunif* noch schnell zum Tanken (der Sprit in Algerien ist wirklich billig!) und die obligate Versicherung abschließen. Dann aber nichts wie weg aus dieser verflixten Grenzregion. Spät am Abend kann ich mich bei *Taghit* endlich in den kuscheligen Schlafsack verkriechen, aber lange kein Auge zutun. Die Gedanken sind noch immer an der Grenze und ich verfluche die gerissenen Zöllner - und mich selber.

Das warme Licht des Sonnenaufgangs zaubert am nächsten Morgen bizarre Schatten in die sanft geschwungenen Sanddünen. Seit Monaten hatte ich mir diesen Moment ausgemalt, nun schweift der Blick über das endlose Sandmeer des *Grand Erg Occidental*. Die Wüste hat mich wieder. Endlich! Hundertdreißig Meter unter mir die dunkelgrünen Palmen der malerischen Oase von *Taghit*. Kaum satt sehen kann ich mich an

der Vielfalt der Formen, den sich ständig ändernden Farben des Sandes, den anmutig fließenden Formen der Dünen. Ich bin wieder zu Hause!

Der Wind treibt feine Sandkörner vor sich her, zaubert neue Formen und Gestalten. Keine zwei Dünen sind gleich - eine anmutiger als die andere. Fußstapfen unterbrechen die Gleichmäßigkeit der Dünensichel. Meine. Neue Sandkörner füllen die Spur schnell wieder auf. Bald ist nichts mehr zu sehen. Spuren sind vergänglich. Der Mensch ist vergänglich. Die Natur bleibt!

Gedanken huschen durch meinen Kopf. Fasziniert bewundere ich das Spiel von Wind und Sand. Versuche, die Formen, die Farbenvielfalt dieses Dünenmeers in Bilder zu fassen - es gelingt mir nur kümmerlich. Man muss hier gewesen sein, man muss es mit eigenen Augen gesehen haben dieses tägliche, grandiose Schauspiel eines Sonnenaufgangs in den Dünen der Sahara!

Nicht halb so intensiv prägen sich ein paar Stunden später die Felsritzungen ein, die ganz in der Nähe seit Jahrtausenden die Felsen eines markanten Abbruchs zieren. Löwen und Gnus sind zu bewundern, Giraffen und Nashörner, alle in ausdrucksvollen, gut erhaltenen Erdfarben gemalt. Viertausend Jahre datiert man diese Zeichnungen zurück: antikes Graffiti. Imposant auch der geschichtliche Hintergrund: damals lebten sie tatsächlich hier, die Löwen und Gnus, die Giraffen und Nashörner. Vor zirka viertausend Jahren setzte dann wohl eine gewaltige Klimaverschiebung ein und vertrieb sie in die Savannen des südlicheren Afrikas. Mit den Tieren flüchteten auch die Menschen, die sie jagten. Zurück blieb die größte zusammenhängende Wüste dieser Erde, die Sahara. Allenfalls Skorpione und Eidechsen können heute ihrer Trockenheit und Hitze trotzen.

Und ein paar Schweizer. Die überholen mich nämlich mit ihrem VW-Bus, als ich auf dem Weg nach *Igli* die Mittagspause ausdehne. Wider Erwarten macht mir

die Hitze ganz schön zu schaffen. Bei fünfunddreißig Grad zu Mittag habe ich wenig Lust, mich ans Steuer zu setzen. Zudem kommt mit untypischer Präzision um elf Uhr ein glühend heißer Wüstenwind auf und bläst beständig aus Osten. Nicht wirklich angenehm! Lieber nützte ich die kühlen Morgen- und die erträglichen Abendstunden und lege eine lange *Siesta* ein. Ganz wie die Einheimischen, die man mittags nie auf der Straße sieht.

Trotz Pause erreiche ich abends bei *Merzou* ein malerisches Plätzchen zwischen Palmen und Sand, direkt neben einem Ziehbrunnen. Herrlich.

Es soll die vorerst letzte ruhige Nacht werden!

Nach ein paar Kilometern am nächsten Morgen Richtung Süden, Richtung *Kerzaz* dringen dicke schwarze Rauchwolken aus dem Radlager - hinten links.

Sofort anhalten. Ich besehe mir den Schaden: Außen ist nur eine lockere Verschlusschraube auszumachen, aber als ich mit einiger Mühe Reifen und Bremstrommel demontiert habe, fallen mir die ersten Teile eines zerfetzten Radlagers entgegen. Die übrigen Teile tummeln sich lose zwischen den Zähnen des Vorgeleges. SCH.....!! Das ist so ungefähr das Schlimmste, was passieren konnte. Hier in der Mitte von Nirgendwo.

Ein neuer Radlager findet sich natürlich nicht in der Ersatzteilkiste - Murphy sei Dank! Also kühlen Kopf bewahren! Die Möglichkeiten abwägen! Viele Möglichkeiten gibt es ja nicht. Könnte ich einen der großen LKWs der staatlichen Transportgesellschaft *SNTR* anhalten und den Sandfloh aufladen? Aber das wird teuer und gefährlich, weil illegal. Oder den Sandfloh hier stehen lassen und in einer Oase Ersatzteile holen? Und wenn ich wiederkomme steht von dem Sandfloh nur noch das Gerippe! Nein, dieses Risiko kann ich nicht eingehen!

Da verlasse ich mich lieber auf die legendären Fähigkeiten des Sandflohss, den Fahrer *nie* im Stich zu lassen. Mit ein bisschen guten Willen und Geduld schafft er es doch sicher zurück. Wenigstens die hundert Kilometer zur nächsten Oase, nach *Beni-Abbes* - drei Radlager müssen genug sein!

Also alles notdürftig zusammenbauen, gut ölen - und beten! Im Schneckentempo krieche ich zurück. Noch nie kamen mir hundert Kilometer so weit vor! 'Grand Erg' heißt treffend das Hotel, wo ich den Sandfloh nach acht Stunden Fahrerei unterstellen kann. Wenigstens ist er in Sicherheit!

Dann den Ersatzteilkatalog wälzen (der ist immer dabei). Die Teile, die ich brauche sind schnell gefunden. Am nächsten Morgen ein langes Telefonat mit DAIMLER-BENZ in *Algier*. Ob sie die Teile zufällig da hätten - verhaltenes Gelächter. Tags darauf soll jedoch ein Mitarbeiter kommen, der die Teile aus Deutschland mitbringen kann. Klasse! Am Samstag sollen die Teile in *Algier* sein.

Die Fahrt mit dem Bus in die überfüllte Hauptstadt ist ein Abenteuer für sich, die Zimmersuche ein weiteres. Dennoch stehe ich Samstagmorgen pünktlich an der DAIMLER-BENZ-Vertretung. Die Teile sind tatsächlich eingetroffen - deutsche Präzision! Danke an den netten Mitarbeiter! Sonntagnachmittag rollen wir wieder in *Beni-Abbes* ein. Dem nächsten Tag sehe ich voll Hoffnung und Optimismus entgegen.

Schon beim Säubern und Zerlegen kommen mir Zweifel, ob das wieder zu reparieren ist. Die hundert Kilometer, die ich praktisch ohne Lager fahren musste, haben im Gehäuse tiefe Furchen hinterlassen. Schon die Probefahrt mit dem neuen Lager zeigt, dass es so nicht geht: Öl trieft aus allen Dichtungen, die Nabe eiert und die Verschlusschraube löst sich schon nach hundert Metern wieder. Ein neues Gehäuse und ein

neuer Achsstummel müssen her - besser gleich eine ganze Halbachse!

Au weih! Das wird teuer! Das alles von DAIMLER-BENZ schicken lassen, wird ein Vermögen kosten - da kann ich die Reise gleich abbrechen! Doch erst einmal sehen, ob sich hier nichts Passendes auftreiben lässt. Beim Militär fahren doch Tausende baugleicher UNIMOGs herum!

Nach drei Tagen muss ich die Suche unverrichteter Dinge abbrechen. Keine Chance! Das Militär will nicht helfen, und die Werkstätten verweisen mich an DAIMLER-BENZ. Die Stimmung ist im Keller, endloses Warten und Nichtstun kotzen mich an! Doch was soll ich tun, ohne eine hundertprozentige Reparatur kann ich weder weiter fahren noch zurück nach Hause.

Doch halt! Eine Möglichkeit gibt es vielleicht noch! Je länger ich darüber nachdenke, desto besser gefällt mir die Idee. Ja, genau. Das werde ich tun!



Im Nachhinein betrachtet, war die Idee nicht schlecht. Fast schon genial. Nicht eben gratis, aber ein gutes Stück billiger als die Ersatzteile von DAIMLER-BENZ oder ADAC schicken zu lassen.

Bevor ich die Idee umsetzen kann, renne ich zwei weitere Tage in *Bechar* von Pontius zu Pilatus. Doch das Glück ist mir einfach nicht hold. Oder doch? Während ich von einer Werkstatt zur anderen renne, entdecke ich am besten Hotel der Stadt drei VW-Busse. In großen Lettern prangen drei Buchstaben an der Seite: für diese Firma hatte ich die Jahre vor der Abreise gearbeitet. Hier in *Bechar* bauen sie eine neue Antennenanlage für den algerischen Rundfunk. Welch ein Zufall! Der leitende Bauingenieur freut sich, einen ehemaligen Kollegen zu treffen und erklärt sich gerne bereit, auf den Sandfloh aufzupassen.

Meiner Idee steht also nichts mehr im Wege. Frohen Herzens, wenn auch nicht ganz so frohen Geldbeutels besorge ich mir ein Flugticket nach München. Kein leichtes Unterfangen! Flugtickets sind in harter Währung zu bezahlen! 'Déclaration de Cession des Devises' heißt das heilige Papier, ohne das man kein Ticket erstehen kann. Das aber will die Bank nur gegen Vorlage des Tickets hergeben, usw., usw. Der ganze Vormittag geht dabei drauf.

Den Sandfloh kann ich wie vereinbart an der Baubacke meiner Ex-Firma parken und der Bauleiter bringt mich persönlich zum Bus. Viel schneller als erwartet kann ich meine Idee umsetzen - und bin ich auf dem Weg nach Hause. "Ja, Bub, wo kommst Du denn her?" ist alles was meine Eltern hervorbringen, als ich sie bei der Gartenarbeit überrasche und sie sich vom ersten Schreck erholt haben.

Am nächsten Morgen glühen die Telefonleitungen, aber - bezahlbare - Ersatzteile für einen fünfundzwan-

zig Jahre alten UNIMOG sind schwer zu finden. Erst beim *Derks* habe ich Glück, er handelt mit gebrauchten Bundeswehrfahrzeugen. Bei ihm hatte ich auch den gebrauchten SanKa<sup>2</sup> erstanden, den ich in langen Stunden um- und ausgebaut und schließlich auf den Namen Sandfloh getauft hatte. Schon damals hatte er stattliche zwanzig Jahre auf dem Buckel. Aber ein UNIMOG blüht in dem Alter gerade erst auf! Ich kann mich wirklich nicht beklagen - trotz des Achslagers, das jetzt nur noch aus Krümeln besteht!

Beim *Derks* jedenfalls werde ich fündig, ich soll gleich am Nachmittag vorbeikommen. Zwischen den Schrotteilen ist schnell das passende gefunden - eine komplette Halbachse mit Vorgelege, Achsstummel und allem Drum und Dran. Recht gut erhalten - und mit zweihundert Mark ein wahres Schnäppchen. Glücklich über meinen Fang, schrubbe ich die versifften, öligen Teile und organisiere den Rückflug. In der Nacht plagen mich Alpträume. Im Traum habe ich die falsche Achse besorgt, muss noch einmal hin- und zurückfliegen, weil nichts passt. Schweißgebadet wache ich auf.

Vorsichtshalber schaue ich meine Achse noch einmal an - und wirklich, es ist die falsche! Der UNIMOG hat nämlich zwei identische, allerdings verschieden lange Halbachsen, das Differential sitzt nicht genau mittig, eine UNIMOG-Spezialität! Mist! Wieder einmal könnte ich mich in den arg geschundenen Hintern beißen.

Das Teil ist schnell umgetauscht und von neuem geschrubbt und verpackt. Die Damen am Schalter stauen nicht schlecht, als ich am Dienstag für die Maschine nach *Algier* einchecke, die zentnerschwere Halbachse unterm Arm! Vierzig Kilo Übergepäck hätten noch mal ganz schön zu Buche schlagen können, aber

---

<sup>2</sup> SanKa = Sanitätskraftfahrzeug, sprich Krankenwagen der Bundeswehr

die *Air Algerie* nimmt sie kostenlos mit. So geht am Schluss meine Rechnung doch noch ganz gut auf:

- A) Ersatzteile - Neupreis DM 1.200.-  
+ Zoll + Versand + DM ?????.-
- Ersatzteile vom Schrott DM 200.-
- Flug Algier - München (DA 1200) DM 400.-
- Flug München - Algier DM 686.-
- B) Summe: DM 1.268.-.

Mit ein wenig *Bakschisch* sitze ich noch am gleichen Abend im Nachtbus nach *Bechar*, wo der Sandfloh sehnsüchtig auf meine Rückkehr wartet. Nach einer nächtlichen Busfahrt voller Probleme (der Fahrer war eingenickt) stehe ich wieder vor ihm. Er ist soweit wohlauf, nur von einer zentimeterdicken Staubschicht geziert. Sichtlich erfreut ist er über die neuen Teile, die ich für ihn mitgebracht habe.

Die Reparatur ist schnell erledigt: Vorgelege abschrauben, alte Halbachse herausziehen, neue hineinstecken und alles wieder festschrauben. Bei der Probefahrt läuft alles o.k. Frischen Mutes will ich mich wieder auf die Socken machen. Viel zu viel Zeit habe ich wegen dieses vermaledeiten Radlagers verloren.

*Sydney* ist noch weit - verdammt weit!

Aber das Büro der Versicherung ist geschlossen, die alte Police abgelaufen. Zwei weitere nutzlose Tage hänge ich in *Bechar* herum, dieser ach so interessanten Garnisonsstadt am Rande der Wüste. Neben einer Stange Geld hat mich das Malheur mit dem Radlager vier Wochen Zeit gekostet. Zeit, die ich - eigentlich - gern anders verbracht hätte.

Doch es soll schlimmer kommen!

Zunächst geht es auf allzu bekannten Straßen wieder nach Süden, Richtung *Adrar* an der wenig befahrenen *Tannezrouft*-Piste. Dort will ich eine selten befahrene Piste quer durch die Wüste nach *Ain Salah* nehmen.

*Adrar* werde ich nie erreichen!

Zwanzig Kilometer vorher bockt der Sandfloh wieder, lauter als je zuvor. Bei einem mickrigen Schlagloch, wie ich sie schon zu Tausenden durchfahren habe. Diesmal rappelt es ganz gewaltig. Etwas schlägt rhythmisch gegen Metall.

Nichts wie anhalten und den Schaden inspizieren. Aber ich kann ich nichts finden! Beim besten Willen nicht. Alles scheint in Ordnung! Kein Ölleck, keine losen Schrauben, kein heißes Gehäuse. Nichts! Beim vorsichtigen Weiterfahren schnacket es wieder - dann ist Ruhe. Es hört sich fast so an, als ob eine Welle ausgerastet war und jetzt wieder ganz friedlich läuft. Erst viele Tausend Kilometer später soll sich herausstellen, was passiert war: beim Einschieben der neuen Halbachse in das Differential hatte sich ein Teil der Differentialsperre selbständig gemacht und kullerte nun munter im Öl herum. Ab und zu verhakt es sich zwischen den Zahnrädern und gibt dann diese kreischen, mahlenden, nervenzerfetzenden Geräusche von sich.

Doch davon habe ich noch keine Ahnung, kann nur ein lauwarmes Differential diagnostizieren und im Schneckentempo weiterfahren. Schlagartig ist meine Stimmung wieder tief im Keller. Bei einem spärlichen Mittagessen - wer mag in so einer fatalen Situation schon groß kochen - halte ich Kriegsrat. Mit mir selber. Mein Vertrauen in den Sandfloh ist endgültig dahin! Mit dem halb kaputten Fahrzeug die harten und nicht ganz ungefährlichen Pisten der Sahara wagen? Dazu fehlt mir der Mut. Dann die tausend Dinge, die ich mit mir rumschleppe! Bleibt der Wagen wirklich irgendwo liegen, kann ich mich selbst sicher irgendwie retten. Aber all die teuren Sachen? Allein die Fotoausrüstung! Ade, auf nimmer Wiedersehen! Hätte ich nur nicht so viel unnützes Zeug dabei!

Nein, dieses Risiko ist mir zu hoch! Was bleibt also? Umkehren? Heimfahren? Vielleicht kann ich ja den

Wagen doch noch irgendwie nach Australien bringen? Mit dem Schiff vielleicht? Oder auf dem Landweg über den Iran und Indien? Wenn ich erst daheim bin und ihn wieder auf Vordermann gebracht habe! Dann werde ich schon eine Lösung finden! Also erst einmal nach Hause!

Ein Fünkchen Hoffnung keimt auf. Neue Pläne, neuer Mut. Oder die Reisepläne ganz streichen und ein solider Bürger werden? Nach heftigen Meinungsverschiedenheiten - mit mir selbst - setze ich mich Richtung Heimat in Bewegung. Endgültig entscheiden kann ich später noch - in *El Golea*.

Mutlos und niedergeschlagen rolle ich zurück. Alle zehn Kilometer halte ich an, kontrolliere das Differential. Aber es wird nur handwarm. Kein Grund zur Sorge! Doch die Ungewissheit zerrt am eh schon arg lädierten Nervenkostüm. Zumindest *Timimoun*, die Stadt aus rotem Lehm mit den berühmten Sandrosen will ich besuchen!

Wieder mutig geworden, scheuche ich den Sandfloh in den hintersten Winkel der ausgedehnten Ebene von *Timimoun*. Rutsche auf einem riesigen Sandfeld in die Senke selbst hinunter. Das Fahren im weichen Sand macht irrsinnig Spaß. Keine Spur von einem halb kaputten Sandfloh. Den sandigen Hang hinunter. Wie Skifahren. Ich kann Haken schlagen, wedeln. Kühne Schwünge. Viel zu schnell ist der Hang zu Ende. Ich stehe unten in der Senke und rolle langsam die zerfurchte Piste zurück.

Offenbar fühlt sich der Sandfloh im Gelände weit eher in seinem Element als auf den eintönigen Teerstraßen. Jedenfalls muckt er kein bisschen. Schnurrt wie eine eins. Ob er weiß, was auf dem Spiel steht?

Bei *El Golea*, an der bekannten Straßengabel der Nationalstraße 1 muss ich mich endgültig entscheiden. Wie soll die Reise weitergehen? Nach links, über *Algier* nach Hause, Heimfahrt, Aufgabe, Blamage! Ein solides Leben? Oder doch lieber nach rechts - über *Ain Salah*

und *Tamanrasset* weiter in den Süden? Mit ein bisschen Glück sogar nach Schwarzafrika, Asien und Australien! Herausforderung, Behauptung, Erfüllung jahrelanger Träume, Urlaub? Hier wird es sich entscheiden.

Doch ein leerer Magen entscheidet nicht gerne. Deshalb erst einmal etwas Leckeres kochen und wieder einmal Kriegsrat halten. Links oder rechts, das ist hier die Frage. Reise oder Nichtreise. Sein oder Nichtsein. Die Entscheidung fällt schwer.

Nach rechts! *Sydney* ist mein Ziel! Und *Sydney* bleibt es!

Wie erwartet, ist die Hauptstraße N1 von *El Golea* nach *Ain Salah* in verheerendem Zustand. Zwischen den Schlaglöchern finde ich kaum ein paar Flecken dünnen, schwarzen Asphalts. Alle drei Jahre wird die Strecke frisch geteert, wurde mir erzählt. Doch jeder Unterbau fehlt und die heftigen Regenschauer der Wüste schwemmen weite Teile der Straße einfach weg. Die schweren LKWs erledigen den Rest.

So bleibt die Wahl zwischen dem Umkurven der Schlaglöcher oder staubigen Umleitungen. Ich entscheide mich für die *Deviation*. Die führen durch riesige Löcher voller *Fech-Fech*, einem mehlfeinen Staub, der durch alle Ritzen kriecht und zwischen den Zähnen knirscht. Obendrein verdeckt er oft kleine bis größere Felsbrocken. So zieht der Sandfloh eine dicke Staubwolke hinter sich und vollführt ab und an wahre Bocksprünge. Abgesehen davon scheint es ihm blendend zu gehen. Er schnurrt wie eine eins.

Bis heute früh!

Ich habe *Ain Salah* erreicht. Von hier aus will ich der N1 wieder weiträumiger ausweichen, nach Osten, nach *Amguid* und von dort weiter gen Süden, nach *Tamanrasset* - kurz *Tam* genannt - fahren, um so der Hauptpiste ein Schnippchen zu schlagen. Aber der Sandfloh macht mir erneut einen Strich durch die Rechnung.

Nur hundert Meter schafft er es von der Hauptstraße hinunter. Da macht es „plopp“, als ob ein kleiner Reifen platzt. Aber die sind alle heile. Nur am linken Vorderrad läuft das Öl in Strömen aus dem Vorgelege: der innere Simmering ist geplatzt! So geht's natürlich nicht weiter und ich rolle zurück zum Camp. Trotz des Sandsturms mache ich mich an die Reparatur, das passende Ersatzteil habe ich diesmal dabei. Nur der Einbau ist nicht so einfach: um die billige Dichtung zu wechseln, muss ich die gesamte Halbachse ausbauen, genauso wie vor ein paar Tagen an der Hinterachse. Daher bin ich noch ganz gut in Übung und schaffe alles an einem halben Tag.

Der Schweiß rinnt in Strömen, kein Wunder bei zweiundvierzig Grad im Schatten und harter Knochenarbeit. Von oben bis unten bin ich voll. Schweiß, Öl, Fett, Staub, Diesel und Sand, alles mischt sich zu einer widerlichen Pampe. Und die klebt auf der Haut wie ein Panzer. Nichts wie ab unter die Dusche!

Morgen in aller Frühe werde ich es erneut versuchen! Irgendwie muss die Durchquerung der Sahara doch zu schaffen sein! Auch wenn sich in den letzten Wochen alles gegen mich verschworen zu haben scheint.

Ich werde es schaffen. Ich muss es schaffen!

Nun bin ich endgültig auf dem Weg nach *Sydney*! Auch innerlich. Noch einmal umkehren? Kommt gar nicht in die Tüte! Also Augen auf, nach vorne schauen und nicht zurück!

Allah stehe mir bei!

*Sydney* ist ein Stück näher gerückt. 2.800 Kilometer weniger, doch noch immer 45.000 Kilometer entfernt. Zumindest die Sahara, diese erste große Hürde liegt hinter mir! Auch auf dieser Etappe hat sich wieder einiges ereignet! Wenn auch nichts so Spektakuläres wie auf der letzten - Glücklicherweise!

Das fängt damit an, dass ich in *Tamanrasset* Tagebuch schreiben will, der Rechner aber streikt. Das System ist abgestürzt, entweder ist es ihm zu heiß oder die Rüttelpisten bekommen ihm nicht. Jedenfalls macht er keinen Mucks mehr. So muss ich gehörig nachdenken, um über die vergangenen drei Wochen Tage zu berichten.

Nachdem ich damals in *Ain Salah* den Simmering erneuert und mich selbst gründlich geschrubbt habe, kann ich mich anderntags wirklich Richtung Osten aufmachen - Richtung *Amguid*. Schon nach wenigen Kilometern nimmt mich die große Einsamkeit gefangen. Welch ein Unterschied zu den vielbefahrenen Routen der N1. Der Kompass hilft mir, die Richtung beizubehalten und ich bin heilfroh um meine Detailkarten im Maßstab 1:200.000. Jeder Busch und jede Wegbiegung sind da eingetragen. Lachhafte Verkehrsschilder tun ein Übriges, den Touristen in die rechten Bahnen zu leiten.

Vorbei an der grünen Oase *Foggaret ez Zoua* die um einen künstlichen Brunnen, eben ein *Foggaret*, angelegt wurde, rolle ich auf einer mir völlig neuen Piste auf das *Plateau de Aguemour*. Zunächst geht's auf wunderbar weichem, sandigem Untergrund flott dahin, doch hinter der Oase schließt sich ein eintöniges *Reg* an. So heißen hier die absolut ebenen und durchaus harten Sandflächen, auf denen Myriaden kleiner Kieselsteine herumliegen. Der Horizont scheint wie mit dem

Lineal gezogen und es gibt keinerlei Geländestellen, an denen man sich orientieren könnte.

Hier herrscht Einsamkeit pur. Während der vier Tage, die ich unterwegs bin, treffe ich keine Menschenseele. Abends stelle ich mich irgendwohin zum Schlafen. Wohin ist völlig egal, es sieht überall gleich aus. Nur aus den Spuren der Hauptpiste möchte ich heraus, sonst fährt mich des Nachts doch noch einer über den Haufen. Morgens gibt es den klassischen Sonnenaufgang zu bewundern: ein dicker, roter Feuerball erhebt sich brodelnd über den mit dem Lineal gezogenen Horizont. Die endlosen Schatten der kleinen Steinchen werden schnell kürzer, das Thermometer klettert mindestens so schnell wie die Sonne am Firmament. Vierzig Grad sind an der Tagesordnung. Schatten ist Fehlanzeige.

Steht die Sonne mittags hoch am Himmel, hat man keinerlei Anhaltspunkt, in welcher Himmelsrichtung die Piste verläuft. Der Untergrund sieht überall gleich aus - kleine dunkle Steinchen auf einer ebenen, festen Sandfläche. Dazwischen die Piste, Spuren kreuz und quer, bestenfalls alle fünf Kilometer eine Eisenstange oder ein Steinmännchen als Markierung.

Nach ein paar Hundert Kilometern, mitten im Nichts: eine Pistengabelung. Keine Wegweiser, nur ein großer Steinhafen, viele Spuren nach links und genauso viele nach rechts. in Blick auf die Karte. Da ist tatsächlich eine Wegegabel eingezeichnet, aber die kann erst zweihundert Kilometer später kommen. Wohin also? Rechts oder links? Fahre ich links, komme ich zu weit nach Norden ab, zu nahe an die Ölquellen von *Quargla* und *Hassi Messoud*, dreihundert Kilometer Umweg. Zweige ich jedoch zu früh rechts ab, lande ich im Sperrgebiet, in dem früher die Franzosen ihre Atombomben getestet haben.

Alle Zeichen im Sand zeigen eigentlich nach links, doch intuitiv entscheide ich mich für rechts. Und

wirklich, nach einem halben Tag Unsicherheit taucht vor mir ein Bergrücken auf, ein markanter Einschnitt - *Ain Khala* ist erreicht, ein Brunnen mit frischem Wasser - eine erfrischende Dusche und die Bestätigung, auf dem richtigen Weg zu sein.

Von hier aus ist es nicht mehr weit bis *Amguid*, der Militärstation, wo ich mich mehr gen Süden orientieren muss. Der Untergrund wird weicher, die Spuren laufen auseinander und plötzlich stehe ich im Nirgendwo. Ohne jede Spur, ohne jede Markierung. Doch die Landschaft ist eindeutig, dort hinter den sanften Hügeln muss das *Gassi*, das sandige Tal von *Amguid* liegen. Also weiter - querfeldein. Nach zwei weiteren Hügelketten breitet sich tatsächlich ein weites Tal vor mir aus. Eine Piste ist allerdings auch dort nicht zu erkennen. Trotzdem: ab jetzt Kurs Südost - 135 Grad, irgendwann muss ich dabei die offizielle Piste kreuzen. Tatsächlich taucht nach zwei Stunden genau vor mir der einzige Wegweiser des ganzen Gebietes auf. Schon toll, wenn sich GPS und Nase einig sind!

Mit viel Abstand zur der Militärgarnison steuere ich gleich weiter, direkt Richtung Süden, hinein in die nördlichsten Ausläufer des *Hoggar*-Gebirges. Am Eingang eines weiten Tales grüßt nun links der *Ejeleh*, ein markanter Tafelberg herüber. Dann geht's am Ostrand des *Teffedest* Gebirges entlang, immer in gehörigem Abstand. Die Fahrerei geht flott voran, nur die letzten sieben Kilometer bis *In Ecker* wollen partout kein Ende nehmen!

Dort kann ich Diesel und Wasser bunkern, was bei den hiesigen Preisen richtig Spaß macht - der Liter Diesel kostet ganze dreißig Pfennig, das Wasser ist völlig gratis. Während Diesel und Wasser in die Tanks plätschern, plaudere ich mit anderen Globis. Mit dem Berliner in seinem Nissan, der die gleiche Strecke wie ich fuhr - allerdings in der halben Zeit. Mit den

Schweizer Motorradfahrern, die sich bei einem kühlen Bier von den Strapazen auf der löchrigen N1 erholen.

Wieder einmal bestätigt sich mein Gefühl, den rechten Weg eingeschlagen zu haben, als ich mich bei *Ain Salah* für die einsame und unbekannte Piste entschieden hatte. Daher werde ich auch bald auf eine zweite einsame Piste abbiegen, hinüber nach *Ideles* und *Hirhafok*. Die Gegend der überdimensionalen Murmeln. Es ist spät am Abend und gleich hinter der Abzweigung lege ich mich neben der Piste schlafen. Ich bin hundemüde.

Der nächste Tag wird nicht erholsamer. Das gnadenlose Wellblech der Piste *Djanet - Tam* schüttelt mich und den Sandfloh gehörig durch. Nicht zum ersten Mal verfluche ich die Konstruktion des UNIMOG mit seiner starren Achsaufhängung. Doch es gibt kein Entinnen. Die Piste ist gerade breit genug für zwei Autos, daneben hohe Steinwälle und eine völlig unbefahrbare Geröllebene. Da hilft nur das Abreiten des Waschbretts im Schrittempo. Zeit genug, zu überlegen, wie dieses gefürchtete 'Wellblech' entsteht. Wie ein Waschbrett sieht es aus, ist nur deutlich breiter und zieht sich oft über hunderte Kilometer dahin. Die Wellen unterscheiden sich sowohl in der Höhe (fünf Millimeter bis zwanzig Zentimeter, aber auch in ihrem Abstand (zwanzig Zentimeter bis einen halben Meter). Nervenaufreibend zu fahren sind alle Varianten.

Wie es genau zustande kommt, ist noch nicht ganz geklärt. Man sagt, es entsteht aus dem Zusammenspiel von Wind, losem Gestein beziehungsweise Sand und der Federung der Autos, insbesondere der LKWs. Eigenartigerweise findet man es aber auch dort, wo nie ein Auto gefahren ist, und nicht nur in der Sahara, sondern auf praktisch allen unbefestigten Pisten des Erdballs. Jedenfalls ist es die größte Plage für Fahrer und Fahrzeug, die man sich vorstellen kann! Wer jemals

stundenlang eine solche Piste abgeritten hat, wird das bestätigen können.

Noch halb in Gedanken über das warum und wieso, verpasse ich glatt den Abzweig ins Gebirge, mache erst einmal Rast zwischen den malerischen Felsen bei *Ideles*. Wasser und Frost sind hier die Schöpfer - oder waren es die Hitzespannungen, die die mannshohen Felsen in zwei Teile sprengten?

Nachmittags nehme ich eine gewagte Gebirgspiste unter die Räder. Eine, die ich auf früheren Touren stets gemieden hatte. Als '*Piste dangereuse*', als gefährliche Piste ist sie im Führer vermerkt. Sie soll mich diesmal von Norden her zum *Assekrem* hinaufbringen, dem höchsten Gipfel des *Hoggar*-Gebirges. Anfangs ist die steinige Piste ganz gut präpariert und schlängelt sich durch die sanften Vorberge. Dann geht's hinein, mitten zwischen mächtigen, erodierten Vulkanschlotten hindurch. Und steile Pässe hinauf.

Der Sandfloh keucht gewaltig bei dreißig Prozent Steigung und schlüpfrigen Schotterpisten. Daneben sind ein paar waghalsige Bachdurchquerungen zu meistern, zweimal ist die Piste ganz weggespült. Der Sandfloh schlägt sich wacker, auch wenn er mehr als einmal droht, umzukippen. Die Markierung als 'gefährliche Piste' ist wohl doch rechtens. Bei Einbruch der Nacht erreiche ich die Passhöhe auf 2500 m Meereshöhe. Für die 145 Kilometer habe ich geschlagene zehn Stunden gebraucht! Groggy vom Kurbeln krieche ich in den Schlafsack. Für den nächsten Morgen ist Gipfelmurmelsturm angesagt!

Mitten in der Nacht klingelt der Wecker - ein ekelhaftes, in den letzten Wochen fast vergessenes Geräusch. Die Taschenlampe erhellt den ausgetretenen Weg, um drei viertel sechs stehe ich auf dem Gipfelplateau des *Assekrem* und kann mir noch einen ruhigen Platz sichern, bevor Neckermann-Touristen die Idylle vernichten.

Ein atemberaubender Sonnenaufgang über einer atemberaubenden Landschaft! Nicht zum ersten Mal sitze ich hier oben, aber jedes Mal nimmt mich das Schauspiel von Neuem gefangen. Wie die Sonne, noch hinter dem Horizont verborgen, schon die ersten warmen Strahlen herüberschickt, wie der feuerrote Ball sich langsam über den Horizont tastet, sich zwischen schwarzen Felsschlotten emporschiebt, um immer heller, immer höher, immer heißer ans Firmament zu steigen.

Ein Naturschauspiel sondergleichen - die Geburt eines neuen Tages, wunderbar wie die Geburt eines Kindes, wie das Entstehen neuen Lebens - jeden Tag das gleiche Schauspiel, doch jeden Tag neu und unvergleichlich. Der Sieg des Lichtes über die Dunkelheit.

Auch der Sieg des Guten über das Böse? *Pierre de Foucauld*, ein französischer Pater, Missionar und Erforscher der *Tuareg*, lebte jahrelang hier oben, konnte wohl jeden Tag dieses Naturschauspiel miterleben. Er muss ein glücklicher Mann gewesen sein, wenngleich das Leben ihm hart mitgespielt hat. Noch heute erinnern seine Hütte oben auf dem Plateau, seine Schriften und seine Bibel an diesen großen Mann, der für die Völkerverständigung sein Leben ließ (er wurde von feindlichen *Tuareg* ermordet).

Es ist höchste Zeit, aufzubrechen, will ich heute noch *Tamanrasset* erreichen. Schon vor sechs Jahren, als ich diese 'Süd-Piste' zusammen mit zwei VW-Bussen gefahren war, verfluchte ich die ausgewaschene und holprige Piste. Verglichen mit dem Zustand heute, war sie damals eine richtige Autobahn: inzwischen sind sämtliche Querdurchquerungen weggespült, die Umfahrungen sind haarsträubend und man muss die Bachbetten in zwei Steilstufen durchfahren. Für die Bodenfreiheit und Geländegängigkeit des Sandflohs bin ich unendlich dankbar! Doch die zweiundsiebzig Kilometer

nach *Tam* kosten mich neun Stunden - zu Fuß hätte ich nicht viel länger gebraucht!

Auf dem Camping angekommen, bin ich froh, dass die Schinderei erst einmal vorbei ist. Vor mir liegt die relativ harmlose, trotzdem nicht ganz ungefährliche Durchquerung des innersten Teils der Sahara. Bekanntes Territorium. Vorher gibt es allerdings einiges zu tun: der Sandfloh hat sich eine Wäsche der Scheiben und seines Inneren redlich verdient.

Daneben gibt es viel zu erzählen: ein kaputter Hanomag AL 28, der rasende Berliner, die Schweizer, die ich schon in *Bechar* getroffen hatte und eine Menge teils mehr oder weniger verrückter Leute bevölkern den einzigen Campingplatz in der zentralen Sahara. Jeder Reisende ist froh über die zwar begrenzten, aber immerhin vorhandenen Annehmlichkeiten: fließendes Wasser gibt es für zwei Stunden am Tag, die Toiletten sind halbwegs sauber und das Restaurant nebenan bietet jeden Morgen leckeres Fladenbrot. Man wird genüssam!

Auch zwei Holländer treffe ich dort, Pieter und Leo. Sie waren zu Fuß durch den *Hoggar* marschiert und machen einen netten Eindruck. Nun suchen sie eine Mitfahrgelegenheit nach *Agadez*, der ersten Stadt im Nachbarland Niger. Warum soll ich nicht, wie schon so oft, auf dieser ‚Langstrecke‘ Leute mitnehmen? Noch am Nachmittag des 29. Oktober rollen wir nach den obligaten Pass- und Zollformalitäten zu dritt Richtung Süden, Richtung Zentralsahara. Die zwei erweisen sich als gute Kameraden, kochen Mittag- und Abendessen und nach Sonnenuntergang diskutieren wir zusammen so manche Stunde über Gott und die Welt.

Die Piste ist gut zu fahren, selbst die gefürchteten Dünen von *Laouni* nehmen wir mit links und ziehen einem Omnibus aus dem Sand, der ein paar Kilometer später gleich wieder steckenbleibt. Inzwischen sind wir aber längst über alle Berge. Dennoch müssen wir die

Augen offenhalten. Wir wetteifern nämlich, wer die meisten Autowracks sichtet. Wir kommen auf sage und schreibe 287. Dabei haben wir sicher nicht alle rostigen Wracks entdeckt.

Nach einer herrlichen Nacht an den Felsriegeln des *Gara-Ekar-Massivs*, rollen wir in *Guezzan* ein, dem algerischen Grenzposten. Die letzte Möglichkeit, billig zu tanken, die wir natürlich nutzen. Also Tanks randvoll, dann ab zur Grenze.

Wider Erwarten haben wir kaum Schwierigkeiten. Nur das altbekannte Bitten und Betteln, Drängen und Bestechen. Schließlich wollen wir ja weiter. So erreichen wir erst am frühen Nachmittag, in der größten Tageshitze *Assamaka*, den Grenzposten zum Niger. Trotz Hitze werden wir gründlicher gefilzt als je zuvor. Insbesondere die Signalmunition, die für Notfälle immer an Bord ist, findet beim Zöllner wenig Anklang. Nach langer und hitziger Diskussion gebe ich murrend alles ab.

Erneut ist Warten angesagt. Es ist aber auch verdammt heiß hier draußen! Erst gegen Abend sind Pässe und ‚Carnet de Passage‘ abgestempelt. Wir rollen weiter auf der Piste. Allerdings auf der falschen! Mein Instinkt leitet mich viel zu weit nach Süden, auf eine verbotene und vielleicht deshalb so interessante Piste. Nach zwanzig Kilometern ist klar, dass wir nicht auf der vorgeschriebenen Piste nach *Arlit* und *Agadez* sind, die in *Assamaka* abrupt und praktisch nicht ausgeschildert einen 120-Grad-Schwenk nach Osten macht.

Umkehren und stur nach Kompass fahren, bis wir die mäßig markierte Hauptpiste dicht an der algerischen Grenze wiedertreffen. Vierzig Kilometer Umweg hat uns das gekostet, so müssen wir - noch in Sichtweite von *Assamaka* noch einmal unsere Zelte aufschlagen.

Am Morgen, dem ersten Tag im November wache ich mit einer bösen Vorahnung auf: irgendetwas wird heute passieren. Tatsächlich, mit einem Mal setzt der Motor aus und weigert sich, anzuspringen. Mitten in der Wüste, mitten im Niemandsland zwischen Algerien und Niger! Mist! Ein Blick unter die Haube - schon bin ich beruhigt: nur der Benzinschlauch war abgesprungen und hatte den ganzen Motorraum versifft. Nichts Gravierendes, glücklicherweise. Schnell ist er wieder aufgesteckt, eine neue Schelle darüber und das System entlüftet. Schon kann es weitergehen. Mein Gefühl von heute Morgen hat mich nicht betrogen.

Hinter *Arlit* macht die schnelle und komfortable Sandpiste einem schwarzen Teerband Platz. Wir kommen zwar noch zügiger voran, doch der Spaß am Fahren ist vorbei. Gute Sandpisten haben einen um mindestens hundert Punkte höheren Spaßfaktor als dröge Teerstraßen!

Hundertzehn Kilometer südlich von *Arlit* bietet sich eine willkommene Abwechslung - abseits des Teerbands. Dort soll es Giraffen geben. Zwar nur in Stein geritzt, aber trotzdem interessant. Die wollen wir suchen. Beim ersten Anlauf geraten wir auf die falsche Piste, finden aber Wälder von versteinertem Holz. Auch das ausgesprochen interessant! Beim zweiten Anlauf lotsen uns *Tuareg*-Kinder auf die richtige Spur. Natürlich lassen sie uns die fünf Kilometer bis zu den beeindruckenden Felsgravuren nicht aus den Augen.

"Bis vor viertausend Jahren haben hier Giraffen gelebt", erzählt uns der *Targui*, der uns freundlich begrüßt, "auch Löwen gab es, Nashörner, Büffel, hier ging es zu wie im Urwald. Heute gehört das Gebiet zu den ärmsten Regionen des bettelarmen Staates Niger." So ändern sich die Zeiten. Doch wodurch wurde dieser Klimaschwung ausgelöst? Der *Targui* kann es uns nicht sagen.

Dafür will er seine Töchter an den Mann bringen. Die eine ist elf, die andere an die zwanzig. Beide sind bildhübsch, lächeln meine Mitfahrer und mich erwartungsvoll an. Eine attraktive Mischung der hellhäutigen *Tuareg* im Norden und den Schwarzen hier im Süden der Sahara. Vier Kamele will der Vater für die ältere haben, drei für die Jüngere. Ein verlockendes Angebot, nur woher sollen wir die Kamele nehmen? Ich kann nur ein paar kleine Geschenke verteilen, dann schwingen wir uns lachend und scherzend zurück ins Fahrerhaus, rollen auf dem schwarzen Teerband weiter Richtung *Agadez*.

"Ein gelungener Tag!". Dieser Meinung sind wir alle am Abend, als wir beim Tee zusammensitzen. Sogar den Polizisten, der uns spätabends kontrolliert, laden wir ein, denken an die hübschen *Tuareg*-Mädchen und begießen den letzten gemeinsamen Abend. In *Agadez* werden mich Pieter und Leo verlassen. Sie waren gute Kameraden.

Die Savanne wird zusehends dichter, die Menschen zahlreicher, je weiter ich nach Süden komme. Dieses Jahr muss ein gutes Jahr mit viel Regen gewesen sein: das Korn auf den Felder steht dicht, die Wiesen sind saftig und riesige Herden von Ziegen und Buckelrindern drängen sich um gut gefüllte Wassertröge. Das ist beileibe nicht jedes Jahr so!

Die Straße von *Agadez* über *Tahoua* nach *Niamey* zieht sich endlos. Monoton, einschläfernd. Unterbrochen nur von Dutzenden Polizeiposten, bei jedem Dorf nämlich. Kommt man aus Norden, muss man jedes Mal seine kompletten Papiere vorzeigen. Kommt man hingegen aus Süden, aus Richtung der Hauptstadt, darf man ohne jede Kontrolle passieren. Ich komme aus der falschen Richtung.

Der erste Weg in *Niamey* führt zur Hauptpost. Ich bin gespannt, ob ein Brief von Ramty, meiner indonesischen Freundin da ist. Tatsächlich ist einer gekommen.

Der erste und letzte auf der ganzen Reise! Darin steht wenig Neues. Ganz anders auf der deutschen Botschaft, wo ein Brief meiner Eltern wartet. Darin mein Visum für Nigeria, um das ich so lange gebangt hatte. Nun steht der Weiterreise durch Schwarzafrika nichts mehr im Wege.

Vorwand genug, einen Gang zurückzuschalten. Den ganzen Tag zu lesen, Leckeres zu kochen und im Schatten der Tamarisken auf der faulen Haut zu liegen. Bald wird wieder Schluss sein mit dem Lotterleben: morgen muss ich den Träger am Getriebe schweißen lassen. Im Großen und Ganzen kann ich mich über den Sandfloh in letzter Zeit aber nicht beklagen. Seit dem Schlammasel mit dem Differential schnurrt er wie eine Eins.

Was sich bald ändern soll!

Vorräte vertilgen und am Auto basteln. Mehr tue ich derzeit nicht. Hier an der Südküste Togos. Nach 11.500 Kilometern Wüstendurchquerung habe ich mir ein paar Tage Erholung verdient. Nicht wahr? Prompt muss ich mich förmlich überwinden, einen neuen Tagebucheintrag zu schreiben.

Vorgestern ist endlich die Südküste Westafrikas erreicht. Die erste Etappe meiner Traumreise erfolgreich beendet. Die letzten Kilometer durch Togo haben mich jedoch jede Menge Nerven gekostet.

Auf der Strecke von *Cincasse*, dem togolesischen Grenzdorf bis nach *Lomè*, das sind ungefähr 750 km, werde ich an die dreißig Mal kontrolliert! Dabei wechseln sich Zoll, Gendarmerie und Polizei ab, da offenbar keiner dem anderen traut. Die schlimmsten sind die Zöllner. Einer regt sich über die rote Wäscheleine auf und hält sie für eine Zündschnur. Ein anderer kennt die Zollbestimmungen ganz genau und drängt mir ein zusätzliches '*Laisser de passer*' für CFA2000 auf, ein zusätzliches Zollpapier für den UNIMOG. Die Gesetze macht hier augenscheinlich jeder selbst. Gegen Dummheit allerdings ist bekanntlich kein Kraut gewachsen - nicht mal ein tropisches!

Erst in *Kpalime* erfahre ich, was der ganze Zirkus zu bedeuten hat. Nicht etwa der gescheiterte Staatsstreich vor ein paar Wochen ist der Grund. Nein! Genau heute treffen sich in *Lomè* die Staatspräsidenten der CFA Union. Da geht Sicherheit natürlich über alles. Das erklärte mir aber erst der freundliche Hoteldirektor des 'Hôtel du 30. Aout', als er mich gegen Mitternacht aus dem Schlafsack klingeln muss. Kontrolle durch die Gendarmerie!

Das Schlimmste dabei ist, dass jeder, der das Auto inspiziert, etwas von meinen Schätzen haben will: Trinkerei oder Medikamente, Taschenmesser oder

Klamotten. Ich bleibe eisern, ich bin nicht die Wohlfahrt! Dabei geht es den Togolesen - im Vergleich zu ihren Nachbarn - glänzend. Das schmale Land zwischen Ghana und Benin war bis zum ersten Weltkrieg eine deutsche Kolonie und pflegt noch heute gute Beziehungen zum Mutterland, speziell zu Bayern und 'Franz-Josef. Die deutschen Ministerien stehen förmlich Schlange, hier Entwicklungshilfe leisten zu dürfen. Dabei erlaubt das tropische bis subtropische Klima bis zu drei Ernten pro Jahr: Kakao, Kaffee, Maniok, Ananas, Papaya, Kokosnüsse und was es an tropischen Früchten mehr gibt.

Auch der Tourismus blüht wie in keinem der Nachbarländer und sorgt für reichlich Devisen. Besonders *Lomé* scheint eine magische Anziehungskraft auf Touristen auszuüben. Vor allem auf solche, die nach einer Saharadurchquerung ihr Auto - oder was davon übrig ist - verkaufen wollen. Als Tourist wird man an jeder Straßenecke angesprochen, ob man nichts zu verkaufen hat. "Rien á vendre!" - "Nichts zu verkaufen!", lautet meine immer gleichbleibende Antwort.

Abgesehen davon ist Togo ein recht angenehmes Land, die Schwarzen sind freundlich, in den Dörfern winken die Kinder und die Frauen lachen zurück, wenn man sie anschaut. Auch landschaftlich hat Togo viel zu bieten. Im Norden, bei *Keran* liegt ein Naturpark voller Meeraffen, Antilopen, Warzenschweinen, Adlern, Geiern, Papageien und Schmetterlingen in allen Regenbogenfarben.

Leider ist das Fotografieren streng verboten und die Durchfahrtszeit durch den Park wird akribisch notiert. Keine Chance, unbemerkt auf Safari zu gehen. Südlich des Parks folgen erste Berge. Nach fünftausend Kilometern Wüste eine willkommene Abwechslung. Zum Schluss ein malerisches Nadelöhr, der Felspalt von *Aledjo*, dann ist es nicht mehr weit bis Lomé.

Das Grün links und rechts der Straße wird höher, die Dörfer häufiger und südlich von *Atakpame* rollt man mitten durch den Dschungel. Vergleiche mit den Philippinen oder Indonesien drängen sich auf, wo ich bis vor kurzem meine Brötchen verdient habe. Nur die Gewänder der Menschen sind bunter, die Träger schwarzer - und sprechen Französisch.

Eine nette Episode am Rand - aus Obervolta, bzw. Burkina Faso, wie das Land nun heißt. Auf einem schmalen Kamelpfad war ich nach *Dori* gerollt und hatte meinen französischen Anhalter abgesetzt. Tags drauf war *Bani* erreicht, ein unbedeutendes Dorf, dessen vier Moscheen schon von weitem grüßen. Ein nettes Fotomotiv.

Aus Eitelkeit oder Allah weiß warum, verrate ich dem Führer bei der Besichtigung der Moscheen meinen moslemischen Alias (ich war in Indonesien zum Islam konvertiert, allerdings nur auf dem Papier). Wie der Zufall will, ist gerade ein Schwarzer zu Besuch, der lange in Deutschland gelebt hatte und fließend Deutsch spricht. Schnell kommen wir ins Gespräch und ich werde dem Chef und Erbauer der herrlichen Moscheen vorgestellt: ein alter Mann, der außer der abgetragene *Djelabba*, die er am Leib trägt nichts besitzt. Der lädt mich prompt zum Abendgebet ein, was ich schlecht ablehnen kann.

Nach Jahren ohne Moschee habe ich die Regeln längst vergessen, doch geduldig weihen mich meine ‚Betreuer‘ in die Erfordernisse des Gebets ein. Nach der rituellen Waschung von Gesicht, Armen und Füßen stehe ich auf dem abgetretenen Teppich der Moschee und verrichte mit den anderen das Abendgebet. Ich fühle mich nicht recht wohl in meiner Haut, erfahre aber von niemandem Ablehnung. Keiner beachtet mich.

Bald ist die Körperertüchtigung überstanden und man lädt mich zum Essen ein. Hirsebrei und eine undefinierbare Sauce wollen mir jedoch partout nicht

munden. Die Männer des Dorfes - und das sind nicht wenige - sitzen bald um uns herum und wir diskutieren über Kirche und Islam. Die Männer erzählen, dass der Alte - *Muhammad* - schon vor Tagen prophezeit hat, dass bald 'ein Weißer aus Europa' kommen würde. Weiter erzählen sie, dass er schon ein Dutzend Weissagungen verkündet und die vier Moscheen des Ortes ganz ohne Architekten erbaut hat. Auch braucht er nichts zu essen und zu trinken, sondern lebt von der Kraft Allahs. Ein Heiliger.

Für den kommenden Samstag prophezeit er ein 'ganz besonderes Ereignis'. Fordert mich prompt auf, bis dahin im Dorf zu bleiben. Alles was recht ist, aber vier Tage will ich hier nicht rumhängen. Ich entschuldige mich damit, dass meine Papiere ablaufen. Um Mitternacht spricht der Alte ein besonderes Gebet für mich - ein wenig Unterstützung von oben kann ich ja durchaus gebrauchen.

Tags drauf tritt das ganze Dorf an, um mir „Au Revoir!“ zu sagen. Auf einer miserablen Piste quäle ich mich südwärts und muss noch lange an die Begegnung in *Bani* denken. Bis ich auf eine nagelneue Piste nach *Bilanga* stoße. Weiter geht's über *Bogande* und *Boulsa* an der vielbefahrenen Ost-West-Piste quer durch Nordafrika. Bald ist *Koupela* erreicht und damit die Teerstraße nach Togo.

*Lomé*, die Hauptstadt liegt direkt am Meer, der schmutzige Hafen und die vielen Industrieanlagen - nicht wenige mit deutscher Hilfe gebaut - nehmen der Stadt viel von ihrem Charme. Neben dem gut sortierten Einkaufszentrum gibt es unzählige Hotels, Bars und natürlich das berühmte „Seemannsheim“, Umschlagplatz für alles Mögliche. Von billigen Zigaretten angefangen über ebensolche Mädchen bis hin zu Autos und echten Luxusartikeln. Im Biergarten nebenan wird original bayerisches Bier (der Braumeister kommt aus

Erding) kredenzt - von Schwarzen in Dirndl und Lederhosen. Ein Anblick für Götter!

Am Abend sitze ich wieder am Strand, die Landkarte liegt vor mir und ich versuche, die weitere Route zu planen. Die Region rund um *Lagos* soll noch gefährlicher sein als befürchtet. Haarsträubende Geschichten werden kolportiert - nicht nur von Leuten, die dort arbeiten, sondern auch von Reisenden, die durchgefahren sind. Aber irgendwie muss ich durch Nigeria hindurch, um nach Kamerun und weiter in den Osten zu kommen!

Ich werde eben versuchen, einen großen Haken zu schlagen und das Land oben im Norden, nahe des *Tschad Sees* zu durchqueren, wo die Gefahr, überfallen zu werden, geringer sein soll. Doch noch sitze ich gemütlich am Strand, knabbere Kekse, schlürfe die Milch von einem Dutzend Kokosnüsse und schaue den Badenixen zu, die sich in einer Lagune direkt vor meinem Fenster tummeln. Wie seit langer Zeit nicht mehr, genieße das Leben. Balsam für die Nerven.

Denn eiserne Nerven werde ich brauchen!

Die balsamierten Nerven werden mächtig strapaziert. Gerade sitze ich in *Garoua* im Zentrum Kameruns und denke darüber nach, ob es nicht besser wäre, aufzugeben. Zum wievielten Male eigentlich? Große Lust, weiterzufahren verspüre ich nicht!

Oder doch? Halte ich mir vor Augen, was in den letzten zwei, drei Wochen alles passiert ist, könnte ich sagen: das reicht! Das ist mehr an Abenteuern, als manch anderer in seinem ganzen Leben bestehen muss. Das ist mehr, als manch anderer verkraften kann. Aber bin ich nicht losgezogen, um das echte Abenteuer zu erleben? Um die eigenen Grenzen zu erfahren, die Grenzen der eigenen Belastbarkeit kennenzulernen? Vielleicht auch, um sie etwas zu verschieben? Bange machen gilt also nicht!

Also will ich die erzwungene Unterbrechung nutzen, um die Erlebnisse wenigstens zu Papier, respektive Diskette zu bringen. Draußen basteln derweil die Mechaniker am Sandfloh und haben den Motor zerlegt. Zum wievielten Male schon?

Gleich hinter *Lomè*, wo ich mich noch so sorglos am Strand getummelt hatte, fangen die Aufregungen gleich wieder an. Nach den obligaten Besorgungen rolle ich durch Palmenwälder an der Küste entlang nach *Cotonou*, der Hauptstadt des Nachbarlandes Benin. Dort wende ich mich nach Norden, und flugs werden die Straßen marode. Schlaglöcher werden häufiger und größer, der Rand der Fahrbahn ist ausgefranst wie ein alter Teppich und der Gegenverkehr zwingt mich immer wieder zum Ausweichen. Dabei rappelt es wieder einmal im Differential. Das Geräusch kenne ich inzwischen ganz gut - nichts Ernstes! Kurz anhalten, ein paar Meter zurückfahren und schon passt alles wieder.

Diesmal passt nichts! Trotz Rückwärtsfahren quietscht es unverändert weiter. Also aussteigen und

nachsehen: da zieht sich eine dicke Ölspur hundert Meter auf dem Teer dahin, endet just unter der Achse in einer schmutzig schwarzen Lache. Öl sprudelt aus einem fünf Zentimeter langen Riss im Differential. Mist, Mist, Mist!

Ich rette mich auf einen ruhigen Platz neben der Straße, um in Ruhe nachzudenken und vielleicht etwas zu reparieren. Doch mitten in der Wildnis die Achse zerlegen? Nein danke! Lieber zurück nach *Cotonou*, dort gibt es sicher eine Werkstatt! Um das Gehäuse wenigstens halbwegs abzudichten kaue ich den ganzen Abend Kaugummi und dicke damit den Riss. Ein altes Hausmittel!

Es hilft tatsächlich! Im Schrittempo, aber wohlbehalten erreiche ich die Werkstatt in *Cotonou*. Die Mechaniker machen sich gleich ans Werk und bauen Hinterachse und Differential aus. Als wir die Kegelräder schließlich in den Händen halten, wird klar, was passiert war: die Klaue der Differentialsperre hatte sich - vermutlich beim Wechsel der Halbachse in *Bechar* - gelöst, war ins Öl gefallen und hatte sich gelegentlich zwischen Planetenlaufring und Gehäuse verkeilt.

So etwas bringt einen UNIMOG doch nicht um! Im Nu ist das Gehäuse geschweißt, die Zähne der Kegelräder nachgefeilt und das Differential wieder eingebaut. Noch am Abend sitzt die Achse wieder am angestammten Platz. Bei der Probefahrt ist alles ok, aber den 'Schock fürs Leben' bekomme ich am andern Morgen, als mir die Rechnung präsentiert wird: 10.000 CFA, ganze sechzig Mark muss ich für zwei Tage schweißtreibender Arbeit von drei Mechanikern bezahlen! Ich bin sprachlos!

Zum zweiten Mal passiere ich das schicksalsschwere Schlagloch. Diesmal passiert nichts. Inzwischen ist der November fast vorbei und ich wollte längst drüben in Kamerun sein.

Vorher gilt es noch, ein paar hundert Kilometer Wellblechpiste abzureiten - eins der schlimmsten Sorte - um wieder nach Niger zu kommen, wo mich die Grenzer erneut gehörig nerven. Doch die Quälerei geht da erst richtig los! Anderthalb tausend Kilometer - von Flensburg bis Florenz - quer durch gen Osten. Gute, endlose, schnurgerade, eintönige, nichtssagende, monotone, schwarze, glühende Asphaltstraße, immer an der Grenze zu Nigeria entlang. Die letzten zweihundert Kilometer ist die Straße dann keine rechte Straße mehr, nur noch geteertes Wellblech. Schrecklich! Doch es ist die einzige Route, die nach *Bosso* führt, dem östlichsten Grenzübergang, dicht vor dem *Tschad See*. Den hatte ich mir ausgesucht, um durch den entlegensten Zipfel und auf kürzestem Weg durch das gefürchtete Nigeria zu rollen.

Die Regenzeit ist - eigentlich - lange vorbei. Doch der *Komadugu*, der Grenzfluss, führt noch über anderthalb Meter Wasser. In der Furt gemessen. Ich kann es nicht glauben, messe selber nach, versinke bis zur Brust im schlammig braunen Wasser. Selbst einem UNIMOG ist das zu viel!

In *Diffa*, hundert Kilometer weiter flussabwärts ist er nur einen Meter tief, doch der Untergrund so schlammig, dass auch hier an ein Durchkommen nicht zu denken ist. Also weitere hundert Kilometer zurückrollen. In *Maine-Soroa* sollte der Fluss laut Karte gar nicht mehr existieren, allenfalls ein schmales Rinnsal sein. Gegen Mittag stehe ich am nichtexistierenden Fluss, Wassertiefe noch immer ein knapper Meter! Am anderen Ufer winken schon die nigerianischen Polizisten, als ich den Fluss zunächst zu Fuß erkunde. Der Sandfloh schafft es ohne Probleme hindurch.

"Welcome to Nigeria!" begrüßen mich die Polizisten unerwartet freundlich, werfen nur einen flüchtigen Blick in den Pass und erklären mir den Weg nach *Geidam*, wo Zoll und Immigration zu erledigen sind.

Während die Bobbies - auch hier ausgesprochen freundlich - meine tausend Dinge bestaunen, setzt plötzlich der Motor aus. Ruckartig, ohne das übliche Blubbern, wenn ihm der Sprit ausgeht. Nach einem Dutzend vergeblicher Startversuche lasse ich mich zum Zoll schleppen, um wenigstens die Formalitäten hinter mich zu bringen. Neugierig beobachtet, suche ich im Schatten des ausladenden Affenbrotbaums nach der Ursache. Eine halbe Stunde später ist klar: die Steuerkette ist gerissen!!

Wenn es einen wirklich folgenschweren Schaden an einem Motor gibt, dann ist es eine gerissene Steuerkette! Die Ventile bleiben dabei ruckartig stehen, und der sich noch bewegende Kolben kann gegen die Ventile schlagen und diese verbiegen. Dann helfen meist nur neue Ventile oder ein komplett neuer Zylinderkopf! Wenn ich Pech habe, haben auch die Kolben etwas abbekommen, dann hilft nur noch eine neue Maschine!

Mit einem Schlag ist meine Laune im tiefsten Keller, die Reiselust dem Heimweh und dem Wunsch nach einem einfachen, alltäglichen Leben ohne große Aufregungen gewichen. Hoffentlich komme ich da heile heraus! Nun sitzt mir auch die Zeit im Nacken, denn mein Visum erlaubt nur sieben Tage Aufenthalt! Dann muss ich das Land wieder zu verlassen! Mit oder ohne Sandfloh!

Sieben Tage! Verdammt kurz! Ein Traktor schleppt den Sandfloh zur Open-Air-Werkstatt von *Burema Umaru*. Der hat ein paar zerlegte LANDROVER rumstehen, aber einen UNIMOG hat er noch nie gesehen. Prima! Doch er lässt alles Andere stehen und liegen, krempelt die zerschlissenen Ärmel hoch und macht sich an die Arbeit. Natürlich helfe ich ihm nach besten Kräften.

Am Morgen des zweiten Tages haben wir die Steuerkette mit List und Tricks soweit eingefädelt, dass er die fehlenden Glieder ersetzen und die Kette schließen kann. Hoffnungsfroh bauen wir alles zusammen,

versuchen das erste Mal, zu starten. Weit gefehlt! Die Maschine hustet uns 'was, denkt gar nicht daran, anzuspringen.

Zwei Tage und zahllose Umbau- und Einstellversuche später, zündet die Maschine tatsächlich, spuckt aber dicke weiße Qualmwolken aus und zieht wie ein fußlahmer Muli! So kann ich nicht weiterfahren - da kann die Zeit noch so drängen. *Burema Umaru* ist mit seinem Latein am Ende. Ich nicht minder. Erst einmal darüber schlafen! Albträume sind angesagt. Mitten in der Nacht fahre ich hoch, studiere zum x-ten Mal das Werkstatthandbuch und finde den alles entscheidenden Satz. Noch bevor der Mechaniker am Morgen kommt, stelle ich die Einspritzpumpe richtig ein - nämlich zwei Zähne *neben* der Marke 'Kurbelwelle 47 Grad vor O.T'. Ein neuer Versuch. Der Sandfloh läuft! Hurra!!!!

Noch immer spuckt er dicke Qualmwolken, rattert wie ein alter Traktor, doch er zieht und hält hoffentlich bis zur nächsten DAIMLER-BENZ-Werkstatt in *Garoua* in Kamerun durch. Zehn Stunden vor Ablauf des Visums erreiche ich völlig gerädert den Grenzübergang.

Es ist geschafft! Das gefürchtete Nigeria liegt hinter mir! Hatte ich von den Nigerianern vorher nicht eben die beste Meinung, so hat sich das in der Zwischenzeit ins genaue Gegenteil gewandelt. Zumindest, was den Norden des Landes angeht. Die Leute - sogar die, die offizielle Funktionen bekleiden - sind freundlich, hilfsbereit und nicht wie ihre Landsleute im Süden auf ihren eigenen Vorteil bedacht.

Anders sieht das hier in Kamerun aus. Auch hier sind die Menschen freundlich und kontaktfreudig, doch nicht halb so herzlich und offen, wie ich das von anderen Schwarzen kenne. Offenbar hat das Beispiel des Nachbarlandes abgefärbt. So verlangen sie auf einem kargen, schattenlosen, ummauerten Platz in *Mora* - genannt Campingplatz - sage und schreibe 2000 CFA

(18 DM) pro Nacht. Dafür gibt es weder Duschen noch Toiletten noch irgendwelche anderen Annehmlichkeiten.

In *Maroua*, der ersten größeren Stadt scheint sich mein Reiseglück zum Besseren zu wenden. Rein intuitiv schließe ich eine Art Haftpflichtversicherung für den Sandfloh ab. Die ist zwar Vorschrift, wird aber nie - *niemals* - kontrolliert. Die meisten Einheimischen fahren sowieso ohne. Prompt ist kurz hinter der Stadt die Straße gesperrt; Polizei kontrolliert die kaum bekannte Versicherung und beschlagnahmt jedes Fahrzeug, das keine hat. Reihenweise stehen die Wagen am Straßenrand, schreiende und wild gestikulierende Eigentümer daneben. Noch einmal Schwein gehabt!

Zwei Tagen stehe ich nun in der DAIMLER-BENZ-Werkstatt von *Garoua*. Die Mechaniker haben den halben Motor zerlegt, eine Ursache für die dicken Qualmwolken finden sie nicht. Sie schrauben und probieren, prüfen dies und testen jenes; Kompression, Ventilspiel, Einspritzdüsen, Einspritzzeitpunkt.

Der Sandfloh qualmt und stinkt weiter.

Und meine Laune sinkt weiter! Langsam fange ich an, Sachen zu verkaufen, die ich nicht dringend brauche: die Polaroidkamera, das Zelt, einen der Schlafsäcke, Tisch und Stühle. Daneben suche ich Bus- und Flugverbindungen nach *Yaoundé* und *Frankfurt* heraus. Schon melden sich die ersten Interessenten fürs Auto.

Doch Halt! Soweit bin ich noch nicht!

Sollte Weihnachten die lang ersehnte Wende bringen? Oder das neue Jahr, das vor der Türe steht? Schlimmer als in den vergangenen Wochen kann es - eigentlich - nicht kommen!

Die Probleme der letzten Wochen - so tröste ich mich - sind .... ja, wie der Gegenwind beim Radfahren: du musst ein bisschen fester strampeln, kommst kaum von der Stelle, aber aufhalten kann dich der Wind nicht! Und sobald du absteigst, spürst Du die leichte Brise nicht mehr.

So können die Widerwärtigkeiten, die seit der Abfahrt meine allzu treuen Begleiter sind, mich nicht mehr aus der Bahn werfen. *Sydney*, mein ursprüngliches Ziel, ist nach wie vor nicht nur meilenweit entfernt, sondern viele tausend Meilen. Immerhin habe ich es bis ins Herz Afrikas geschafft. Nach Zentralafrika, in das frühere Reich *Bokassas*. Das ist doch schon eine ganz passable Leistung! Das nächste Etappenziel soll zunächst die Ostküste Afrikas sein: Kenia und der Indische Ozean. Die sind doch gar nicht so weit entfernt! Nur noch viertausend Kilometer! Die sollten doch zu schaffen sein! Welche Kilometer uns da bevorstehen, wissen wir glücklicherweise nicht!

Zunächst muss ich aber weiter mit den Tücken der Technik kämpfen. Genauer mit einer kaputten Einspritzpumpe. Denn die haben die Spezialisten der DAIMLER-BENZ-Werkstatt in *Garoua* in Verdacht, nachdem alles durchgecheckt ist. Die letzte Möglichkeit, warum die Maschine gar so raucht ist die Einspritzpumpe selbst. Doch woher im Herzen Afrikas eine neue Einspritzpumpe nehmen? Der Werkstatteleiter lässt seine Verbindungen spielen, treibt wirklich eine gebrauchte, überholte Pumpe auf. Mit einem Schlag verschwindet das Qualmen.

Die technischen Probleme sind damit gelöst. Was bleibt, sind die finanziellen. Die Preisliste weist den stolzen Preis von 5300 DM für die Ersatzpumpe aus. Nach zähem Hin und Her einigen wir uns auf 150 000 CFA (1000 DM). Nicht zu vergessen die Arbeitszeit - vier Tage - für umgerechnet hundert Mark!<sup>3</sup>

Der Sandfloh läuft jedenfalls wieder. Überglücklich rolle ich aus *Garoua* hinaus. Um ein Haar hätte die Reise hier ihr vorzeitiges Ende genommen. Solange es aber nur technische Probleme sind - die sich mit Geduld (und Geld) bezahlen lassen - kann ich froh sein! Viel ernstere Probleme hat da ein anderer Peter. Auch er ist auf dem Weg nach Ostafrika. Oder besser: er war es. Mit seiner schweren BMW ist er gestürzt und liegt mit einem komplizierten Beinbruch im Krankenhaus von *Maiganga*, mitten im Dschungel Afrikas! Viel kann man dort nicht für ihn tun und am folgenden Tag wird er über N' *Gaouderè* nach Deutschland ausgeflogen. Für ihn ist die Reise endgültig vorbei!

Im Vergleich zu ihm bin ich doch ein richtiger Glückspilz! Ich habe ein halbes Dutzend Pannen heil überstanden, bin gesund und auf dem Weg nach *Bangui*. Was will man mehr?

Natürlich hatte ich Peters Motorrad und seine Ausrüstung noch aus dem Straßengraben geklaut und bei der ‚Sureté‘ in Sicherheit gebracht, bevor ich auf einer unerwartet guten Straße hügelab, hügelab nach Süden rolle. Ganz langsam gewinne ich wieder Vertrauen in den Sandfloh, der mich in den letzten Wochen doch arg viele Nerven gekostet hatte. Nun bringt er mich brav über eine mächtig steile Piste zum *Lac Tison*,

---

<sup>3</sup> Die Ursache der kaputten Einspritzpumpe war vermutlich ein Sandkorn. In *Geidam*, als die Steuerkette gerissen war, hatte der Mechaniker die Einspritzpumpe lange Zeit offen liegen gehabt, trotz des aufgewirbelten Sandes. Vermutlich hat sich dabei ein Sandkorn in der empfindlichen Pumpe festgesetzt. Ein teures Sandkorn!

einem malerischen Kratersee, nahe *N'Gaouderè*. Dort verbringe ich meine erste angenehm ruhige, erholsame Nacht seit langer Zeit. Ein kühler Wind weht, morgens zeigt das Quecksilber ganze fünfzehn Grad, und ich schlafe ausgesprochen gut. Um wieviel freundlicher schaut da die Welt gleich aus!

Das erste, was mir in Zentralafrika auffällt, sind die gut ausgebauten Pisten. Aus rotem Laterit aufgeschüttet, ziehen sich wie breite rote Bänder durch die immergrüne Landschaft. Bei Regen allerdings sind sie ausgesprochen gefährlich: der nasse Laterit ist rutschig wie Schmierseife und ehe Du Dich recht versiehst, liegst Du im Graben. Kurz vor Weihnachten jedoch ist alles trocken. Das ist gut so, denn ich muss dringend Kilometer schrubben, um vor den Feiertagen in der Hauptstadt das Visum für Zaïre zu organisieren. Zum ersten Mal seit Monaten fahre ich nach Einbruch der Dunkelheit. Ein fataler Fehler!

Ein riesiges Rindvieh, ebenso schwarz wie die Nacht um mich herum, läuft plötzlich über die Piste. Direkt vor meine Stoßstange. Noch ehe ich auch nur die Chance einer Reaktion habe, schleudert mein ‚Kuhfänger‘ das Vieh in den Straßengraben. Die massive Stoßstange ist zehn Zentimeter verbogen, größeren Schaden am Fahrerhaus hat der ‚Kuhfänger‘ glücklicherweise verhindert. Überall hängen Haar- und Hautfetzen von dem Vieh, ein Kadaver aber ist nirgends auszumachen. Schade um den Braten!

Schockiert mache ich mich eilig auf die Suche nach einem Nachtplatz. Doch es bietet sich partout nichts an, ich komme nicht von der Piste herunter, die Gräben links und rechts sind zu tief. Prompt scheppert es wieder: ein Hund läuft mir direkt vor das Vorderrad und ich höre direkt unter mir das Zermalmen seiner Knochen - ein Geräusch, das ich mein Leben lang nicht vergessen werde! Zwei Unfälle innerhalb einer halben

Stunde. Das reicht! Ich stelle mich an den Rand der Piste und hoffe, dass mich niemand übersieht.

Spät am nächsten Abend rolle ich schließlich in *Bangui* ein - direkt in die City - und versuche, mich in der unerwartet großen und modernen Stadt zurechtzufinden. Ein paar Polizisten bemerken das, knöpfen mir wegen einer Lappalie 3000 CFA ‚Réfraction‘ (Bußgeld) ab, eskortieren mich dann aber mit Blaulicht zur deutschen Botschaft und zu einem sicheren Parkplatz am *Novotel*.

In der Botschaft nehme ich das Visum für Zaïre in Empfang und bei ‚Socaima‘ findet man noch das Päckchen mit dem Lenkungsdämpfer, den Vater schon vor Wochen geschickt hatte. Nur auf der Hauptpost warte ich vergeblich auf ein Päckchen voller Kekse und Süßigkeiten. Die schnabulieren die Postler wohl selber.

Auch ohne Plätzchen wird es eines der nettesten und geruhsamsten Weihnachten seit Jahren. Wie so oft muss ich es allein verbringen - Ramty, meine Freundin wartet in Indonesien. Auf dem Campingplatz aber finde ich schnell neue Freunde. Wirkliche Freunde.

Mit ihnen scheint nicht nur ein neuer Abschnitt der Reise zu beginnen. Mit ihnen soll sich auch in meinem Leben Vieles verändern. Als ob es ein Omen sein soll: seitdem ich neue Freunde getroffen habe - erst hier in *Bangui*, später viele andere drüben in Ostasien und Australien - seitdem habe ich kaum mehr technische Pannen. Sollte das ein Wink des Schicksals sein? Jedenfalls fühle ich mich inzwischen sehr viel wohler unter Menschen, suche nicht mehr verzweifelt die Einsamkeit in den endlosen Weiten der Wüste. Oder liegt es daran, dass ich ein bisschen verliebt bin?

Jedenfalls verläuft der Heilige Abend anders als erwartet. Zusammen mit Ellen und Thomas, netten Nachbarn auf dem Campingplatz, habe ich eine lebende, wohlgemästete Gans erstanden, die wir gemeinsam schlachten, rupfen und brutzeln. Unter der

festlich geschmückten Weihnachtspalme summen wir heimatliche Weihnachtslieder und laben uns an afrikanischer Gans mit Knödeln, Rotkraut und leckerem Bier.

Weihnachten mitten in Afrika: achtundzwanzig Grad, Kerzen flackern im Wind. Ruhe, Idylle, Besinnung auf Freunde zu Hause, keine Hetze nach Geschenken, Zeit zur Diskussion mit Gleichgesinnten, zur Unterhaltung, zum Lesen, zum Briefeschreiben. Fürs Tagebuch!

Wie zu Hause - nur romantischer.

Der Beginn eines neuen, nicht weniger abenteuerlichen, aber doch - menschlich gesehen - reicheren Lebens. Da kann ich viele Wochen in der Nähe eines geschätzten Menschen verbringen; da kann ich unerwartet bei einem Menschen Verständnis finden, dessen Kultur sich von der unseren unterscheidet wie ein strahlender Sommermorgen von einem verregneten Herbstabend; und da kann ich - als Krönung - ein Ebenbild meiner Gedanken und Gefühle kennenlernen. Dinge, die ich für ausgeschlossen gehalten hatte.

Bis dahin aber gehen noch viele Monate ins Land. Monate voller Abenteuer und Erfahrungen. Erfahrungen im wahrsten Sinn des Wortes. Gleich am ersten Tag des neuen Jahres sollen sie beginnen! Gleich in der ersten Minute!

In den letzten Tagen hat sich nämlich ein Gerücht bestätigt. Ein Gerücht, das uns vierhundert Kilometer Umweg beschert. Bei *Kisangani*, der Hauptstadt Ostzaires, direkt auf unserer geplanten Route, ist eine Brücke durch überladene LKWs eingestürzt, die einzige im Umkreis von dreihundert Kilometern. Das bedeutet für uns einen riesigen Umweg, noch dazu auf chaotischen Nebenpisten: über *Bangassou*, *Bondo* und *Buta* nach *Isiro*, weiter über *Epulu* hinüber nach Osten, nach *Beni*, zur Grenze nach Uganda.

Es soll mit Abstand der härteste Teil der gesamten Afrika-Etappe werden! Es ist jedoch der einzige Weg, überhaupt durchzukommen, ohne den *Lualaba*, den

mächtigsten Strom Zaïres queren zu müssen. Gut, dass wir noch nicht ahnen, was uns auf dieser Strecke alles erwartet! Selbst wenn wir es wüssten: es würde den Reiz der nächsten Etappe nur erhöhen!

Ein neues Jahr ist angebrochen. Ein Jahr voller Sonnenschein und Glück? Oder wird es so chaotisch weitergehen, wie das alte Jahr aufgehört hat? Nein! Die Sterne stehen gut für 1987!

So wie es heute Nacht angefangen hat, so kann das neue Jahr ruhig weitergehen! Kaum ist es fünf Minuten alt, als mich Ellen in die Arme nimmt und auf beide Wangen küsst. Nur ein kleines Zeichen der Freundschaft. Für mich ist es mehr, als ich im Stillen zu erträumen gewagt hatte. Welch ein Gefühl! Sie weiß nicht, wie ich für sie empfinde, und ich werde es ihr bestimmt nicht sagen. Schließlich ist sie mit ihrem Freund unterwegs, und ich will ihr Glück nicht stören.

Die letzten Tage des alten Jahres verbringen wir oft gemeinsam, gehen zum Bootfahren an den *MBali*-Fluss, und besuchen die alte Villa von *Bokassa*, dem früheren Herrscher des Landes. In eindringlichen Bildern schildert der Führer, wie *Bokassa* seine Widersacher umbringen ließ: je nach Lust und Laune des Präsidenten dienten sie wahlweise als Löwen- und Krokodilfutter oder erfroren in einen riesigen Tiefkühlschrank. Böse Zungen behaupten sogar, *Bokassa* hätte die Tiefgekühlten genüsslich verspeist.

Schon ist das alte Jahr zu Ende: Sylvester! Den ganzen Tag widmen wir der Vorbereitung der kulinarischen Genüsse: Nudelsalat, leckere Fleischbällchen, bunte Salate, getoastetes Weißbrot, selbstgebackenes Schwarzbrot, leckeres, zartes Antilopensteak. Als Krönung Käsehäppchen mit Weintrauben. Wir schlemmen den ganzen Abend. Natürlich kommt der Durst nicht zu kurz: ein Plastikeimer voller Ananas-Bowle steht bereit und um Mitternacht stoßen wir mit original-französischem Champagner an. Noblesse oblige!

Die Stimmung ist bombig. Wir Deutschen haben Verstärkung bekommen: Karin und Reinhold mit ihrem

blauen VW-Bus sind zu uns gestoßen. Auch sie wollen im neuen Jahr durch Zaïre nach Ostafrika. Inzwischen sind wir elf: Ellen und Tom, Karin und Reinhold, Andreas I und II, ein vierköpfiges Hanomag-Team und ich. Gemeinsam können wir mit den Australiern nebenan gut mithalten, beim Feiern, beim Böllern und beim Trinken. Feuchtfröhlich rutschen wir hinein ins neue Jahr. Begleitet von den besten Wünschen der neuen Freunde, begleitet von einem Trompetensolo, das so voller Dissonanzen ist wie das vergangene Jahr. Wir trinken auf ein ereignisreiches, abenteuerliches, aber gesundes, glückliches und uns freundlich gesonnenes Jahr 1987:  
"Alles Gute, Happy New Year!"

Uff, die erste Etappe in Zaïre ist geschafft! Neunhundert Kilometer! Elf Tage haben wir dafür gebraucht! Ein Schnitt von nicht mal neunzig Kilometern pro Tag; eine solche Distanz schaffen wir sonst - selbst auf schlechten Pisten - in drei, vier Stunden. Hier sitzen wir zwölf, ja vierzehn Stunden hinterm Steuer, respektive in den Schlammlöchern.

Denn Schlammlöcher gibt es hier wie Sand in der Sahara. Wenn ich zurückdenke an die nervenaufreibende Durchquerung, so war sie das reinste Kinderspiel gegen die Abenteuer, die wir hier zu bestehen haben. Tagtäglich. Eine echte Schinderei für Mensch und Maschine! Aber wir haben's uns ja selber 'rausgesucht! Da dürfen wir uns auch nicht beschweren!

Aber wer beschwert sich denn hier? Keiner! Nur manchmal die Autos: denn die haben es sich nicht 'rausgesucht, werden aber am allermeisten geschunden. Das fängt gleich an der Grenze zu Zaïre an, nämlich bei der 'Besteigung' der Fähre über den Grenzfluss *Uele*. Da müssen die Autos eine Stufe von fast einem halben Meter hochklettern, von der steilen und schlüpfrigen Uferböschung hinauf auf die Plattform der Fähre.

Bevor wir die Fahrzeuge verladen können, müssen wir allerdings den trunksüchtigen Kapitän organisieren und die altersschwache Fähre zum Laufen bringen. Wir, das sind Ellen und Tom sowie Karin und Reinhold. Beide Paare sind mit ihren VW-Bussen unterwegs und alle vier fragten mich - mit einem nicht zu übersehenden Seitenblick auf den Sandfloh - ob wir nicht alle zusammen fahren wollen. Gerne nahm ich ihr Angebot an, kam so doch Abwechslung in den Reisealltag! Dass wir alle auf dieser strapaziösen Etappe zu den besten Freunden werden würden, hätte ich mir nicht träumen lassen.

Der Kapitän ist schnell gefunden, der mitgebrachte Diesel und die Batterien verhelfen der Fähre zu neuem Leben und wir tuckern zurück ans zentralafrikanische Ufer. Aus dicken Bohlen und Sandblechen zimmern wir eine behelfsmäßige Rampe und wenig später steht der Sandfloh am zairischen Ufer vorm geschlossenen Schlagbaum. Zwei Stunden später kommen die beiden VW-Busse nach, der leichtere schafft's aus eigener Kraft, die Uferböschung hochzuklettern, bei Karin und Reinhold muss die Seilwinde des UNIMOG nachhelfen.

Wenig später sind wir alle durch den Zoll abgefertigt. Ganze zweiunddreißig Kilometer schaffen wir noch am ersten Tag in Zaïre, dann bricht die Dunkelheit über uns herein. Dämmerung wie in unseren Breiten gibt es hier am Äquator nicht. Gerade noch rechtzeitig finden wir auf freiem Feld einen passablen Nachtplatz. Zweiunddreißig Kilometer an einem Tag. Das fängt ja gut an!

Am Abend gönnen uns Ruhe, denn am nächsten Tag soll die Schufterei erst richtig losgehen. Da schaffen wir immerhin vierundfünfzig Kilometer. Völlig groggy fallen wir wieder in die Betten, die Tage kosten all unsere Kräfte. Knietiefe Schlammflöcher müssen wir da durchqueren und Schaufeln, Sandbleche und Abschleppseil sind pausenlos im Einsatz. Hundertmeterweise kämpfen wir uns vorwärts.

Zur Abwechslung gibt's 'mal eine Brücke. Vielmehr ein paar Baumstämme, die quer über dem Bach liegen und über die wir millimetergenau balancieren müssen. Bei breiteren Flüssen heißt es immer wieder verladen. Das ist zwar sicherer als über die termitenzerfressenen Baumstämme zu balancieren, doch die steilen und matschigen Uferböschungen machen besonders den VWs zu schaffen. Beide klagen bald über verbogene Spurstangen, verspannte Aufbauten und gelockerte Muttern. Jeden Abend ist Schrauben angesagt, oft bis mitten in die Nacht. Egal ob VW oder UNIMOG.

Kilometer um Kilometer schlagen wir uns durch den Dschungel, der dichter und grüner wird, je näher wir dem Äquator kommen.

Nach vier Tagen in Zaïre zeigen die Tachos gerade zweihundert Kilometer mehr. Wir rollen in *Buta* ein. Eine berühmte Stadt, in der die korrupte Polizei die Touristen nach Strich und Faden ausnehmen soll. Doch nicht mit uns! In einer riesigen Staubwolke rasen wir - dicht hintereinander fahrend - durch die Stadt. Die Polizisten gucken erst ganz verdutzt, zucken dann aber nur die Schultern, als keiner von uns auf ihr aufgeregtes Winken und Pfeifen reagiert. Ganz auf unser Schauspiel für die Gendarmen konzentriert, erwischen wir prompt die falsche Abzweigung: wir müssen noch mal zurück, noch einmal an den Polizisten vorbei, die nur noch verständnisloser die Achseln zucken. "Die spinnen, die Touristen!"

Die Kathedrale von *Titule* - von holländischen Missionaren während des letzten Bürgerkrieges errichtet - lädt noch immer die Gläubigen zur Andacht. Sie ist das mit Abstand größte Gebäude der Stadt. Wir staunen nicht schlecht über diesen Prachtbau mitten im Urwald - mit bunten Bleiglasfenstern, Madonnenstatuen und einer eigenen Orgel. Junge Sänger proben gerade prächtige Choräle und wir sind ganz verzaubert von der festlichen Akustik des Kirchenschiffs.

Dass es bei so viel Plackerei in unserem ‚Team‘ gelegentlich kriselt, ist kein Wunder. Wir beschließen, wieder getrennte Wege zu fahren. Wie nicht anders zu erwarten, sehen wir uns bald wieder: als ein schwerer Laster den Weg versperrt und keiner vorbeikommt. Ich nehme ihn rasch auf den Haken und im Nu ist der Weg frei, wir alle können unsere getrennten Wege fortsetzen. Am Abend sehen wir uns trotzdem wieder, denn *Poko* ist erreicht: eine Missionsstation, wo wir alle Rast einlegen wollen.

Pater Clemens, der urige Deutsche, der seit achtundzwanzig Jahren diese Missionsstation leitet, heißt uns freudig willkommen. Am Abend beten wir gemeinsam in der modernen Kirche; am nächsten Morgen chauffiert er uns höchstpersönlich durch die Kaffee-, Reis- und Baumwollplantagen der Mission. Daneben betreibt die Mission noch Holzwirtschaft, bildet Krankenschwestern und Schreiner aus: Berufe, die hier Mangelware sind.

Zu allem lässt der Pater seine kernigen Sprüche los; dass er ein Mann der Kirche ist, können wir kaum glauben. Unvergesslich bleibt ein kurzer Abstecher, als der heilige Mann seinen Mercedes 300 GD mit hundert Sachen kreuz und quer über das Stoppelfeld des nahen Flugfelds scheucht: "Ab und zu muss man den Wagen schon ausfahren, sonst macht es keinen Spaß!", ist sein trockener Kommentar.

Sehr nachhaltig beeindruckt uns der Besuch des örtlichen Gefängnisses. Der Mörder und die beiden Diebe werden zwar nachts an dem riesigen Baobab-Baum angekettet. Tagsüber aber laufen sie frei herum und verdienen sich das tägliche Brot mit ihrer Hände Arbeit. Sonst würden sie ja der Gemeinschaft zur Last fallen!

Anschließend besuchen wir einen einheimischen Mediziner, der trotz der 'Konkurrenz' durch das Missionskrankenhaus die Kranken nach wie vor auf seine Weise heilt. "Mit seinen Kräutern, Tränken, Mixturen und Zaubersprüchen, deren Geheimnis nur er alleine kennt, erzielt er beachtliche Erfolge. Selbst bei Krankheiten, die wir gar nicht kennen!", erzählt uns der Pater voller Hochachtung für den weisen, alten Mann.

Am Abend sind wir zum Palmwein bei *Samuel* und seiner Frau *Francoise* eingeladen, beide so etwas wie die rechte Hand des Paters. Ihr selbstgebrauter Palmwein schmeckt zwar etwas nach Seife, dafür hat er es

gewaltig in sich! Als wir spät nachts zu den Autos zurücktorkeln, müssen wir uns gegenseitig stützen.

Dann sitzen wir wieder auf die Piste: sie ist miserabel wie zuvor, führt weiter nach Osten, nach *Isiro*, wo wir Geld wechseln und tanken wollen. Der Sprit müsste noch bis zur Grenze reichen, aber wir wissen nicht, was uns an Schikanen noch so erwartet. In den letzten Tagen kletterte der Verbrauch des Sandflohs auf dreißig Liter und mehr. Doppelt so viel wie auf normalen Routen. Deshalb frühzeitig bunkern! Doch wir stehen vor leeren Zapfsäulen.

Also erst mal etwas Gutes essen, dann sehen wir weiter! Ein griechisches Restaurant am Marktplatz macht einen einladenden Eindruck, wir sitzen im schattigen Garten, bestellen kühle Cola, Pommes Frites, Steaks, Melonen und leckere Ananas. Welch ein Unterschied zum täglichen Dosenfraß! Kaum haben wir die letzte Scheibe des Nachtischs weggeputzt, da spricht uns ein junger Schwarzer an, ob wir nicht BENZin bräuchten. „Oh ja, BENZin und Diesel!“ „Wieviel braucht Ihr denn?“, will er wissen. „Zweihundert Diesel, vierhundert BENZin!“ „Kein Problem!“ Wir sollen gleich mitkommen. Der Preis ist akzeptabel, Geld ist inzwischen auch genug getauscht, so rollen wir hinter seinem Mofa her.

Erst durch die halbe Stadt, dann rechts, durch ein paar schmale Gassen, schließlich stehen wir in einem finsternen Hof. Das Tor schließt sich, wir fürchten schon, dass man uns in eine Falle gelockt hat. Da öffnet sich gemächlich ein anderes Tor. Dahinter türmen sich meterhoch die BENZinfässer. Im Nu ist das kostbare Nass in Tanks und Kanister umgepumpt, erleichtert rollen wir hinaus, der nette Schwarze bringt uns zurück zu unserem Restaurant, wo es inzwischen an der Zeit ist, den 'Four-o'clock-Tea' zu nehmen.

Frisch gestärkt, mit vollen Tanks und vollem Magen rollen wir glücklich aus *Isiro* hinaus, schaffen sogar

noch sechzig Kilometer auf einer überraschend guten Piste, bevor wieder einmal völlig überraschend die Nacht über uns hereinbricht. Und da der Tag doch unerwartet erfolgreich verlaufen ist, lassen wir uns die Gelegenheit nicht nehmen, darauf anzustoßen. Hoffentlich bleibt die Piste so gut. Hoffentlich bleibt uns das Glück treu.

Das Glück der Piste verlässt uns schon am nächsten Tag wieder. Die gute Piste ist kurz und bald fallen wir wieder in die gewohnten Schlammlöcher. Die Löcher bleiben treue Begleiter bis zur Grenze nach Uganda.

Am Tag nach *Isiro* schaffen wir einhundertachtzig Kilometer. Rekord in Zaire! Obwohl die Pisten weiterhin holprig und uneben sind. Dafür gibt es weniger Fahren, die immer enorm viel Zeit kosten. Die Piste führt nun vorwiegend Richtung Süden, hinter *Nia-Nia* können wir wieder nach Osten abzweigen und erreichen am sechzehnten Tag ein weiteres Etappenziel, *Epulu*.

Das Dorf ist bekannt für seine Großwildjagd. Bis vor wenigen Jahren wurden ausgedehnte Safaris veranstaltet. Inzwischen ist der Tierbestand so stark dezimiert, dass sich das Geschäft nicht mehr lohnt. Ein einsames, hochbeiniges Streifengnu stakst im Gehege umher und gibt uns einen klitzekleinen Vorgeschmack auf die Tierwelt, die uns in Ostafrika erwartet. Etwas anderes begeistert uns Abenteurer allerdings weit mehr: der Wasserfall. Sein Bassin lädt zum Schwimmen ein - das erste Mal in Schwarzafrika wagen wir ein Bad im Fluss. Die sonst unkalkulierbare Gefahr der Bilharziose besteht hier in dem reißenden Fluss nicht. Stundenlang tummeln wir uns am und im Wasser, eine Wohltat nach so vielen Wochen auf dem Trockenen!

Der Wasserfall selbst ist auch nicht ohne! Mit ein bisschen Glück sogar befahrbar. Drei-, viermal üben wir in den Kaskaden am Rande bevor wir uns in den Hauptkanal wagen. Doch der ist definitiv *nicht* fahrbar! Bevor wir uns überhaupt besinnen, treibt das Boot Kiel oben, wir selbst in den tückischen Wirbeln des Wasserfalls. Das Schicksal bleibt uns jedoch gewogen, mit mehr Glück als Verstand werden wir aus den gefährlichen Strudeln des Unterwassers herausgespült! Zwei

Paddel, Toms Schuhe und meine Sonnenbrille schaffen es nicht.

Der nächste Tag ist den Pygmäen gewidmet. Mit einem Führer schlagen wir uns auf schmalen Pfaden zu ihrem Dorf durch. Doch die meisten haben rechtzeitig Reißaus genommen, nur ein paar Kinder und alte Frauen sind noch da. Dennoch ist es interessant, wie einfach und dabei doch glücklich diese Menschen leben. Sie sind zufrieden mit dem, was der Urwald ihnen bietet: da gibt es Wild in Hülle und Fülle, das Wasser der Quellen sprudelt frisch und klar, Bäume und Sträucher beschenken reichlich Früchte und Beeren, und aus dem harten Holz der Urwaldriesen kann man Hütten bauen, Möbel schnitzen und Amulette. Denn die braucht man gegen die bösen Urwaldgeister.

Gegen Touristen helfen sie nicht!

Der Regengott hat ein Einsehen mit den Pygmäen. Er schickt ein tropisches Gewitter - die Touristen hasten zurück zu ihren Autos, verkriechen sich in den Blechkisten und wissen gar nicht, wie erfrischend ein tropischer Regenguss sein kann.

Die letzten gemeinsamen Tage brechen an. Vorher zweihundert Kilometer Piste, die uns noch einmal äußerste Konzentration abverlangen. Obwohl die Schlammlöcher nicht mehr so tief sind, ist an ein zügiges Vorwärtskommen nicht zu denken. Durch die langsame Fahrerei bekommen wir auch rasch Kontakt zu den Einheimischen. Nur wenige Dörfer liegen direkt an der Straße, aber die Pfade dorthin sind leicht auszumachen. Wir halten regelmäßig, decken uns mit Früchten ein oder feilschen um originelle, einheimische Schnitzereien, bunkern Wasser oder unterhalten uns mit den Schwarzen.

Die meisten von ihnen sind freigebig und hilfsbereit. Als ich Wasser bunkern will - immerhin sechs Kanister à zwanzig Liter - balgen sich die Jungs des Dorfs darum, die Kanister tragen zu dürfen. Aber nur die

Leeren! Hinter dem Dorf füllen wir sie mit frischem, klarem Quellwasser. Als die Jungs die vollen Kanister aber zurücktragen wollen, brechen sie nach wenigen Metern zusammen. Zwanzig Kilo sind eben zwanzig Kilo. So muss ich das kostbare Nass doch selber zurückschleppen. Am Abend belohnt uns köstlicher Tee aus frischem Quellwasser.<sup>4</sup>

Kulinarisch gehts am *Mount Hoya* weiter. Auf der vom letzten Regenguss noch schlüpfrigen Piste rutscht Tom in den Graben und nur der Sandfloh kann ihn befreien. Im Camp angekommen, kratzen wir uns den Schlamm von den Schuhen und wollen erschöpft noch einen Happen essen gehen. Die hölzerne Imbissbude nebenan erweist sich jedoch als luxuriöses Fünf-Sterne-Restaurant: weiße Tischdecken, flackernde Kerzen, das Steak auf echtem Porzellan, der Wein in Kristallgläsern.

Wir werden zuvorkommend bedient - wir sind die einzigen Gäste. Reichlich deplatziert kommen wir uns schon vor, als wir in schmutzigen Jeans und abgetragenen T-Shirts uns von einem Ober in schwarzer Livree, Fliege und weißen Handschuhen bedienen lassen. Das feudale Mahl mundet erstklassig, der trockene Weißwein passt vorzüglich zum gedünsteten Antilopenfilet und Süßkartoffeln an Erbsenpüree. Nicht einmal der Preis ist versalzen: sechshundert Zaire, umgerechnet zwölf Mark für ein Fünf-Gänge-Menü mit Suppe, Filet, Kartoffeln, Gemüse, Dessert, Kaffee und Wein. Hier kommen wir öfters zum Essen her!

Entsprechend lange schlafen wir am Morgen. Gegen neun Uhr kitzelt uns die Sonne wach, schlaftrunken öffnen wir die Türen - und werden überfallen von einer Schar Andenkenverkäufer. In dichten Scharen drängeln

---

<sup>4</sup> Rezept: ein Topf voll schwarzem Tee, 2-3 Esslöffel Zucker, 4-5 Teelöffel C-frisch Getränkpulver und Saft von einer Zitrone oder zwei Limonen. 1-2 Teelöffel 'Grand Manier' runden den Geschmack prächtig ab!

sie sich um die Fahrzeuge, können aber nur billigen Touristenschund anbieten. Mit uns ist da kein Geschäft zu machen.

Die berühmten Grotten und Wasserfälle im Karst des *Mount Hoya* sind auch eher enttäuschend. Mit denen in Südfrankreich oder Jugoslawien jedenfalls können sie sich nicht messen. Trotz der Enttäuschung hat sich unser Abstecher hier herauf doch gelohnt - allein schon wegen des leckeren Essens!

Hier trennen sich unsere Wege endgültig. Nach drei Wochen gemeinsamer Abenteuer, nach drei Wochen, die wir zusammen durch Dick und Dünn gegangen sind, fällt uns der Abschied schwer. Tom und Ellen, die zwei sportlichen wollen zum Bergsteigen ins *Ruwenzori*-Gebirge, gleich hier nebenan, nur auf der anderen Seite der Grenze. Karin und Reinhold wollen weiter nach Süden, zu dem Bergaffen nach *Goma* und nach *Kigali*, drüben in Ruanda. Ich selbst will versuchen, Kenia, zu erreichen, um dort vor allem die Tierwelt zu begucken. In *Mombasa* schließlich will ich den Sandfloh verschiffen.

Es heißt, Lebewohl sagen. Wenn wir in ein paar Monaten wieder in Deutschland sind, werden wir uns bestimmt wiedersehen. Dann organisieren wir ein spezielles 'Zaire-Wochenende', schaufeln wieder im Schlamm, schleppen Sandbleche und schieben VW-Busse durch den Matsch. Schauen uns die Bilder dieser haarsträubenden Etappe an. Schwelgen noch einmal im Gefühl der Kameradschaft, die zu einer wahren Freundschaft geworden ist.

"Auf Wiedersehen daheim! Und gute Fahrt!"

Kaum bin ich allein, erwischt es mich prompt wieder. Erneut habe ich Glück im Unglück! Erst im vergleichsweise zivilisierten Kenia gibt die Steuerkette des Motors zum zweiten Mal ihren Geist auf. Nicht etwa in Uganda oder gar schon in Zaïre. Dort wäre guter Rat teuer gewesen, hier in Kenia ist das Problem bestimmt lösbar. In den Teefeldern von *Kericho*, im Westen Kenias stehe ich nun und warte, bis mich am Montag ein Wagen in die Stadt schleppen kann. In der Zwischenzeit wandern meine Gedanken zurück, denn seit dem Abschied von den Freunden in *Mount Hoya* hat sich eine Menge ereignet.

Vom *Mount Hoya*, fahre ich - noch zusammen mit *Karin* und *Reinhold* - Richtung Süden, Richtung *Beni*. Je näher wir jedoch der Grenze zu Uganda kommen, desto holpriger wird die Piste. Einstimmig beschließen wir, gleich hier oben die Grenze zu passieren. Denn die Belastung für die Wagen ist nicht mehr zu verantworten.

Dieser Meinung ist auch der Sandfloh! Kaum haben seine Räder die Teerstraße in *Beni* erkannt, da bricht mit lautem Getöse die linke Vorderfeder. Das ist doch wieder typisch UNIMOG! Dreitausend Kilometer hat er mich durch Dick und Dünn begleitet und über die abenteuerlichsten Pisten des schwarzen Kontinents getragen. Doch jetzt, wo die Straße kommod, ja sogar geteert ist, lässt er mich schmachlich im Stich! Mir scheint, einem UNIMOG kann die Piste nicht schlammig, ausgewaschen und holprig genug sein! So stehe ich mit einer gebrochenen Feder da, ein Ersatz natürlich nicht an Bord. Das nimmt mir die Entscheidung ab: auf schnellstem Weg werde ich versuchen, Kenia erreichen. Eine neue Feder aufzutreiben, sollte dort kein Problem sein. Also ab nach Osten, Richtung Uganda.

Die paar Kilometer hinunter zum Grenzposten, nicht weniger holprig als die übrigen Pisten in Zaïre, werden zur Nervenprobe. Bei jedem Löchlein scharrt und schabt die gebrochene Feder an der Aufhängung, gibt grässliche Laute von sich. Lautstark beschwert sie sich, will mir wohl die Strapazen der vergangenen Wochen heimzahlen! Von Federung natürlich keine Spur mehr. Karin und Reinhold halten tapfer zu mir und gemeinsam erreichen wir die Grenzstation.

Die Abfertigung geht unerwartet reibungslos, nur der zweite Pass mit dem Visum wird beanstandet. Noch während ich mit den Grenzern verhandle, kommt eine deutsche Reisegruppe des Wegs. In einem riesigen Ungetüm, einem FAUN-LKW. Der Reiseleiter klärt nicht nur die Grenzer auf, dass zwei Pässe in Deutschland ganz normal sind, sondern fragt mich fast beiläufig, ob ich nicht eine Feder für den Sandfloh bräuchte, er hätte da eine dabei!

Wenn das kein Zufall ist! Oder ein Wink des Schicksals? Es ist zwar eine Hinterfeder, die ist ein bisschen zu lang, doch fürs erste passt sie prima. Schnell sind wir uns handelseinig und vor Freude jauchzend rolle ich mit den anderen die ersten Kilometer nach Uganda hinein, schön der Größe nach gestaffelt: VW-Bus, Sandfloh, FAUN. Ab dem Grenzfluss herrscht Linksverkehr, ein Relikt aus den Zeiten, als Ostafrika zum britischen Empire gehörte. Die Umstellung gibt wenig Probleme, nur die ersten zwei, drei Tage wundern wir uns über die Autos, die uns auf der falschen Straßenseite entgegenkommen.

Am gleichen Abend erreichen wir auch die andere Hälfte der Welt: die Südhalbkugel! Das erste Mal am Äquator, das muss natürlich gefeiert werden! Also rauf zu der netten Hütte im *Queen Elizabeth Parc*. Dort genießen wir die prächtige Aussicht auf die Hügel des ostafrikanischen Schildes. Lange sitzen wir an dem lauen Abend draußen, nippen am letzten Glas

Schampus und lauschen den ungewohnten Lauten der afrikanischen Savanne.

Am andern Morgen kann ich zügig die Feder wechseln. Der Sandfloh steht zwar jetzt etwas schräg, doch das tut der Freude über das unerwartete Ersatzteil keinen Abbruch. Karin und Reinhold dampfen endgültig nach Süden ab, um in *Kigali* Verschiedenes zu erledigen. Ein kurierter Sandfloh trägt auch mich weiter nach Osten. Voller guter Laune, neuem Mut und Tatendrang will auch ich mich am *Ruwenzori*-Gebirge versuchen, von dem Ellen und Tom, unsere zwei Bergsteiger in so großen Tönen geschwärmt hatten.

Insgeheim hoffe ich, Ellen wiederzutreffen, mit der mich mehr als bloße Freundschaft verbindet. Auf guter, ebener Straße rolle ich - wieder allein - über *Kasese* hinauf nach *Kilembe*, zu einer Kupfermine, wo ich Rast mache. Von Bergsteigern allerdings ist weit und breit nichts zu sehen. Also wieder hinunter und weiter nach Norden. Und wer kommt mir da entgegen? Ein gelber, schlammverkrusteter VW-Bus. Klar, Ellen und Tom. Sie bereiten gerade ihre Bergtouren vor, besorgen Ausrüstung und Verpflegung für die Träger. Wir treffen uns später am 'Mountain Club', am nächsten Tag soll Abmarsch sein.

Als wir frühmorgens losmarschieren ist es noch trocken, doch am frühen Nachmittag öffnen sich die Schleusen. Erst nieselt es fein, dann ergießt sich tropischer Regen über uns. In Minuten sind wir nass bis auf die Knochen. Die erste Stunde des Wegs führt nur sanft bergan, quasi zum Warmlaufen. Danach aber in stetem Wechsel steil bergauf und ebenso steil bergab durch Bambus und Farne. Eine richtige Achterbahn. Dabei gewinnen wir doch an Höhe, die erste Hütte soll auf 2650 Metern stehen.

Hundert Meter vor der rettenden Hütte gebe ich auf. Ich bin patschnass, der Rucksack schwer wie Blei und der Schlafsack pritschelnass. Darin die kalte

Nacht zu verbringen - das wäre Selbstmord. Das wärmende Feuer der Hütte gerade eben außer Sichtweite murmle ich ein erschöpftes „Tschüss!“ und mache kehrt. Hatsche drei Stunden lang den glitschigen Weg zurück ins Tal. Rutsche zigmal aus. Vor Anstrengung zittern mir sämtliche Glieder. Ich bin kurz vor dem Umfallen. Endlich, gegen halb sechs Uhr abends erreiche ich triefnass und am ganzen Körper schlotternd den rettenden Sandfloh.

Ein heißer Tee hilft mir halbwegs auf die Beine. Bergsteigen? Nein, das ist nichts für mich! Und Bergsteigen im Regenwald schon gar nicht! Dann doch lieber einen Tag faulenzten und ein gutes Buch lesen. Gesagt, getan.

Abends hinüber auf ein Bierchen zum 'Mountain Club'. Dort spricht mich ganz aufgelöst der Chef des Clubs an, *John Mate* „Meine Schwägerin liegt in den Wehen. Bringe sie doch schnell ins Krankenhaus. Bitte!“ Darf ich jetzt auch noch Geburtshelfer spielen?

Begleitet von der halben Familie, vier Frauen und dem Bruder rollen wir dreißig Kilometer hinauf nach *Kilembe* und erreichen gerade rechtzeitig das Hospital. Keine halbe Stunde später wird die Frau von einem gesunden Jungen entbunden, sie taufen ihn auf den Namen „John Peter“. Ich fühle mich geehrt.

Danach ab ins Bett. Am Morgen lacht die Sonne wieder vom strahlend blauen Himmel. Belohnung für die gute Tat? Neue Abenteuerlust packt mich. Wieso hast du vorgestern schlapp gemacht? Bist du wirklich so ein Schwächling? Beim ersten Versuch gleich aufgeben? Das geht gar nicht! Also: Schweinehund beiseite, Rucksack umschnallen und den Berg erneut angehen! Es muss ja nicht gleich der Gipfel sein!

Den Weg kenne ich inzwischen, nach viereinhalb Stunden bergauf und bergab erreiche ich die Hütte, vor der ich schlappgemacht hatte. Ein karger Wellblechverschlag, ohne jede Einrichtung. Und ohne

Wasser! Doch das brauche ich dringend zum Kochen und Trinken. Also weiter! Trotz Schmerzen im Knie mache ich mich auf den Weg zum nächsten Biwak, drei Wegstunden entfernt. Bald wird der Wald richtig märchenhaft, lange Flechten hängen an den Ästen, links und rechts des Weges wiegen sich ausladende Farne. Zeichen hohen Niederschlags - viertausend Millimeter fallen pro Jahr vom Himmel.

Am Boden ist das auch nicht zu übersehen: bei jedem Schritt versinke ich bis zum Knöchel im Morast, die Stiefel laufen voller Wasser, mit jedem Schritt wird der Schlamm tiefer. So erreiche ich den Biwakplatz heute nicht mehr - also doch kehrt machen, zurück zur Wellblechhütte. Ohne Wasser. Kurz vor Einbruch der Dunkelheit erreiche ich die rettende Baracke, mache es mir unter einem schützenden Felsüberhang bequem. Bald krieche ich in den Schlafsack, doch an Schlaf ist nicht zu denken.

Die Geräusche der Wildnis sind mir fremd. Brüllt da nebenan nicht ein Löwe? Und raschelt da nicht eine Schlange? Dort im Baum, ist das nicht der Affe, der es auf meinen Rucksack abgesehen hat? Die Nacht ist pechscharf, kein Mond, kein Stern ist am Himmel zu sehen.

Ich überlege, was die Stadt, was die Zivilisation aus den Menschen gemacht hat. Früher haben die Menschen doch in der Natur gelebt, im Einklang mit ihr. Da waren sie erst Jäger und Sammler, später Bauern und Hirten. Sie lebten davon, was die Natur ihnen bot. Und heute? Wie weit hat sich der Mensch - zumindest der, der sich ‚zivilisiert‘ nennt - von der Natur entfernt? Sich ihr entfremdet. Nicht einmal eine Nacht kann er in ‚freier Wildbahn‘ zubringen, ohne gleich um sein Leben zu fürchten. Oder bin ich da etwa eine Ausnahme, ein Angsthase? Dieses Unbehagen, wenn wir uns in der ‚feindlichen‘ Natur (wie wir das nennen), aufhalten, kann das nicht der Grund dafür sein, dass der

‚zivilisierte‘ Mensch mehr und mehr von dieser Natur vernichtet? Weiß er gar nicht mehr, was Natur eigentlich ist, wie die Natur wirklich funktioniert? Oder glaubt er, auch ohne diese Natur, ohne eine gesunde und intakte Umwelt auskommen zu können? Welch ein Trugschluss!

Die Menschen möchten zwar gerne ohne die Natur auskommen - zumindest ohne Rücksicht auf sie nehmen zu müssen. Doch ohne sie ist an Leben, an Überleben auf unserem Planeten nicht zu denken! Auch wenn der Mensch sich das oft einbildet! Wenn wir der Natur das Wasser abgraben, sie immer weiter zurückdrängen, dann sägen wir doch den Ast ab, auf dem wir allesamt sitzen!

Gedanken wandern durch meinen Kopf, während ich mich im Schlafsack hin und her wälze. Dazu ist es bitterkalt!! Die ganze Nacht über zitterte ich mich warm, erst am frühen Morgen finde ich etwas Ruhe. Ein spärliches Frühstück gibt mir kaum Kraft für den anstrengenden Tag. In der Verfassung noch einmal durch den Sumpf stapfen? Nein, danke! Ich beschließe den endgültigen Rückmarsch. Der Berg hat mich besiegt! Zunächst einmal!

Zehn Minuten später, den viel zu schweren Rucksack wieder auf dem Rücken, fangen die Knie erneut an, zu schmerzen. Humpelnder Weise schleppe ich mich talwärts. Bis zum rettenden Sandfloh brauche ich fünf Stunden.

Am andern Morgen sind die Schmerzen wie weggeblasen. Bis zum ersten Auftreten. Da ist wieder der stechende Schmerz im linken Knie. Damit Kupplung oder Bremse treten? Unmöglich! Also einen weiteren Tag Erholung, kräftig mit ‚Mobilat‘-Salbe einreiben und auf Besserung hoffen. Die Schonung hilft, am 27. kann ich mich wieder auf die Socken machen, versuche, die Hauptstadt *Kampala* zu erreichen. Von dort sind Kenia und *Nairobi* nicht mehr weit!

Doch die Straße ist miserabel oder besser gesagt, nicht vorhanden. Eine Ansammlung riesiger Schlaglöcher. Ich komme kaum voran. Bei *Mbarara* schließlich nimmt mich die Miliz aufs Korn. Auf Kimme und Korn! Sie haben eine Straßensperre aufgebaut wie schon Dutzende vorher. Der Bürgerkrieg, der *Idi Amin Dada* aus dem Amt hob, ist noch nicht lange her und die Stimmung im Land noch immer unruhig. Daher die vielen Straßensperren!

Einer der *Soldaten* winkt mich durch, ein anderer will mich anhalten. Natürlich fahre ich weiter, sollen die sich doch einig werden! Schon schießen die Kinder scharf, nicht älter als elf oder zwölf Jahre sind die Bengel. Sie schießen wider Erwarten gut! Ein paar Warnschüsse, dann nehmen sie den linken Hinterreifen aufs Korn. Treffer! Pffft. Die Luft ist 'raus, das Projektil steckt im Gummi! Ich *muss* anhalten. Gute Miene zum bösen Spiel machen. Das Herz klopft mir bis zum Hals. Doch einschüchtern lasse ich mich nicht. Nicht von den jungen Soldaten. Nicht von der kreischenden Menge um mich herum. Erst einmal muss ich den Reifen wechseln.

Inzwischen haben die Bengel ihre eigenen LANDROVER flott gemacht und stehen mit finsternen Minen neben mir. Ich schaue in die Läufe von einem halben Dutzend Gewehren. Sehr eindeutig zeigt man mir, wo's langgeht: zur nächsten Garnison. Im Konvoi: ein LANDROVER vor mir, einer hinter mir, ich in der Mitte drin. Ein mürischer Bursche mit abgesägtem MG sitzt im Sandfloh neben mir, passt auf, dass ich nicht abhaue. Ich werde mich hüten! In der Garnison erneut helle Aufregung: ein Weißer, ein Tourist! Doch dann geht alles recht schnell. Der *Officer*, der Chef der Bengeltruppe und der einzige, der ein paar Brocken Englisch spricht, entschuldigt sich für das Verhalten seiner Jungs, schaut kurz ins Innere des Sandfloh und wünscht mir „Gute Fahrt“.

Das ist ja noch 'mal gut gegangen! Sehr viel später, auf dem Camping in *Nairobi* bemerke ich erst, welchen Schaden die schießwütigen Jungs wirklich angerichtet haben: eines ihrer Projektile hat auf dem Dach den linken Staukasten durchschlagen, einem Ersatzreifen durchlöchert, ist am (leeren) BENZinkanister abgeprallt und blieb schließlich in der Karkasse des zweiten Reifens stecken! Welch eine Wucht!

Noch ahne ich nichts vom 'Dachschaden', bin nur glücklich, mit heiler Haut davongekommen zu sein. Klopfenden Herzens rolle ich die langsam besser werdenden Straßen hinunter. Das heißt, nur die Löcher werden kleiner und weniger zahlreich als drüben im wilden Westen. Ganz artig halte ich ab sofort an jeder Straßensperre, doch es will niemand mehr etwas von mir wissen. Noch immer sieht man links und rechts die Zeugen des Bürgerkriegs, der bis vor kurzem tobte. *Ida Amin Dada* und sein Terrorregime sind unvergessen. Ausgebrannte Panzer stehen da und umgekippte LKWs. Kinder mit MGs sichern ihre Dörfer.

Unbehelligt erreiche ich *Kampala*, die Hauptstadt Ugandas. Am Freitagabend, mitten in der Rushhour rolle ich hindurch. Anmutig schmiegt sich die Stadt an die zahllosen Hügel. Im Vergleich zu den ländlichen Regionen macht sie einen gut entwickelten und ordentlichen Eindruck. Weist allerdings keine besonderen Reize auf.

Am einunddreißigsten, nach nicht einmal zehn Tagen, kehre ich Uganda den Rücken. Die Grenzer machen neuerlichen Ärger und wollen den ganzen Sandfloh durchsuchen. Erst nach dem dritten Schrank, aus dem ich jede Hose und jedes Shirt kramen musste, geben sie auf. Ziemlich angefressen erreiche ich Kenia. Schon vor sieben Jahren, auf meiner ersten Tour durch Afrika wollte ich bis Kenia vordringen. Damals kam ich bis Lomè. Heute habe ich das Ziel der Jahrzehnte alten Träume endlich erreicht. Fast erreicht!

Denn davor steht ein kleines Häuschen - das vom Zoll. Die Herren darin haben Zeit. Viel Zeit! Vielleicht ist es auch nur meine Ungeduld, endlich ins *gelobte Land* zu kommen. Jedenfalls dauert es eine gefühlte Ewigkeit, bis ich die Papierchen ausgefüllt und die Stempel vollständig habe. Das wichtigste Papier bekomme ich dabei nicht! Das soll mir später noch viel Kopfzerbrechen bereiten: eine Devisenerklärung! Zunächst bin ich übergelukkig, den allerletzten Grenzübergang in Afrika hinter mir zu haben. Gut gelaunt rolle ich bis spät abends, komme aber trotzdem nur bis kurz vor *Kisumu*.

Dort muss ich Geld tauschen. Ohne diese vermaledeite, nicht vorhandene Devisenerklärung jedoch läuft nichts! Ich schlage drei Kreuze, als mir ein Weißer im ersten Hotel am Platz wenigstens fünfzig US-Dollar wechselt. Jetzt halte ich achthundert Kenia-Shilling in Händen, genug, um mich die ersten Tage durchzuschlagen und das Dringendste einzukaufen. Kein toller Auftakt im Paradies am Indischen Ozean!

Zunächst rolle ich gemächlich durch eine Landschaft, die mehr an das Allgäu und das Voralpenland erinnert als an Ostafrika. Da stehen braun- und schwarz gescheckte Kühe auf saftigen Weiden, die Hügel sind sanft geschwungen. Ganz wie zu Hause. Nur Tee gibt es dort nicht, sondern nur hier, in der Gegend rund um *Kericho* Ein herrlicher Anblick, dieses leuchtende Grün der Teesträucher in der Morgensonne. So verbringe ich ein friedliches Wochenende mitten zwischen den Teestauden. Eines trübt meine Stimmung jedoch gewaltig: die gerissene Steuerkette vorn im Motor!

Denn die hat vor hundert Metern erneut den Geist aufgegeben. Offenbar haben die drei Glieder, die der Dorfmechaniker in Nigeria, eingebaut hat, die Strapazen nicht überstanden. Jedenfalls liegt sie wieder in Einzelteilen im Ölsumpf. Doch heute ist Samstag,

keine Chance, einen Abschleppwagen zu bekommen. Am Montagmorgen muss ich mich in die Stadt schleppen lassen. Dort sollte es eigentlich kein Problem sein, eine neue Kette zu besorgen und fachgerecht einzubauen. Also Kopf hoch!

Sonntagmorgen kommt eine ältere Frau mit ihrer Tochter des Wegs. Sie sprechen mich in gutem Englisch an - und schenken mir einen Kübel frische Milch. Dazu fünf Eier, „Frühstück!“ meinen sie und laden mich zu sich nach Hause ein. So ganz ohne alles! Gastfreundschaft ohne 'wenn' und 'aber'! Gerne hätte ich mich noch ein wenig mit ihnen unterhalten, aber der Himmel schickt dunkle Wolken und die Beiden lassen mich schnell wieder allein! Schade!

Ich glaube, Kenia wird mir gefallen! Trotz des wenig verheißungsvollen Auftakts!

Kenia wird tatsächlich zu einem Höhepunkt der Afrika-Etappe. Wenn nicht der ganzen Reise. Rein geographisch gesehen, geht schon mal gar nichts über Kenia, zumindest nicht über seinen höchsten Punkt, den *Mount Kenya*. Immerhin liegt der 5199 Meter hoch. Da können nicht 'mal die höchsten Gipfel der Alpen mithalten!

Auch sonst sind die letzten Wochen ereignisreich und voller Überraschungen, diesmal meist positiver Art. Da nimmt die Autoreparatur ein gutes Ende, in *Massai Mara* kann ich erfolgreich auf Fotosafari gehen, in *Nairobi* geben sich die Behörden kooperativ. Und als Höhepunkt strahlt gestern die Sonne von einem tiefblauen Himmel, als ich endlich auf dem höchsten Gipfel des Landes stehe.

Kein Wunder, dass ich heute Nacht wie ein Murmeltier geschlafen habe, Murmeltiere sollen ja sehr glücklich sein. Meine Laune hat ihren Höhepunkt erreicht. Nicht von ungefähr, denn die letzten Tage waren wirklich die herrlichsten seit, ja sagen wir, seit der Abfahrt vor fünfeinhalb Monaten. Der Morgen ist angenehm kühl und die Sonne küsst mich wach. Die rechte Zeit, mir Brot, Spiegelei, Schinken, Ananas und heißen Tee schmecken zu lassen.

Um mich herum schlängeln sich prächtige Blumenrabatten an schmalen, plätschernden Bächen voller Forellen entlang. Dunkelgrüne Bäume stehen auf sauber gemähten, frischgrünen Wiesen. Buntgefiederte Vögel singen in den Ästen. Leuchtende, tropische Blumen überall. Ab und zu eine kleine Holzhütte, gepflegte Wege und ein idyllisch gelegenes Restaurant. *Naro Moro River Lodge* heißt mein kleines Paradies.

Immer wieder schweifen Blicke und Gedanken hinüber zum majestätischen *Mount Kenya*. Dem höchsten Berg, der dem Land im Osten Afrikas seinen Namen

gab. Zwanzig Kilometer südlich des Äquators erhebt sich der schon recht verwitterte Vulkankegel über die ostafrikanische Steppe. 5200 Meter hoch. Nicht der allerhöchste Punkt Afrikas aber in meinen Augen imposantester als der *Kilimandscharo*. Während neun Monaten des Jahres ist sein Gipfel von Nebel umhüllt. „*Kerukenya*“ - Berg des Nebels nennen ihn die *Massai*. Mitte Februar darf ich ihn unter einem wolkenlosen Himmel erleben.

Dort oben war ich vorgestern. Nicht auf dem allerhöchsten Punkt, dem *Batian* (5199 m). Mit seinen steilen Flanken und Schwierigkeitsgraden III bis IV ist er den wahren Bergsteigern vorbehalten. Dazu zähle ich mich nicht. Nach den zwei verpatzten Anläufen im *Ruwenzori*-Gebirge ist dies meine erste wirkliche Bergtour. Doch auch der *Point Lenana*, den ich erklimme, ragt noch 4985 Meter empor. Zur magischen 5000er-Marke fehlen ganze fünfzehn Meter. Damit ist auch der 'kleine' Gipfel zweihundert Meter höher als irgendeiner in Europa. Nicht nur geographisch ist das also der Höhepunkt dieser Tour. Ein wahrer Leckerbissen! War ich noch vor zwei Wochen überzeugt, dass Bergsteigen absolut nichts für mich sei, hat sich diese Meinung nun ins genaue Gegenteil verwandelt!

Dieser Vulkan, dieser majestätische Gipfel, wird so etwas wie ein weiterer Meilenstein auf dem Weg in ein neues Leben.

Am Samstag, den 14. Februar breche ich nachmittags aus *Nairobi* auf, um bis zur *Naro Moro River Lodge* hinaufzufahren. Die liegt immerhin knapp zweitausend Meter hoch. Noch am Abend hole ich die nötigen Informationen ein, um für den Gipfelsturm gerüstet zu sein. Dabei treffe ich ein österreichisches Pärchen, das mich am andern Morgen mit ihrem Suzuki die erste langweilige Etappe mitnimmt. In rascher Fahrt, eingeklemmt zwischen Rucksäcken und Ersatzreifen, winden wir uns durch heimisch anmutenden

Nadelwald hinauf zur *Met Station* auf 3050 Metern. Hier ist die Piste zu Ende, der Anstieg zu Fuß beginnt. Der Pfad führt meist an einem Grat entlang, ist aber gut zu laufen. Schnell gewinnt er an Höhe. Der Rucksack, wieder einmal viel zu schwer gepackt, drückt auf den Schultern. Die Beine sind die Arbeit nicht gewohnt. Das Atmen fällt schwer.

Ohne Pause windet sich der gut markierte Pfad auf über viertausend Meter hinauf. Dort wird er ein wenig flacher, führt in ein weites Hochtal hinein. Das Gehen wird weniger anstrengend, es bleibt Zeit, den Blick schweifen zu lassen. Welch eine herrliche Landschaft! Wie abwechslungsreich, wie interessant! Noch nie gesehene Blumen und Bäume säumen den Pfad, farbenprächtige Abwechslung zum Erdbraun des Pfads.

Zu Anfang des Aufstiegs noch dichte, moosbehangene *Hagenia*-Bäume, wie ich sie schon aus dem *Ruwenzori* kenne. Über 3500 Metern werden sie lichter und weichen niederen Büschen

Nach fünfeinhalb Stunden stehe ich vor dem *Mc`Inners Camp* auf 4300 Metern. Die Hütte bietet Schutz - und eine harte Matratze für die Nacht. Mit anderen Bergsteigern wärme ich mich am prasselnden Feuer. Dann setzen die Kopfschmerzen ein, ein deutlicher Fingerzeig, dass ich viel zu schnell aufgestiegen bin. Die Nacht wird zur Qual. Kopf- und Nackenschmerzen lassen an Schlaf nicht denken. Die nervöse Unruhe im Schlafsaal tut ein Übriges. Warum habe ich nicht draußen mein Zelt aufgeschlagen?

Um drei Uhr morgens klingelt der Wecker. Die Anderen machen sich auf den Weg, mit Taschenlampen zum Gipfel. Ich drehe mich noch einmal herum, hole zwei Stunden Schlaf nach und mache mich erst dann auf die Socken. Ersten Sonnenstrahlen vertreiben die nächtliche Kälte, aber ein eisiger Nordwind lässt mich bald zu Handschuhen und Mütze greifen. Mutterseeleallein stapfe ich das dröge Geröllfeld des Gletschers

hinauf. Immer zwei Schritte vorwärts und einen zurück.

Einsam und verlassen steht auf 4600 Metern die *Austrian Hut*, eine Stiftung des österreichischen Alpenvereins. Nebenan glitzert der Gletscher in der Äquatorsonne. Die ersten Bergsteiger kommen mir schon entgegen, ich habe den letzten Anstieg noch vor mir. Punkt elf Uhr erreiche ich überglücklich den *Point Lenana*.

Zu dieser späten Stunde bin ich völlig allein hier oben. Die Stille ist atemberaubend. Der Ausblick auch. Die Anstrengung und die Kälte sind schnell vergessen, ich habe nur noch Augen für die überwältigende Natur. Die Tropensonne am tiefblauen Himmel taucht alles in gleißendes Licht. Der Blick schweift bis zum *Kilimandscharo*, weit im Süden und zu den *Aberdare -Mountains* im Westen. Tief unter mir zieren malerische, tiefgrüne Gletscherseen die Ostflanke des majestätischen Gipfels.

Drüben auf der Nordseite des Gletschers erspähe ich eine Gruppe richtiger Bergsteiger. Mit Eispickel und Seil erklimmen sie die steile Flanke des *Batian* den wahren Gipfel. Das hier ist ja nur der Touristen-Gipfel. Doch es ist das erste Mal, dass ich auf einen Berg dieser Höhe stehe, überhaupt auf einem Berg. Da will ich nicht gleich übertreiben.

Über eine Stunde sitze ich am Gipfel, genieße die Stille, die Ruhe, die Einsamkeit - die Großartigkeit dieser phantastischen Natur. Welch ein Genius, welches 'Wesen' kann diese Mannigfaltigkeit, diese unvergängliche Schönheit geschaffen haben? Ist sie wirklich unvergänglich, diese Schönheit? Sind wir Menschen nicht eifrig dabei, die prächtigsten Flecken der Erde zu zerstören? Sind wir nicht gerade dabei, uns selbst aus diesem Garten Eden zu vertreiben?

Unten auf dem Gletscher, nahe der *Austrian Hut* erkenne ich klitzekleine Punkte, unscheinbar wie

Ameisen: Bergsteiger auf dem Weg ins Tal. Wie klein und unscheinbar sind wir Menschen doch, verglichen mit den Bergriesen dieser Welt? Und wie groß kommen wir uns vor! Aus dieser Gipfelperspektive schrumpfen die Dimensionen zu ihrer wirklichen Größe. Was sind das nur für immense Probleme, von denen wir uns täglich gängeln lassen? Von denen wir uns die Lebensfreude stehlen lassen? Von hier oben gesehen sind sie noch viel kleiner als die Ameisen, die ins Tal laufen.

Noch lange beschäftigen mich Gedanken über Mensch und Natur. Hier, wo nichts und niemand über mir ist. Außer ein paar finsternen Wolken, die inzwischen aufziehen. Ist das etwa ein Omen dafür, was der Menschheit in den nächsten Jahrzehnten bevorsteht?

Zunächst ist es für mich ein Zeichen zum dringenden Aufbruch! Noch immer den Gedanken nachhängend, schultere ich den Rucksack und mache mich an den Abstieg. Die Knie schmerzen. Das Gehen auf dem endlosen Geröllfeld lässt ihn zur Strapaze werden. Im letzten Moment erreichte ich die rettende Hütte. Es fängt an, wie aus Kübeln zu schütten.

In der Nacht das gleiche Spiel wie in der vergangenen: rasende Kopfschmerzen und unruhige Mitschläfer. Die Tabletten helfen nicht, das Frühstück gebe ich in hohem Bogen von mir. Fühlt man sich so elend bei der Höhenkrankheit? Ein Wunder wäre es nicht!

In dreieinhalb Stunden steige ich zügig ins Tal - viel zu schnell angesichts der herrlichen Natur um mich herum. Trotz des schweren Rucksacks und der dröhnenden Kopfschmerzen macht es riesigen Spaß, in dieser urzeitlichen Landschaft zu laufen: die herrlichen Ausblicke, nie gesehene Pflanzen, himmlische Ruhe und die Einsamkeit machen den Heimweg zu einem Erlebnis. Gegen Mittag bin ich zurück auf der *Met Station* und ein Bus voller Tagesausflügler bringt mich zurück zur Lodge, wo der Sandfloh wartet.

Als krönenden Tagesabschluss genieße ich ein Schauspiel, das man nur hier und wohl nur um diese Jahreszeit bewundern kann: der Sonnenuntergang hinter seiner Majestät, dem *Mount Kenya*.

Bevor es übermorgen mit dem Sandfloh über den *Aberdare Park* und den *Nakuru*-See mit seinen rosa-farbenen Flamingos weitergeht, will ich kurz berichten, was sich seit dem letzten Eintrag in *Kericho* getan hat.

Nach dem Wochenende mitten in den Teefeldern stößere ich am Montag in *Kericho* den einzigen Abschleppwagen auf. Der bringt den angeschlagenen Sandfloh in die nächste DAIMLER-BENZ-Werkstatt. Doch da packt mich eisiges Entsetzen: ein Hinterhof voller ausgeschlachteter Karossen, kein brauchbares Werkzeug und ein Meister, der eine Dieselmachine nur vom Hörensagen kennt.

Da mache ich mich doch lieber selber ans Werk. Übung habe ich ja noch! Ein geschäftstüchtiger Inder bestellt über DAIMLER-BENZ in *Nairobi* die neue Steuerkette, die tatsächlich am nächsten Tag eintrifft. Der Einbau geht ruck-zuck und die Probefahrt verläuft besser als erhofft. Mit Freuden nehme ich die Einladung des Inders zum Essen an. Bei indischem Reis und scharfem Curry-Fleisch diskutieren wir über Kenia, seine Sehenswürdigkeiten und einen Computer, den er sich anschaffen will.

Dann weiter gen Süden. *Massai Mara*, den bekannten Nationalpark, an der Grenze zu Tansania, erreiche ich gerade noch rechtzeitig vor dem abendlichen Regenschauer. Durch das *Oloololo*-Gate geht es mitten hinein in die faszinierende Tierwelt Ostafrikas.

Zunächst kann ich eine Elefanten-Familie aufstöbern, die sich vom bulligen Sandfloh überhaupt nicht stören lässt. Zwei Stunden lang beobachte ich das Rudel mit ein paar tollpatschigen Babys darunter. Später Giraffen, Gnus und Antilopen, Zebras, Büffel und Paviane. Welch ein Unterschied, die Tiere hier in freier

Wildbahn zu sehen. Ohne trennende Gitter zwischen Tier und mir.

Wie majestätisch die Tiere hier wirken!

Im Wasser und im Schlamm des *Mara*-Flusses tummeln sich nicht nur Kronenkräniche, Hottentotten-Enten, Fischreiher, Störche, Nashorn- und Zeckenvögel, sondern auch ein völlig deplatziertes Sandfloh. Auf der Jagd nach noch besseren Fotos ist der Sandfloh in einer wahren Schlammkuhle versackt. Bis zu beiden Achsen! Das erste Mal, dass ich in Afrika festsitze! Mist! Also: Ärmel hochkrempeln, Schaufel schwingen und Sandbleche unterbauen! Eineinhalb Stunden und viele Schweißtropfen später steht der UNIMOG wieder auf festem Grund; eine völlig unnötige Plackerei - hätte ich doch nur besser aufgepasst!

An der feudalen *Keekorok Lodge* treffe ich mich früh am Morgen mit einem der Ranger, die neugierige Touristen zu seltenen Tieren führen. Bald stöbern wir eine ganze Löwenfamilie auf. Genauso unausgeschlafen wie wir selber, räkeln sie sich am Rande einer Buschgruppe, genießen die ersten Sonnenstrahlen. Eine ganze Weile beobachte ich sie vom Dach des Sandfloh's aus, kann prächtige Fotos machen. Unter mir, im offenen Fahrerhaus sitzt der schwarze Ranger, kreidebleich, zitternd vor Angst. Dauernd fordert er mich auf, weiterzufahren. Doch viel lieber möchte ich die Tiere beobachten.

Als das Löwenrudel von -zig anderen 'Käfigen' voller kameraschwingender Touristen umstellt wird, machen wir uns aus dem Staub. Die Löwen schlagen sich in die Büsche, ich rolle weiter und setze den Ranger ab, der noch immer vor Aufregung ganz bleich ist.

Auf der Weiterfahrt treffe ich auf ein Rudel Elefanten, die sich aber in sicherer Entfernung halten, auf eine Reihe von Giraffen und Flusspferden, die sich träge im sumpfigen Wasser wälzen. Dazwischen immer wieder Zebras und die anmutigen, graziösen,

springlebendigen Thomson-Gazellen, ab und zu ein paar Paviane und scheue Warzenschweine.

Der *Massai Mara* Nationalpark erfüllt all meine Träume!

Die Pisten werden wieder schlechter, als ich ein paar Tage später ins *Riftvalley* rolle. Das *Riftvalley* ist das ausgedehnteste Grabenbruchsystem der Erde. Vom äthiopischen Hochland im Norden zieht es sich über Kenia, Tansania und Malawi bis hinunter nach Mosambik und noch weit in den Indischen Ozean hinein. Gekennzeichnet wird es durch seine anhaltende vulkanische Tätigkeit, markant sind vor allem seine langgestreckten, in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Seen. Die Landschaft erinnert eher an das Voralpenland. Schwarz- und braungefleckte Kühe grasen auf den saftig grünen Weiden, die Häuser erinnern ans Allgäu, nur die Bewohner sind schwarz. Und die Straßen holpriger!

Die werden erst besser, wenn man sich der Hauptstadt nähert: *Nairobi*. Eine freundliche, wenn auch viel zu große Stadt.

Der Camp der *Madame Roche* - mitten in der Stadt gelegen - ist bei den Globetrottern berühmt, aber leider eng, laut und schmutzig. Darum schnell noch umziehen ins *Safari Parc Hotel*. Außerhalb der Stadt, an der Straße nach *Thika*, ist es ruhig, fast schon einsam gelegen. Ein riesiger Park mit schattigen Bäumen und ein paar Toilettenhäuschen. Platz in Hülle und Fülle.

In *Nairobi* gibt es viel zu tun. Ganz oben auf dem Programm steht die Geldbeschaffung: der Transfer aus Deutschland klappt unerwartet schnell: nach zwei Tagen halte ich das überwiesene Geld in Händen, wenig später auch die Devisenerklärung des Finanzministeriums, ohne die ich in diesem Land keinen Groschen wechseln kann.

Zwischendrin bummle ich von einem Geschäft zum anderen, lasse Fotos entwickeln und schicke den Rest der Schnappschüsse nach Hause. Eine neue

Sonnenbrille brauche ich, neue Schuhe und Hosen. Schließlich steht die Rückkehr in die Zivilisation bevor. Zwischendurch Bauwerke fotografieren, Hamburger und Bananasplit essen (wie habe ich das vermisst!).

Zur Feier des Tages putze ich sogar den Sandfloh - innen und außen! Das erste Mal seit fünf Monaten! Schande über mich. Hinterher erkenne ich ihn kaum wieder! Ohne den vielen Schlamm fährt er auch gleich viel besser und bringt mich herauf zur *Naro Moro River Lodge*, wo ich schon tags darauf aufbreche zur Besteigung des legendären *Mount Kenya*.

In ein paar Tagen muss es auch wieder weitergehen, hinunter nach *Mombasa* und *Malindi*, zur *Twiga Lodge* und zum Verladen des Sandflohs. Mal sehen, morgen oder übermorgen.

**Zweiter Teil**

## **Südostasien**

**Wenig Muße für Kultur und Landschaft**

Fünzig Meter dürfte der Hügel hoch sein, auf dem ich stehe. Dicke Urwaldriesen umgeben mich, dazwischen Farn und lichtetes Gestrüpp. Nur ein schmaler Fußweg führt herauf. Neben mir eine einfache Strohhütte, die Grenzstation zu Malaysia. Kein Zöllner da. Einen Schlagbaum gibt's auch nicht. Eine grüne Grenze im wahrsten Sinn des Wortes.

Der Sandfloh steht am Fuß des Hügels, an ein Hochkommen ist nicht zu denken. Der Abhang ist steil und schlüpfrig vom Regen. Der Hang vor mir, den ich hinterfahren müsste, ist noch einiges schlimmer. Glatte Selbstmord, hier drüberzufahren, selbst mit einem geländegängigen UNIMOG! Doch es ist der einzige Weg!

Hinter mir liegen drei Tage Sucherei. Suche nach einem Weg aus *Brunei* heraus nach *Sabah*. Die Fahrt nach *Brunei* verlief ohne größere Schwierigkeiten, aber dort schien die Welt wie mit Brettern vernagelt. Wen ich auch fragte, keiner wusste etwas über eine Straße nach *Kota Kinabalu*. Dabei liegt das nur zweihundert Kilometer entfernt. Allerdings in einem anderen Staat, in *Sabah* nämlich und das gehört zu Ostmalaysia.

Ich musste mich selber auf die Suche machen, aber welcher der wenigen Pisten ich auch folgte, alle endeten an Flüssen oder verliefen sich in winzigen Dörfern. Nirgends kam ich weiter. Schließlich erhielt ich einen vielversprechenden Hinweis: der Kapitän eines Kieskahns könnte mich mitnehmen, führe aber nur bis *Temburung*. Ob es dort eine Straße weiter nach *Sabah* beziehungsweise *Kota Kinabalu* gab, wusste auch der Kapitän nicht.

Zur Erklärung:

Die Insel *Borneo* zählt zu den wohl abenteuerlichsten Inseln der Welt. Auch heute noch. Die Nordwestküste teilen sich die Staaten *Sarawak* (im Süden) und *Sabah* (im Norden). Die gehören zwar beide zu

Malaysia, sind aber durch zwei schmale Zipfel des Sultanats *Brunei* voneinander getrennt. Dazwischen wiederum ein Zipfel *Sabah*. Der große Rest der Insel ist durch ein hohes Gebirgsmassiv getrennt und gehört als *Kalimantan* zum Indonesischen Archipel. Eine geografisch wie politisch höchst verworrene Angelegenheit. Überreste der Kolonialzeit eben.

So saß ich in also einem der schmalen Zipfel des Sultanats fest und kam nicht weiter. In *Brunei City*. Beziehungsweise *Bandar Sri Begawan*, wie es offiziell heißt.

Der Kieskahn war meine einzige Chance. Fünf Stunden lang tuckerten wir übers Wasser, den einen Fluss hinab, ein Stück übers Meer und schließlich einen anderen Fluss stromauf. Gegen sechzehn Uhr machten wir in *Temburung*, im Ostteil des zweigeteilten *Brunei* fest. Dort traute ich meinen Augen nicht: eine nagelneue, breite Teerstraße führte aus der Stadt hinaus - und darauf jede Menge Autos! Waren die etwa alle mit dem Kieskahn gekommen? Der *Vice-District-Officer*, ein ganz hohes Tier, den ich nach näheren Infos befragte, bestätigte, dass man auf ebendieser Straße bis nach *Lawas* auf der malaiischen Seite fahren konnte. "No Problem at all, Sir!"

Er irrte sich gewaltig!

Das Abenteuer sollte dort erst richtig beginnen!

Guten Mutes rollte ich also die breite Teerstraße aus der Stadt hinaus. Bei Kilometer fünfundzwanzig folgte das abrupte Ende des Straßenbelags. Zwei Kilometer weiter fand ich mich inmitten einer riesigen Baustelle wieder. Nach weiteren zehn Kilometern das Ende der schlammigen Piste. Und der Hügel, auf dem ich stehe und an dem es kein Hinauf oder Hinunter gibt!

Die grüne Grenze zwischen *Brunei* und *Sabah* in Ostmalaysia.

Hinter dem Hügel wartet eine gewalzte Piste! Nicht einmal zweihundert Meter trennen mich also von dem

rettenden Ausweg nach *Sabah* und *Kota Kinabalu*. Der Fluss, drei Kilometer später sollte dagegen kein Problem sein!

*Michael*, der freundliche Vorarbeiter der Baumannschaft klärt mich über die örtlichen Gegebenheiten auf. Meint aber auch, es sei zu gefährlich, mit dem UNIMOG über den Hügel zu fahren. Offeriert aber gleichzeitig seine Hilfe, falls ich es doch versuchen wollte.

Nach einer schlaflosen Nacht trabe ich am anderen Morgen los, um die weitere Piste in Augenschein zu nehmen, um eventuell Hilfe für die Überquerung des Flusses zu finden. Und siehe da, ein alter Kieskahn liegt schon am Ufer, scheint förmlich auf mich zu warten! Ich haste zurück zum Grenzhügel. Da stehen auch die Bauarbeiter schon parat. Gemeinsam werden wir es versuchen!

*Michael* macht sich an die Arbeit, ebnet mit dem schweren *Caterpillar* den Weg über den Hügel so gut es eben geht. Über eine Stunde schieben er und seine Männer die Bäume auf die Seite und tragen den Hügel vielleicht einen Meter ab, um vor allem die Abfahrt weniger steil zu machen. Dann versuchen wir unser Glück.

Der *Caterpillar* nimmt den Sandfloh auf den Haken, zieht ihn im Schneckentempo die steile Rampe hinauf, bis ich direkt auf der Kuppe stehe: die Vorderräder in Malaysia, die Hinterräder in Brunei. Dann macht er kehrt und nimmt mich auf die Schaufel, nur ein alter Reifen trennt den Sandfloh von dem Stahlungetüm. Nachdenken, was passiert, wenn der Sandfloh wegrutscht, mag ich nicht, der Angstschweiß rinnt mir aus allen Poren. Zentimeter für Zentimeter geleitet mich *Michael* hinunter.

Nach einer halben Stunde Zittern steht der Sandfloh wieder auf ebenem, festem Boden. Es ist geschafft! *Michael* und seinen Mannen sei tausend Dank!

Geld wollen sie nicht nehmen, aber zu meinen letzten Dosen Fanta sagen sie nicht Nein.

Ich bin in *Sabah*.

Nach Händeschütteln und Umarmen stapfen die Bauarbeiter zurück. *Michael* und sein Caterpillar schieben die Büsche und Bäume wieder auf den Weg. Die Grenze ist wieder geschlossen!

Drei Kilometer weiter setzt mich das wartende Kiesschiff problemlos, wenn auch teuer über den schmalen Fluss. In *Lawas* empfängt mich wieder Zivilisation, einschließlich der malaiischen *Immigration*, wo ich nur große Augen und ungläubiges Staunen ernte. Den Einreisestempel erhalte ich trotzdem.

Hundertvierzig Kilometer guter Piste sind es noch bis *Beaufort*, wo ich freudestrahlend die Teerstraße begrüße, die mich endgültig nach *Kota Kinabalu* bringt.

Darf man diese Strecke guten Gewissens als 'Durchquerung Borneos' bezeichnen? Falls ja, darf ich sagen, dass ich der allererste war, der diese Strecke auf vier Rädern gemeistert hat! Jahre, bevor 'CAMEL TROPHY' oder 'LANDROVER CHALLENGE' die Gegend für sich entdeckten!

In *Kota Kinabalu*, der Hauptstadt *Sabahs* aber wartet noch ein halbes Dutzend weiterer Abenteuer auf mich. Bevor wir die aber angehen, sollten wir zwei Monate zurückblicken und fragen, wie ich überhaupt auf diese abenteuerliche Insel gekommen bin. Auch da waren schon jede Menge Herausforderungen zu bestehen. Haarsträubende und menschliche, technische und organisatorische.

Es ist höchste Eisenbahn, den zweiten Teil meiner Weltreise zu beginnen. Zumindest die Niederschrift darüber.

Angefangen hat die zweite Etappe auf dem Weg von *München* nach *Sydney* schon vor zwei Wochen: nach einem Zwischenaufenthalt in *München* - einmal, um Ersatzteile zu besorgen, zum anderen, um noch einmal Schiffahren zu gehen - bringt mich der Flieger nach *Singapore*. Der Verkehrsknoten in Südostasien, an dem kein Weg vorbeiführt. Weder in der Luft noch auf dem Wasser!

Bevor ich aber den Sandfloh in Empfang nehmen kann, der auf dem Weg von *Mombasa* hierher sein sollte, will ich kurz in Ramtys Heimat vorbeischaun. Wegen Visafragen und anderen Dingen hatte sie mich auf der Afrika-Etappe nicht begleiten können. Nun aber will ich mit ihr gemeinsam durch Südostasien ziehen: eine Region, die ihr nicht allzu fremd sein sollte und wo sie - hoffentlich - ein wenig Freude am Leben auf Achse gewinnt.

So bringt mich der nächste Flieger weiter nach *Jakarta*, wo sie mich am Flughafen abholen soll. Bald stehe ich auf dem ach so vertrauten Boden Indonesiens, wo ich die letzten eineinhalb Jahre vor Beginn dieser Tour beruflich eingespannt war und Land und Leute recht gut kennenlernen konnte. Daher auch die Beziehung zu Ramty. An der Passkontrolle werde ich wie immer zerpfückt und kann erst nach endloser Warterei am Gepäckband den viel zu schweren Rucksack schultern.

Ramtys Begrüßung am Gate fällt wenig herzlich aus. Kein erfreutes "Hallo" nach neun Monaten Trennung. Kein "Nice to see you." Was ist passiert? Die ganze Verwandtschaft ist mitgekommen und im gemieteten VW-Bus fahren wir nach *Kranji*, wo ich ein ausgiebiges

Begrüßungssessen über mich ergehen lassen muss, bevor ich todmüde ins Bett falle. Jetlag und zwei Nächte auf harten Flughafenbänken lassen grüßen.

Pünktlich um zwei Uhr mittags rollt anderntags der Zug an, um uns in Ramtys Heimatdorf im Osten Javas zu bringen. Das allerdings dauert seine Zeit. Intercity-Züge sind nicht im Einsatz, die Schienen sind krumm und die Bahnhöfe zahlreich. Wir haben reichlich Gelegenheit, die Reisfelder entlang der Gleise zu betrachten und die Dörfer am Weg zu zählen. Zu erzählen haben wir uns noch immer nichts. Wie Fremde sitzen wir wortlos nebeneinander. Was liegt da nur in der Luft? Ganz unfahrplanmäßig kreischen am anderen Morgen die Bremsen. Ungeplanter Halt in *Pohgajih*, einem Hundert-Seelen-Nest und Ramtys Heimatdorf.

Mit lautem Hallo werden wir von der ganzen Familie begrüßt. Von den Nachbarn auch, die *ganz zufällig* am Wege stehen. Dann die Überraschung: in der Zeit, als ich durch Afrika gondelte, hat sie ihr baufälliges Haus nicht nur renoviert (neues Dach und neue Türen), sondern auch ein Zimmer mit Bad und (fast) fließendem Wasser angebaut. Ein Zimmer für uns allein.

Ich versuche, trotz der sprachlichen Hürden, ein Teil der Familie zu werden. Was nur jämmerlich gelingt: nach wie vor werde ich wie der „Onkel aus Amerika“ behandelt: ihm wird das Essen gereicht, ihm werden alle Annehmlichkeiten geboten, er bleibt ein Fremdkörper. Auch das Band, das mich früher mit meiner Freundin verband, mag sich nicht wieder einstellen. War es wirklich eine so gute Idee, herzukommen?

In der Woche, die ich in Ramtys Heimat zu Gast bin, kann ich sie nur zweimal überreden, etwas zu unternehmen. Ein kurzer Spaziergang in die umliegenden Felder und eine 'große Expedition' zusammen mit ihrer Schwester zu den Höhlen *Goa Lawa*. Mangels Kondition der jungen Damen werden wir sie nie erreichen. Dann heißt es schon wieder, Lebewohl zu sagen. Der

Abschied von der Familie ist tränenreich; fast so, als würden sie sich jahrelang nicht mehr sehen. Dabei wollen wir in acht, neun Wochen schon wieder hier sein! Dann mit dem Sandfloh.

Um Indonesien verlassen zu dürfen braucht sie ein Ausreisevisum, das wir mit viel Glück und noch mehr Bakschisch zwei Tage früher erhalten als versprochen. Am Freitag klettern wir also gemeinsam in den komfortablen Flieger der *Singapore Airlines*, um endlich die zweite Etappe auf dem Weg von *München* nach *Sydney* zu beginnen.

Ganz stilgerecht will ich auf *Sentosa Island*, der Erholungsinsel im Süden *Singapurs* unser Kuppelzelt aufschlagen. Das aber ist nur für Gruppen und Firmen gestattet. Einzelreisende oder gar Abenteurer sind dort nicht willkommen! So verbringen wir großspurig zwei Nächte im *Amara*-Hotel, die Nacht zu 120 Mark, ziehen dann ins *Tanglin Court* Hotel um, die Nacht immer noch zu fünfzig Mark. Etwas Billigeres hat *Singapore* nicht zu bieten.

Der erste Weg führt naturgemäß zur MAERSK-Agentur, um den Sandfloh abzuholen. Er sollte eigentlich schon angekommen sein. Von einem Container aus *Mombasa* jedoch weiß dort niemand etwas! Vernetzte Computer, an denen man den Standort jedes beliebigen Containers auf der ganzen Welt abrufen kann, sind noch unbekannt. Fax und Telex sind das Maß der Dinge und die schickt der freundliche Mitarbeiter um die halbe Welt. Nach *Mombasa* und *Dubai*. Die Containernummer auf unserer B/L<sup>5</sup> ist allerdings nirgends verzeichnet. Vom Sandfloh fehlt jede Spur!

Die Warterei wird zum Martyrium. Jeden Morgen telefonieren wir mit dem Sachbearbeiter. Der bemüht

---

<sup>5</sup> B/L = "Bill of Lading", der Frachtbrief, das wichtigste Papier bei einer Verschiffung

sich auch nach besten Kräften, Neuigkeiten jedoch hat er keine.

Nach einer Woche ungeduldiger, nervenzehrender Warterei dann endlich die erlösende Nachricht, dass unser Container auf dem Weg sei. Erst am achtzehnten April, zwei Wochen nach dem vereinbarten Termin soll er hier ankommen. Wir vertreiben uns die Zeit, gehen Shopping und Sightseeing, geben eine Menge Geld aus und können einen Blick hinter die glitzernde Fassade *Singapurs* werfen.

Auf den ersten Blick ist *Singapore* eine bezaubernde Stadt, alles funktioniert, die Straßen und Häuser sind pieksauber, die Menschen fleißig und geschäftstüchtig und man ist versucht, sie als ideal anzusehen, auch im Hinblick auf einen späteren längeren Aufenthalt. Bei genauerem Hinsehen jedoch bemerkt man auch ein paar Dinge, die nicht so toll sind: *Alles* ist reglementiert, ohne Erlaubnis darf *man gar nichts* und *alles* kostet Geld und davon nicht wenig. Auch die Versuchung ist groß, *alles* gibt hier zu kaufen und die Geschäfte sind bis spät nachts geöffnet, bieten viel Gelegenheit, das hart verdiente Geld loszuwerden. Alles in allem eine Stadt, in der sich eine Zeitlang ganz gut leben lässt, aber mit Sicherheit kein Ort, um den Rest des Lebens dort zu verbringen.

Am zwanzigsten ist es endlich soweit: nach Erledigung des erfreulich kurzen Papierkrieges stehen wir gegen Mittag tatsächlich vor dem Container mit dem Sandfloh. Leider ist er etwas beschädigt, die Windschutzscheibe ist gesplittert und muss ersetzt werden. Doch ich bin heilfroh, ihn überhaupt wieder zu haben. Gegen Mittag kommt der Kran und bald steht der Sandfloh wieder auf seinen eigenen vier Rädern.

Auf dem Boden Südostasiens.

Nach allerlei Diskussionen können wir auch Polizei und Zoll passieren: natürlich weiß dort niemand Bescheid, wie mit so einem sonderbaren Touristenvehikel

zu verfahren ist. Aber die Beamten sind freundlich und bald haben wir alles gemeistert: Südostasien liegt vor uns.

Schnell zurück ins Hotel, die Rucksäcke aufsammeln und mit dem Versicherungsagenten die Reparatur des Transportschadens klären. Im Büro der Jugendorganisation erhalten wir tatsächlich die Erlaubnis zu Campen (aber nur eine Woche!) und ziehen rasch um, heraus an die *East Coast*, dem einzigen Camping, der mehr oder weniger öffentlich zugänglich ist.

Hier sitzen wir eingepfercht zwischen der vielbefahrenen Autobahn zum *Changi-Airport*, dem rauschenden Meer und dem dröhnenden Flughafen. Nebenan befindet sich ein Schießplatz und überhaupt ist an Schlaf nicht zu denken. Bei nahezu konstanten dreiunddreißig Grad (auch nachts) und hundert Prozent Luftfeuchte spielt sich ein Großteil des privaten Lebens nachts ab. So herrscht auf dem Camping die ganze Nacht über stetes Kommen und Gehen.

Die Windschutzscheibe ist schnell repariert, danach hält uns nichts mehr im boomenden Stadtstaat an der Südspitze der malaiischen Halbinsel. Viel lieber fahre ich wieder über Land, lerne neue Menschen kennen und versuche, meinem Ziel näher zu kommen. Ob sich auch Ramty an dieses unstete Leben, an ein Globetrotterdasein gewöhnen kann?

Die nächsten Etappen werden es zeigen.

Die ersten tausend Kilometer auf dem Weg nach *Sydney* hat der Sandfloh ohne Pannen gemeistert. Bevor wir aber an *Sydney* oder *down under* denken können, heißt es zunächst, Indonesien, Ramtys Heimat zu erreichen. Über Thailand und Malaysia soll uns die Route nach Sumatra bringen, dann entlang des indonesischen Archipels bis Bali, *Lombok* oder *Timor*. Dort sollte sich schließlich ein Schiff finden lassen, das uns den Katzensprung hinunter nach *Darwin* bringt.

Soweit die Planung.

Zurück nach *Singapore*. Der Sandfloh ist durchgesehen, die Dachkästen haben neue Dichtungen und der Kleinkram wieder seinen Platz. Wie in den besten Business-Tagen hetzen wir von einem Termin zum nächsten: Ramty muss zum Doktor (für alle Fälle), dann schnell zum Automobilclub AA, um die Ausfuhrpapiere zu bekommen, weiter zum Immigration Office, um das überzogene Visum verlängern zu lassen (dauert 4½ Stunden!!!), in der Zwischenzeit zum MAERSK-Büro, um die Werkstattrechnung einzutreiben. Danach rasch wieder zurück, die reparierte Kamera abholen und Filme für den zweiten Teil der Reise kaufen. Nach dem Mittagessen zurück zur Immigration, wo die Pässe noch immer nicht fertig sind und wir uns die Po-backen platt sitzen müssen. Weiter zum MAERSK-Büro, um das zugesagte Geld abzuholen. Stress pur.

In Singapore an der Tagesordnung.

Mit dem MAERSK-Geld geht's zum großen Einkauf. Wie gewohnt, machen die Leute große Augen, als wir mit zwei randvoll beladenen Einkaufswägelchen an der Kasse aufkreuzen. Eine letzte Nacht im grellen Neonlicht und dem Lärm der Autobahn, dann können wir *Singapore* endlich den Rücken kehren.

Erst will der Sandfloh gar nicht so recht und ruckelt und zuckelt durch die *Woodlands* und ich habe gehörig

Angst, ob er die weiten Strecken noch schaffen wird. Nach einem lauten Hallo an der Grenze rollen wir ohne jede Kontrolle nach Malaysia. Gute Straßen versöhnen den Sandfloh, treu und brav bringt er uns nach *Malakka* mit seinem malerischen *Stadthuis* aus rotem Mauerwerk und dem 17. Jahrhundert.

Viel interessanter als die von den Portugiesen gegründete Kirche „*St. Paul*“ ist allerdings das Museum mit farbenprächtigen Kostümen und Darstellungen aus der Zeit, als *Malakka* das Zentrum eines ausgedehnten Königreichs und Ausgangspunkt der Islamisierung Südostasiens wurde (1414).

Bei lebhaftem Verkehr rollen wir weiter nach Norden, die *Genting Highlands*, nordöstlich von *Kuala Lumpur*, das jeder nur 'K.L.' nennt, sind unser Ziel. Mitten im Berufsverkehr löst sich am Gasgestänge eine kleine Schraube und ich bleibe mitten auf der Straße liegen. Mit Mühe und Not bugsiere ich den Sandfloh auf den Mittelstreifen, wo ich den Fehler schnell reparieren kann. Ramty sitzt derweil hinten im Wohnabteil und schmolzt aus unerfindlichen Gründen - herrliche Reisebegleitung!

Die tropische Nacht fällt über uns herein. Die fünfzig Kilometer hinauf in die *Highlands* ziehen sich bei Dunkelheit endlos. An den heftigen Steigungen muss ich immer wieder runterschalten, schließlich ist der Pass aber doch geschafft. Was sich anschließt ist eine hitzige Diskussion über den Nachtplatz und ein Abendbrot, das ich mir selber bereiten muss. Die Kühle der Nacht lässt uns bald einschlafen.

Am Morgen will ich noch bis zum Gipfel kriechen, aber der Sandfloh *weigert* sich und wir entschließen uns zur Talfahrt, die uns ebenso kriechenderweise wieder in den tropisch heißen Talkessel von *K.L.* bringt. Dort steht die *Bata-Cave* auf dem Programm, ein in den Stein gehauener Hindu-Tempel zu Ehren des *Shiva*-Sohnes *Subramaniam*. Auf 272 Stufen müssen wir den

aber erst mal erklimmen, kein erholsames Unterfangen bei zweiunddreißig Grad im Schatten.

Der *Templers Park*, zwanzig Kilometer nördlich von *K.L.* wird unser nächstes Nachtquartier. Dort will ich ein wenig wandern gehen und die tropische Natur erkunden. Doch Ramty verweigert jedwede Aktivitäten. Seit Tagen hängt Streit in der Luft und ich verzichte murrend auf den Ausflug. Schnelle Straßen bringen uns weiter nach *Ipoh*, wo schon am Ortsrand zwei hinduistische Tempel grüßen: *Sam Po Tong* und *Perak Tong*. Von außen zeigen sich diese Höhlen und Tempel viel farbenprächtiger als von innen. All die filigran geschnitzten und reich verzierten Statuen stehen unter schmutzigen Glaskuppeln, die ihnen jede Ausstrahlung rauben.

Danach geht's zügig weiter gen Norden, nach *Butterworth*, einem Industriezentrum auf dem Festland. Anstelle der erwarteten klapprigen Fähre bringt uns eine hypermoderne Stahlbetonbrücke von dort zur Insel *Penang*. Ramty ist ganz hingerissen, doch die Freude verfliegt bald, als wir in tiefer Finsternis einen Nachtplatz suchen müssen. Hinter *Batu Ferringhi*, hoch im Norden der Insel finden wir etwas Brauchbares. Doch es ist laut und wir schlafen kaum.

Am Samstag, schlendern wir durch die Altstadt, holen Angebote für Flüge und Fähren nach Sumatra und Sarawak auf Borneo ein und besuchen den *Kek-Lok-Si-Tempel*, der malerisch am Rande der *Penang Hills* klebt. Die Inselrundfahrt über *Telok Kamar* und *Balik Pulau* wird nicht weniger eindrucksvoll, vor allem wegen seiner landschaftlichen Schönheit. Nahe einem halbfertigen Hotel finden wir schließlich doch noch einen netten Platz direkt am Strand.

Sonntags bringt uns die Seilbahn auf den 750 Meter hohen *Penang Hill*, von dem man einen herrlichen Rundblick über die Insel und das angrenzende Festland hat. Nach Einkaufen und Tanken landen wir zum Kaffee

wieder an unserem Strandplatz. Dort allerdings geht erneut ein heftiges tropisches Gewitter über uns nieder.

Nicht nur draußen vor der Tür!

Morgen in aller Frühe wollen wir uns auf die Socken machen. Die Insel *Phuket* in Thailand, berühmt durch den James Bond Film 'The Man with The Golden gun', soll unser nächstes Ziel sein. Auch ein paar Tage richtiger Ferien wollen wir uns dort gönnen! Vielleicht kann das den Haussegen geraderücken.

\*\*\*

Es sollte anders kommen!

Kaum habe ich den ersten Bericht fertig getippt und will den Computer aufladen, als der Generator seinen Geist aufgibt und mich den restlichen Tag mit Arbeit versorgt: der Pleuel ist gebrochen und liegt in Einzelteilen im Kurbelgehäuse.

Also zerlegen und die Einzelteile zur Werkstatt um die Ecke tragen. Der Meister kann tatsächlich alle Teile besorgen, aber vor morgen Abend werden wir den Generator nicht zurückbekommen. Es kommt doch immer wieder 'was dazwischen!

Und ein Unglück kommt bekanntlich selten allein!

Da wir nun reichlich Zeit haben, uns zu unterhalten, Ramty und ich, kommt bald ans Tageslicht - respektive ans Licht des Lagerfeuers - dass sie gewaltiges Heimweh plagt. Dass sie sich deshalb an gar Nichts freuen kann. Darum also die miese Stimmung in den letzten Tagen. Kurz und gut: trotz ihres Versprechens will sie die bevorstehenden Feiertage *Idul Fitri* unbedingt mit ihrer Familie verbringen. *Idul Fitri*, das muss ich dazu sagen, ist für Moslems so etwas wie Weihnachten für die Christen: ein Fest der Familie.

Nicht nur, dass der Flug und die unvermeidlichen Geschenke wieder ein riesiges Loch in mein

Reisebudget reißen. Es bedeutet auch, dass ich die nächste Etappe durch Thailand wieder allein bestreiten muss. Dort oben lauern, wie wir alle wissen, gewisse Reize am Straßenrand, die auch ein erfahrener Globetrotter nicht übersehen kann. Von all dem will sie aber partout nichts wissen. Sie will nur heim zu ihrer Familie. Um jeden Preis.

Was soll ich anfangen mit einer Gefährtin, die mit Reisen nichts am Hut hat? Die in Gedanken ganz woanders ist? Die nicht mal am Lagerfeuer an einem idyllischen Strand entspannen kann? Die an jedem Nachtplatz etwas auszusetzen hat? Der ich Nichts recht machen kann? Nichts anderes nämlich haben die letzten Tage gezeigt. Murrend lasse ich mich breitschlagen. In drei Wochen wollen wir uns in *Bangkok* wieder treffen und es noch einmal zusammen probieren.

Ab diesem Zeitpunkt ist nichts mehr wie es war. Erst Monate später soll mir klar werden, welch schicksalsträchtiger Moment dieser Abend am romantischen Lagerfeuer ist. Wie er unser Leben verändern soll, ihres und meines! Er legt den Grundstein zu unserer späteren, wenig erfreulichen Trennung.

Also traben wir neuerlich durch die *Leboh Chulia*, in der sich ein Travelshop an den anderen reiht, und ergattern einen bezahlbaren Flug. Mittags ist gebucht und bezahlt, um vier sitzt sie überglücklich im Bus nach *Singapore*.

Ich kehre an den netten Platz am Strand zurück, mache Kassensturz - wieder zwei Tausender weniger<sup>6</sup> - und kehre gründlich aus - in jeder Hinsicht. Morgen früh werde ich mich nun endgültig auf den Weg nach Norden machen. Allein.

Thailand hat doch einiges zu bieten. Für den 08/15-Touristen genauso wie für den alleinreisenden Herrn.

---

<sup>6</sup> Bus- und Flugtickets zusammen 600 Mark; dazu 600 US\$ und 80.000 Rupien für die Geschenke, die sie besorgen will!

Zu sehr möchte ich diese Reize aber gar nicht auskosten. Bei aller Vorsicht sind die Gefahren nicht zu übersehen! Doch ein Blick auf das Leben, ein Blick auf die Strände und vielleicht ein verstohlener Blick in eine Bar muss nach neun Monaten Anreise aber schon gestattet sein.

Einige Reize Thailands kann ich bereits abhaken. Die landschaftlichen und kulturellen faszinieren mich dabei weit mehr als die besonderen für den Herrn.

Aber lasst mich wieder am Anfang beginnen.

Zur Abfahrt aus *Penang* regnet es wieder aus Kübeln. Trotzdem tuckere ich in aller Herrgottsfrühe los, viele Kilometer will ich schaffen, vor allem die Grenze nach Thailand hinter mich bringen. Die billige Fähre bringt mich zurück ans Festland, die Landschaft wird welliger und Gummibaumplantagen bestimmen allenthalben das Bild. Auf dem höchsten Punkt der Hügelkette verlasse ich Malaysia und die Grenzer wollen nicht 'mal einen Blick in den Sandfloh werfen.

Auf thailändische Seite dauert der Papierkrieg länger, schon deshalb, weil ich kaum etwas lesen kann. Erst mit dem Carnet de Passage zum Zoll, und während das bearbeitet wird, hinüber zur Immigration. Derweil haben die Zöllner ihre Formulare selber ausgefüllt und ich muss nur noch unterschreiben, dass ich den Sandfloh auch ganz bestimmt wieder ausführen werde. Das ging ja doch schneller als erwartet!

Das erste, was mir in Thailand ins Auge sticht, ist ein eindrucksvoller *Wat*, ein Tempel, dicht an der Straße. Sicher warten noch ein paar hundert davon auf Besichtigung und ich lasse ihn links liegen bzw. rechts stehen. Als nächstes begegne ich einer Prozession zur Ordination eines jungen Mönches, der in einer Sänfte von seinen Familienangehörigen zum *Wat* getragen wird.

Schon in den ersten Stunden sehe ich, welch hohen Stellenwert die Religion, der Buddhismus in Thailand besitzt. Von nun an begegnen mir jeden Tag Mönche, denen voller Untergebenheit und unter endlosen Dankesbezeugungen die tägliche Essensration gereicht wird. Sogar hier im touristisch verseuchten und

„lasterhaften“ *Pattaya* genießen die Mönche ein Ansehen, von dem westliche Priester selbst im Mittelalter nur hätten träumen können.

So rolle ich am gleichen Tag noch weit gen Norden und umgehe auf einer nagelneuen Brücke den überlaufenen Badeort *Songkhla*. Entlang der palmenbestandenen Küste mit perlenartig aufgereihten Fischerdörfern erreiche ich *Hua Sai*, einem weiteren Badeort an der Ostküste. Richtung *Phuket* geht's danach links ab.

Bei *Krabi* wird die Fahrerei durch eine Reihe ausgesprochen malerischer Berge unterbrochen, die lotrecht aus der Ebene aufragen und mit tief ausgewaschenen Höhlen übersät sind. Im Westen erstreckt sich diese pittoreske Karstlandschaft bis weit ins Meer hinein. Die Inseln *Koh Pi-Pi* und *Koh Yao-Yai* sind weltberühmt, nicht zuletzt durch den James Bond Film 'The Man with The Golden Gun'. Spät am Nachmittag rolle ich in *Patong-Bay* ein, dem mondänsten Teil der Ferieninsel *Phuket*.

Nach einer kurzen Besichtigungsrunde - zu sehen gibt's außer Bars, Imbissbuden und Hotels nicht viel - suche ich mir ein ruhiges Plätzchen am Strand. Fünf Kilometer südlich der Bucht werde ich fündig: eine paradiesische Oase ganz für mich allein. Der Sandfloh steht im Schatten windgebeugter Palmen, der schneeweiße Strand zieht sich hunderte Meter links und rechts dahin, das Wasser ist glasklar. Genau der richtige Platz um das Nervenkostüm zu renovieren. Einzig ein Fischer trollt jeden Morgen vorbei, winkt freundlich herüber und geht seines Weges. Nach einer Woche, die ich wie Robinson am Strand lebe, Kokosnüsse pflücke und ausgiebig zum Schwimmen gehe, entdecken Bauarbeiter die Idylle. Vielleicht um ein neues Hotel zu bauen?

Um diesen paradiesischen Platz wäre es jammer-schade!

Am Freitag schaue ich mich auf der Insel um. Sie ist nicht nur die größte Insel Thailands, sondern auch die reichste Provinz. Nicht nur am Tourismus liegt das, sondern an den Gummibaumplantagen sowie den reichen Zinnvorkommen, die allenthalben abgebaut werden. Die dabei die Landschaft nicht eben verschönern! Das üppige Grün dieser Breiten heilt die Wunden allerdings rasch wieder - wenn auch nur oberflächlich.

Der Wat *Phra Thong* im Westen der Insel ist der erste Tempel, den ich eingehender inspizieren kann. Außer der anmutigen Architektur mit den geschwungenen und gestaffelten Dächern sowie den reich verzierten Fenstern und Portalen kann ich dem *Wat* nichts Umwerfendes abringen. Liegt das am falschen Glauben oder bin ich doch zu sehr der unbedarfte Tourist, der nur Sehenswürdigkeiten abhakt? Später werde ich eine wahre Vorliebe für derartige Plätze entwickeln, werde mich an ihrer Ausstrahlung und ihrer Stille laben. Noch aber sehe ich nur ein nettes, farbenfrohes Bauwerk.

Früh am nächsten Morgen geht's zurück aufs Festland und entlang der malerischen Westküste weiter gen Norden. Hügelab, hügelab. Zwischen tiefgrünen Palmen und tropischem Urwald öffnen sich immer wieder atemberaubende Ausblicke auf leuchtende, einsame Buchten am türkisfarbenen Wasser der Andamanen See. Hätte ich mehr Zeit, könnte ich mich hier gemütlich von Bucht zu Bucht hangeln - ein paradiesisches Fleckchen Erde!

Bei *Prachuap-Khiri-Khan* ist Thailand noch ganze fünfzehn Kilometer breit. Die andere Hälfte des *Isthmus von Kra* gehört schon zu Birma bzw. Myanmar, das für Touristen erst Jahre später zu bereisen sein wird. *Pran Buri* und *Hua-Hin*, die Bade- und Zufluchtsorte der Thais aus *Bangkok* liegen an der Ostküste, am Golf von Thailand. Direkt am Strand finde ich auch

hier einen traumhaften Nachtplatz zwischen Palmen und Dünen.

Nach vier Tagen recht dröger Fahrerei rolle ich endlich in *Bangkok* ein, der quirligen Metropole Thailands. Wie ich meine, auch die schmutzigste und unfreundlichste Stadt des Landes! Jedenfalls fahre ich nur kurz zum Hauptpostamt, um die Korrespondenz zu erledigen, dann gleich weiter, durch die ganztägige Rush-hour der Megacity gen Norden, um noch am gleichen Tag *Ayutthaia* zu erreichen. Schon von Ferne grüßt dort der golden schimmernde *Chedi* des *Wat Yai Chai Mongkol* und lädt den Besucher zum Übernachten auf seinem Parkplatz ein.

Was in der späten Abendsonne wie eine goldene Kuppel leuchtet, ist in Wahrheit safrangelbe Seide, ein beeindruckender Anblick gleichwohl. In der Stadt sind die Überreste der letzten großen Königsstadt an der Reihe: am Imposantesten ist der *Wat Phra Sanphet* mit drei hintereinander liegenden *Chedis*, unter denen die Asche von drei Königen ruht. Der *Wat Phra Ram* bildet den Eingang zum gleichnamigen Park, einer Oase der Stille und des Schattens im glühend heißen *Ayutthaya*.

Das Thermometer zeigt achtunddreißig Grad, als ich weiterrollen will, um dem Ziel *Chiang Mai* näher zu kommen. Der Sandfloh aber hat wohl Angst vor der Entfernung (2000 Kilometer hin und zurück) oder den tropischen Temperaturen. Jedenfalls beschwert er sich mit rapide fallendem Öl Druck. Über die zwingenden ein-einhalb Bar kommt er einfach nicht mehr hinaus: eine Krankheit, die ihm seit dem Motorschaden in Nigeria anhängt. Eine gründliche Überholung wäre angeraten, doch dazu habe ich weder Geld noch Zeit.

Schweren Herzens mache ich kehrt.

Das Abendessen gibt's wie die Tage zuvor in einer kleinen Wirtschaft am Straßenrand. Die Speisen sind lecker und bekömmlich und kosten nur ein paar

Pfennige. Heute versteht man sogar ein paar Brocken Englisch und ich muss nicht mit Händen und Füßen bestellen und dann essen, was die Köche hineininterpretiert haben.

Über *Saraburi* geht's zurück nach *Bangkok* und ohne die Autobahn zu verlassen, rolle ich weiter nach *Pattaya*. Wegen des abgebrochenen Abstechers nach *Chiang Mai* habe ich nun jede Menge Zeit und bin mächtig gespannt, was dieses sogenannte Paradies zu bieten haben mag. Zunächst aber muss ich einen Standplatz finden. Was nicht geringe Schwierigkeiten bereitet. Bei der Fahrt durch die Stadt begleitet mich lautstarkes Hallo an allen Ecken: jeder, der auch nur entfernt europäisch aussieht, scheint das Nummernschild zu erkennen und schreit sein Erstaunen über die belebte Straße. Ein Parkplatz dagegen ist nirgends zu finden, einer am Strand schon gar nicht!

Erst an einem Restaurant finde ich doch noch eine Bleibe. Der Besitzer lädt mich zum Duschen ein, was ich dankbar annehme. Als Dank muss ich tausend Fragen beantworten und abends seinen Gäste den Sandfloh ganz genau erklären.

Zeit, die Top Box zu leimen, die ich mir bei der Standplatzsuche gehörig aufgerissen hatte, oder Zeit, mich für den Abend hübsch zu machen, bleibt dabei nicht.

Dafür muss später Gelegenheit sein!

Die Sonne ist hinter dem Horizont versunken. Noch immer zeigt das Thermometer dreißig Grad. Die Schwüle dämpft jede Lust, etwas zu unternehmen. Trotzdem krame ich mein letztes sauberes Hemd hervor, rasiere mich (eine Seltenheit auf Achse) und mache mich auf die Socken. Hinein ins nächtliche *Pattaya*. Zweimal die ganze *Beachroad* rauf und runter, in alle Nebensträßchen hinein, nirgends finde ich eine ansprechende Kneipe. Allenthalben nur Nepp.

Schon fußlahm stiefele ich schließlich ins *Tahiti Queen*, um mir zumindest guten alten Rock n' Roll reinzuziehen. Ich setze mich an die Bar, nur langsam gewöhnen sich die Augen an das Halbdunkel und die grellen Blitze der Lichtorgel. Wie lange hatte ich so etwas nicht mehr gesehen? Zwanzig Jahre? Dreißig Jahre? Eine Ewigkeit, jedenfalls!

Bald setzt sich ein Mädchen zu mir und stellt sich als *Mae* vor. Wir plaudern kaum, die Musik ist laut, ihr Bikini knapp und ihre Englischkenntnisse noch kleiner. Der Abend vergeht trotzdem in netter Atmosphäre, gegen halb zwei trotte ich zurück zum Sandfloh. Allein! Den Rest der Nacht träume ich davon, was hätte werden können, wenn ...

Mit einer Kanne heißen Tees verscheuche ich die narzisstischen Gedanken und mache mich an die längst fälligen Arbeiten: Wasser bunkern, die Dachbox reparieren, die saubere Wäsche abholen. Auch dem Hautpilz, der sich auf der schweißnassen Haut munter verbreitet, muss ich zu Leibe rücken! Ein besserer Stellplatz als mitten in *Pattaya* wäre auch ganz nett.

Gleich nach einem Hügel finde ich etwas Passendes: direkt am Strand, der Wind weht durchs Fenster und schafft angenehme Kühle. Der Weg ins nächtliche *Pattaya* ist auch nicht weit. Vielleicht habe ich heute Abend mehr Glück ...

Es kommt anders!

Der Abend findet mich prompt im *Tahiti Queen* wieder, der Rock n' Roll ist laut wie jeden Abend. Nach den Absagen der vergangenen Nächte lässt man mich allein. Mit einem Auge aber schiele ich zu einem Mädchen mit der Nummer '80', die nicht wie die anderen Girls im sexy Dress und teilweise oben ohne tanzt, sondern artig einen Badeanzug trägt, nicht mit den Gästen schäkert und nach dem Tanzen still in ihrer Ecke sitzt und an einem einfachen Wasser nippt.

Dieses scheue Mädchen beeindruckt mich. Sie ist anders als die anderen. Und wie immer, reizt mich gerade das, was anders ist. Was nicht die Norm ist! Als ich erfahre, dass sie gar nicht mit Männern ausgeht, ist es um mich geschehen!

Ich lade sie zum Essen ein. Tagsüber. Ganz unverfänglich. *Mama San* - die Chefin des *Etablissements* - ermahnt mich eingehend, mit Goy - so heißt das scheue Mädchen - nur zu essen und zu tanzen. Nichts weiter! Ich verspreche es.

Wir gehen essen, hinterher in die Disco, wo wir bis nach Mitternacht tanzen, uns die Lasershow und eine Zaubervorführung ansehen. Artig liefere ich sie danach in der Bar ab und bleibe noch eine Weile in ihrem zweiten Zuhause.

Wir verabredeten uns für den nächsten Nachmittag.

Ich bin müde und erschöpft von den durchzechten Nächten, die so gar nicht mein Ding sind! Außerdem fürchtete ich Schlimmeres für uns Beide. Schon jetzt schlägt mein Herz schneller, wenn ich nur an sie denke.

Der Rechner verschafft willkommene Ablenkung. Am Nachmittag aber kreuzt Goy zusammen mit zwei Freundinnen am Sandfloh auf und das Schicksal nimmt seinen Lauf. Bass erstaunt, sie zu sehen, noch dazu in *Zivil*, ist es um mich geschehen! Warum muss ich mich immer so schnell verlieben?

Wir plaudern eine Ewigkeit zusammen. Mit ungeschickten Worten versuche ich mich zu entschuldigen, aber sie scheint nicht böse zu sein. Ihre Freundin drängt zum Aufbruch, wir verabreden uns für den Abend und alle fahren nach Hause. Ich bleibe allein zurück und zum ersten Mal seit zehn Jahren fühle ich mein Herz vor Aufregung klopfen.

Wonach mir das Herz steht, sind allerdings keine schnellen Bettgeschichten! Vielmehr so etwas wie Verständnis, menschliche Nähe. Allenfalls ein wenig Zärtlichkeit. All das fehlt mir seit Monaten. Mehr noch in den letzten Wochen, in denen ich von Ramty keine zwei netten Worte zu hören bekam. Nicht, dass ich da große Ansprüche stellen würde ...

Klopf, klopf, klopf ...

Abends gehen wir wieder nur Essen und Tanzen. Als ich mich verabschieden will, gesteht sie, dass sie gern bei mir schlafen wollte. Bei mir, nicht mit mir, wohlbeachtet! Ein bisschen beschwipst fahren wir gemeinsam zum Strand, kriechen müde ins Bett. Außer einem Gute-Nacht-Kuss passiert nichts.

Ab da sind wir unzertrennlich. Sie spricht recht gut Englisch und gibt eine gute Lehrerin ab, die mit viel Geduld versucht, mir die einfachsten Brocken Thai beizubringen. Mein Wortschatz umfasst immerhin schon fünf Worte. Nur meine Ausspracheversuche von *Ghna*, dem Thai Wort für meine Lieblingsfrucht *Rambutan*, löst immer wieder wahre Lachsalven aus. Sprachen sind nun mal Nix für mich. Und wenn ich etwas nicht lesen kann, schon zweimal nicht!

Die Tage verbringen wir am Strand, gehen Schwimmen oder Bootfahren, die Abende bei leckerem Essen oder beim Tanzen. Wir verstehen uns blendend, es ist einfach nur toll, mit ihr beisammen zu sein.

Es kommt, wie es kommen muss.

Versprechen hin, Versprechen her!

Danach schlafen wir Arm in Arm ein und ich genieße das Gefühl der Nähe, das ich vorher noch nie bei jemandem derart intensiv gespürt hatte. Bei meiner indonesischen Freundin schon gar nicht.

Zum Frühstück beschließen wir ganz spontan, noch am gleichen Tag nach *Kho Samet* zu fahren. *Kho Samet* ist eine idyllische Insel mit einsamen Hütten und liegt hundert Kilometer südlich. Ich parke den Sandfloh an einem renommierten Hotel, wenig später sitzen wir im Boot nach *Ao Wandoei*. Dort begrüßt uns nicht nur schneeweißer Sandstrand, sondern auch eine freundliche Rezeptionistin und ein ruhiger Bungalow aus Bastmatten. Die ideale Bleibe für zwei Menschen, die sich mögen.

Das herrlichste ist die Unterwasserwelt. Gleich nach dem Willkommenstrunk gehen wir zum Schnorcheln ins kristallklare Wasser. Obwohl anfangs recht skeptisch, lernt Goy in Windeseile, mit Maske, Schnorchel und Flossen umzugehen. Hand in Hand gleiten wir lautlos durch die farbenprächtige Unterwasserwelt. Sie ist begeistert.

Auf der Westseite der winzigen Insel säumen rundgewaschene Felsen den Strand. Der rechte Fleck für einen atemberaubenden Sonnenuntergang. Wir sitzen auf den Felsen und genießen. Plaudern über alles, was uns interessiert. Über Gott und die Welt, über Afrika und Thailand, über Buddha und Jesus. Nie zuvor habe ich mit einem Mädchen - oder überhaupt einem Menschen - so freizügig und offen über alle möglichen Themen sprechen können. Die westliche Kultur und die christliche Religion interessieren sie ganz besonders. Selbst den Anekdoten meiner Reise hört sie neugierig zu.

Zum ersten Mal spüre ich, als Mensch verstanden zu werden. Neugierde, Interesse. Interesse am Menschen, nicht an seinem Geld, nicht an seinem Status. Ich spüre nicht das Verlangen, mich profilieren zu

müssen. Etwas beweisen zu müssen. Ich kann einfach Mensch sein. Mit Stärken. Mit Schwächen.

Schleicht sich da etwa der Wunsch in meine Gehirnwindungen, mit einem Menschen den Rest meines Lebens zu verbringen? Nicht mehr davonzulaufen?

An diesem lauen Abend, mit Goy auf den warmen Felsen sitzend, der sachten Brandung am Strand lauschend, finde ich den Glauben an mich selbst und an die Menschen wieder, den ich so lange verloren hatte. Es scheint wirklich noch Menschen zu geben, die nicht nur an ihren eigenen Vorteil denken. Die die Meinung anderer gelten lassen - uns sei sie noch so ungewöhnlich.

Muss ich erst hierher ins ferne Thailand kommen, um das zu erfahren? Muss ich erst meine Gedanken in einfache Sätze formen, um mir ihrer wirklich gewahr zu werden? Oder zeigt mir dieses stille, an allem interessierte Mädchen mit ihrer Zustimmung, ihrem Verständnis, zeigt sie mir, dass ich doch gar nicht so falsch liege mit meiner persönlichen Meinung? Dass nur die anderen zu beschränkt, zu borniert, zu angepasst sind?

Auf den blanken Felsen sitzend, die körperliche wie geistige Nähe des anderen spürend, diskutieren wir bis spät in die Nacht, lauschen dem Gezirpe der Grillen im Gebüsch, dem Rauschen der kleinen Wellen, die sich an kleinen Steinchen brechen.

Wie kaum ein Ereignis vorher, krempelt dieses Gespräch mein Leben um, meine Einstellung zum Leben, zu anderen Menschen, zum anderen Geschlecht. Ich fühle mich wie neu geboren!

Zurück am Bungalow lassen wir uns ein spätes Abendessen schmecken - Hummer und leckeren Reis, dazu Weißbrot, Krabbensalat und saftige Ananas. Wir sind wie betrunken von Verliebtsein, albern herum wie Siebzehnjährige.

So fühle ich mich auch!

Wir verbringen eine wunderschöne Nacht unter dem Moskitonetz. Ein ungeahntes Gefühl der Zweisamkeit, der Zusammengehörigkeit, der Geborgenheit überkommt mich. Der Hauch des Ventilators streicht sanft über die Haut, schafft angenehme Kühle. Wir kuscheln uns eng aneinander, schlafen Arm in Arm ein.

Nach einem leckeren Frühstück geht's wieder zum Schnorcheln in die farbenprächtige, stille Welt unter Wasser. Bis uns der Hunger aus dem Wasser treibt und wir unsere Hütte räumen müssen. Denn es ist Samstag, Scharen von *Bangkok*-Urlaubern fallen auf *Kho Samet* ein. Der Frieden am Strand ist vorbei.

Den Sandfloh finden wir unversehrt wieder, trotz der bösen Träume, die mich geplagt hatten. Mühsam tuckern wir zurück nach *Pattaya*. Die Stimmung ist überschattet vom bevorstehenden Abschied. Unterwegs kaufen wir *Durian* und *Rambutan*, leckere Früchte und liefern sie zu Hause ab. Dort lerne ich ihre kranke Mutter und ihre große Schwester kennen, die studiert und gut Englisch spricht. Beide nehmen mich freundlich auf, laden mich ein, wiederzukommen. Ich verspreche es aus tiefstem Herzen: "One day, I will return!".

Vorher muss ich nur noch etwa klären.

Noch einmal gehen wir essen. Aber die sentimentale Musik bringt uns fast zum Weinen. Bald suchen wir das Weite und nach einem passenden Dankeschön. 650 Mark für den goldenen Buddha-Anhänger bezahle ich gerne für die glückliche Zeit, die ich mit ihr verbringen durfte. Für die neuen Einblicke ins *Ich*. Für Ihr Verständnis.

Wir fahren zurück an unseren Strand. Ihre Devise „What you can do, I can do!“, als wir triefnass ohne Verdeck durch den Regen fahren, werde ich mein Lebtag nicht vergessen. Um wie viel verheißungsvoller klingt das als das ewige Genörgel meiner indonesischen Freundin, der ich nichts recht machen kann!

Noch eine wunderschöne Nacht, dann wird es Zeit für den Abschied. Schmerzlich wie nie zuvor, rollen die Tränen auf beiden Seiten, als ich sie endgültig nach Hause bringen muss.

In Gedanken versunken rolle ich die Autobahn zurück nach *Bangkok*.

In ein paar Stunden muss ich Ramty vom Flughafen abholen. Meine indonesische Freundin. Ist sie das eigentlich noch? Um jeden Preis wollte sie das Fest *Idul Fitri* zusammen mit ihrer Familie auf Java verbringen! Kein weiser Entschluss, wie ich ihr schon auf *Penang* prophezeit hatte, als sie mich tagelang damit löcherte. Nun wird *sie* den Preis dafür zahlen müssen.

Vor dem Wiedersehen fürchte ich mich: da wird die Stunde der Wahrheit schlagen! Insgeheim hoffe ich, dass sie gar nicht kommt. Dass ich vielleicht eine Etappe mit Goy fahren kann. Zu gerne würde ich sie besser kennenzulernen. Zu gerne möchte ich erfahren, ob wir tatsächlich so gut zusammenpassen, wie ich mir das in meiner jetzigen Euphorie ausmale.

Ich bin verliebt, wie seit Jahren nicht mehr. Diese Liebe wird mir auch die Kraft geben, *alle* Probleme mit Ramty zu lösen! Mich endgültig von ihr zu trennen. Denn dieser Entschluss steht nun felsenfest. Die letzten Tage, mein *Seitensprung*, wenn ihr so wollt, haben ihn nur weiter zementiert. Im Grunde sind schon vor drei Wochen die Würfel gefallen, als sie sich derart egoistisch und am Reisen so desinteressiert gezeigt hatte. Die Geschichte mit Goy wird mir nun die Kraft geben, den Schnitt wirklich zu vollziehen. Den Schritt vorwärts zu wagen. Hinein in eine neue Freiheit.

Bis dahin liegen jedoch schwierige Zeiten vor mir.

So wie Afrika der Kontinent war, auf dem mich technische Probleme mit dem Sandfloh fast bis zum Umfallen gefordert haben, so sind es in Südostasien die menschlichen, die Geduld und Kraft fordern. Die mich in einer Sekunde vom Stimmungshoch ins bodenlose Nichts stürzen lassen. Die mich mit menschlichen Reaktionen konfrontieren, die ich bislang nur aus Filmen kannte.

Die mir zeigen, wie das Leben wirklich ist.

Es wird ein arger Prüfstein. Und noch immer ist kein Ende in Sicht! Die Querelen mit Ramty wollen einfach kein Ende nehmen. Freude am Reisen mag bei keinem von uns aufkommen. Aus ganz unterschiedlichen Gründen.

Wie vereinbart hole ich sie am Flughafen in *Bangkok* ab. Mit sehr gemischten Gefühlen, denn meinen derzeitigen Zustand werde ich ihr kaum verbergen können.

Die Begrüßung fällt in der Tat alles andere als herzlich aus. Als sie mir obendrein beichtet, dass man ihr zu Hause die Handtasche mit Gold und Geld gestohlen hatte, rutscht meine Stimmung noch weiter in den Keller<sup>7</sup>.

Einigermaßen missvergnügt fahren wir in die Stadt, um eine erste Nacht im Hotel zu verbringen, bevor wir uns in den Trubel der Stadt stürzen wollen. Natürlich gibt es viel zu erzählen, aber ich halte den Mund über meine Affäre mit Goy. Noch.

In der Nacht kommt die Sprache doch irgendwie darauf und das Unheil nimmt seinen Lauf. Ich möchte sie nicht anlügen und beichte alles, was passiert ist. Die Tränen rollen, es setzt Ohrfeigen und hagelt bittere

---

<sup>7</sup> Diese Masche kenne ich von der gemeinsamen Zeit in Indonesien. Sie will mir nur neues Geld und neue Geschenke abluchsen.

Worte. Das erste Mal in unserer dreijährigen Beziehung finde ich die Kraft, ihr all das zu sagen, was mich schon seit Jahren stört. Einen unpassenderen Zeitpunkt hätte ich mir kaum aussuchen können. Mehrfach will sie sich das Leben nehmen, ich muss alle Kraft und Geduld aufwenden, sie davon abzuhalten. Wir streiten bis in den frühen Morgen, ehe ihr die Kraft ausgeht und wir ein paar Stunden dösen.

Die nächsten Tage will ich gnädig überspringen. Wenig erfreulich wäre es, all das wiederzugeben, was sie sich einfallen lässt, um mir Goy auszureden.

Zwischen ihren Tiraden komme ich gerade noch dazu, die wichtigsten Sehenswürdigkeiten der Stadt zu besuchen. Allen voran den *Wat Phra Keo*, den grandiosen Königspalast, der aus einem Dutzend Bauwerke besteht. Eines prächtiger als das andere. Von den filigranen Bauwerken, von den goldverzierten Dächern, von den winkeligen *Wats*, vom smaragdnen Buddha und den anderen Kostbarkeiten bin ich zutiefst beeindruckt. Gerade jetzt, in einer Zeit der persönlichen Prüfung, bescheren sie mir innere Ruhe, strahlen Frieden und Besinnung aus. In einem Maß, das ich weder in Kirchen noch Moscheen je verspürt habe. Liegt darin das Geheimnis für die Zufriedenheit der Thais? Für ihre Ausgeglichenheit, die ich jeden Tag bewundern kann?

Der größte Teil der Besichtigungstour aber fällt ins Wasser. Ich nehme mir vor, eines Tages wiederzukommen. Dann Zeit und Muße zu haben, diese baulich wie religiös so imposanten Stätten genauer und ohne hypersensible Begleitung erkunden zu können. Noch am gleichen Nachmittag rollen wir Richtung Süden, um der Stadt und dem Land, die Ramty inzwischen so verhasst sind, den Rücken zu kehren.

In den nächsten Tagen geht's über *Chumphon* und *Pearl Village* weiter in den Süden, bis *Pathong Beach*, wo wir ein paar Tage bleiben wollen. Zwei, dreimal ziehen wir um, ein Strand ist schöner als der andere und

wir können uns nicht entscheiden, welcher der aller-schönste ist.

Am *Nai-Harn Beach* stehen wir am Rande der Lagune und sind geschützt vor den Gischtfontänen des Indischen Ozeans. Außerdem gibt's Schatten, aber das Thermometer zeigt auch dort dreiunddreißig, vierunddreißig Grad. Nur die beständige Brise vom Meer lässt die Temperaturen, vor allem nachts erträglich werden.

Wieder haben wir Zeit zum Reden und zur Besinnung. Doch das einzige Thema der letzten Wochen ist tabu! Ich selbst denke zwar noch oft und viel an Goy, aber im Moment schwanke ich eher zwischen den Alternativen „Leben mit Ramty“ oder „Leben allein“. Jeden Tag neigt sich die Waagschale mehr in Richtung "allein". Seit der Zeit mit Goy sehe ich alles kritischer als zuvor. Nicht nur bei Ramty, sondern auch bei mir selbst! Es ist, als ob Goy mir die Augen geöffnet hat; nicht nur für die Freuden, sondern auch für die Herausforderungen des Lebens.

Mit Ramty gemeinsam? Dafür sehe ich kaum eine Zukunft. Im Hinterstübchen warte ich auf eine günstige Gelegenheit, mich von ihr zu trennen. Nicht, um schnurstracks zu Goy zu laufen! Nein, vorher muss ich erst wieder Ruhe in mein Leben bringen! Das geht - in meinen Augen - nun mal nur alleine!

Mit solchen Gedanken, die mich täglich quälen, ist es schwierig, landschaftliche wie kulturelle Sehenswürdigkeiten auch nur halbwegs zu genießen. Neben Landschaft und Kultur sind auch die Menschen in diesem Land ausgesprochen angenehm. Wie gerne würde ich nähere Kontakte knüpfen. Mehr erfahren über ihr Leben, über *ihre* Freuden und *ihre* Herausforderungen. Doch mit einer Frau, die den ganzen Tag griesgrämig dasitzt und zu nichts Lust hat, ist das nicht so einfach.

Ziemlich deprimiert habe ich also beschlossen, Thailand für eine weitere Reise aufzusparen. Vielleicht mit Motorrad und Zelt? Ganz sicher aber alleine!

Lange bleiben wir nicht auf *Kho Phuket*. Es wäre zu schön gewesen! Nach drei Tagen breche ich die Zelte ab. Die Hoffnung, dass mit dem Abschied aus Thailand auch der Abschied von den üblen Gedanken einhergeht, treibt mich vorwärts. Ramty hat besonders zu kämpfen; es vergeht kaum ein Tag, ohne dass wir uns in der Wolle haben.

Nach dem Einkaufen des Nötigsten rollen wir zurück aufs Festland, über die Berge, die uns ausnahmsweise mit Regen verschonen, und durch die Karstlandschaft um *Phang Nga* und *Krabi*. Auch hier zeigt sie keinerlei Interesse, etwas anzuschauen und ich könnte mich in den Hintern beißen, diese paradiesische Gegend nicht schon bei der Hinfahrt genauer erkundet zu haben. Wir schrubben nur Kilometer - schnell, schnell weg von hier - finden an einer Tankstelle ein idyllisches Nachtplätzchen mitten auf der Arbeitsbühne und hetzen weiter, um mit etwas Glück noch *Penang* zu erreichen. Vor einem Monat hatten sich hier unsere Wege getrennt.

Davor setzen die Götter noch 360 Kilometer Fahrerei und die Grenze zu Malaysia. Sonntagnachmittag, wenn die Malaysier scharenweise von Ihren Abenteuern in Thailand zurückkehren, ist an eine rasche Abfertigung natürlich nicht zu denken. Spät am Abend kratzen wir unser letztes Geld zusammen, um die Fähre nach *Penang* zu bezahlen und rollen todmüde auf unseren altbekannten Strandplatz bei *Batu Ferringhi*.

Die dunklen Gewitterwolken, die damals am tropischen Himmel genauso hingen wie am Familienhimmel, haben sich nicht verzogen. Als ich ihr offenbare, dass ich in Ostmalaysia, sprich auf *Borneo* zum Bergsteigen gehen möchte und sie sich hier und jetzt entscheiden müsse, ob sie mitfahren will, ist wieder einmal alles verpatzt.

Als sie zum x-ten Mal ihre Sachen packt und davonlaufen will, halte ich sie nicht mehr zurück. Sie ist alt genug, auf sich selber aufzupassen! Die Landessprache spricht sie auch, was soll also passieren? Zehn Minuten später steht sie wieder vor der Tür und tut so, als sei nichts geschehen. Sie will nun doch mitkommen.

Noch am gleichen Tag rollen wir nach *K.L.*, wo ich eine telegrafische Geldüberweisung in Empfang nehmen kann. Ohne Moos hätte ich den Abstecher nach *Borneo* sowieso in den Wind schreiben können!

Nach einer kurzen Besichtigungstour durch die hypermoderne Innenstadt bringt uns die schnelle Straße nach *Kuantan* an die Ostküste. Direkt an der Fähre nach *Sarawak* wollen wir unser Glück versuchen. Meine Vermutung geht prompt auf: die Überfahrt nach Ostmalaysia kostet ganze siebenzig Mark, ein krasser Unterschied zu den zweitausend Mark, die wir in *K.L.* hätten zahlen sollen. Schnell füllen wir noch die Tanks mit billigem Diesel und schon verschwindet der Sandfloh im Bauch des komfortablen Schiffs ('made in Germany'). Das nenn ich mal eine zügige Abfertigung!

Ein heftiges Tropengewitter heißt uns tags darauf in *Kuching* willkommen. Das Ausladen geht Ruck-Zuck und keine halbe Stunde später haben wir auch einen annehmbaren Nachtplatz neben einem chinesischen Silberwarengeschäft gefunden.

Guten Muts rollen wir in die nach einer Katze (*Kuching*) benannte Stadt, die noch allerlei Zeichen seiner kolonialen Vergangenheit trägt. Einst herrschten hier die einzigen weißen Rajas (Könige): James Brooke und Vyner Brooke. Über hundertzwanzig Jahre war das Land *Sarawak* fest in englischer Hand, erst 1963 (!) wurde es unabhängig und schloss sich der Republik Malaysia an. Das sehenswerte Museum zeichnet ein eindrucksvolles Bild dieser Geschichte und der fremdartigen Kultur *Sarawaks*. Von den Kopfjägern über die

Kolonialzeit bis zu den modernen Entwicklungen mitsamt den so einträglichen Pfeffer- und Gewürz-Plantagen.

Nun geht es also an die Durchquerung der Insel Borneo.

Die geografisch wie politisch verworrene Geografie kennen wir ja schon. Und schon hier an der Westseite stellt sich die entscheidende Frage: können wir mit dem Sandfloh von *Kuching* (wo uns die Fähre abgesetzt hat) nach *Kota Kinabalu* (wo uns die Fähre wieder auf sammeln kann) fahren? Gibt es so etwas wie eine durchgehende Straße? Zumindest eine Piste? Oder eine andere Möglichkeit?

Die Meinungen darüber gehen weit auseinander: Jeder, den wir fragen weiß etwas anderes: manche sagen, es sei völlig unmöglich, andere, dass eine gut geteerte Straße rund um *Brunei* existiert. Nix genaues weiß man nicht. Nur eines scheint klar: bis ins Sultanat *Brunei* soll es eine intakte, wenn auch abenteuerliche Piste geben. Und weiter?

Trotz der widersprüchlichen Information wollen wir uns auf den Weg machen und uns soweit durchschlagen, wie es eben möglich ist. Dass aus diesem Versuch das härteste Abenteuer auf der Südostasien-Etappe werden soll, ahnen wir noch nicht.

Aus der einen Nacht in *Kuching* werden drei. Im Fremdenverkehrsamt erhalten wir jede Menge weiterer Infos zur Reiseplanung. Und je mehr Infos wir bekommen, desto größer wird die Lust, dieses abenteuerliche Land näher kennenzulernen. Die entscheidende Frage zur Straßenverbindung nach *Sabah* kann uns aber auch dort niemand beantworten.

Die Tage vergehen wie im Fluge und jeden Abend werden wir von Leuten umringt, die Alles über unsere Reise wissen wollen. In erster Linie natürlich woher wir kommen, wie lange wir schon auf Achse sind, wohin wir von *Kuching* aus fahren und was unser Ziel ist. Alle zehn Minuten kommt jemand neues und stellt die gleichen Fragen. Wir bekommen im Gegenzug ein paar wertvolle Tipps, über *einen Wasserfall bei Serian* und die schlechten Straßen hinter *Bandar Sri Aman*. Im Großen und Ganzen aber sind wir durch die Broschüren besser informiert als die Einheimischen selber.

Am Samstag tuckern wir endgültig los aus der Zivilisation namens *Kuching*. Drei Stunden später ist schon *Serian* erreicht, wo wir uns im vielgepriesenen *Wasserfall von Ranchang* erfrischen und das längst überfällige Vollbad genießen. Erfrischt geht's weiter Richtung Osten durch ausgedehnte Pfefferplantagen, durch primären oder sekundären Urwald. Kurz hinter *Bandar Sri Aman* verlässt uns die Teerstraße tatsächlich und wir rumpeln mit viel Verkehr auf einer gewalzten, aber holprigen und staubigen Piste weiter. Am Abend erreichen wir den Fluss *Skrang*, auf dem wir etwas Boot fahren wollen.

Wir parken direkt an der Anlegestelle und sehen zu, wie die Eingeborenen mit sogenannten Langbooten zu Ihren Dörfern tief im Dschungel fahren. Das Langboot ist ein langer, schmaler Nachen für zehn bis zwanzig Leute mit einem starken Außenbordmotor. Hier

ersetzt es den Omnibus, das Taxi und den eigenen Wagen. Die eingeborenen *Iban* fahren damit zu ihren Feldern entlang des Flusses, die Kinder wöchentlich in die Schule (wo sie den Rest der Woche wohnen und lernen) und die Marktfrauen zum Ein- und Verkaufen. Der gewinnbringende Pfeffer (sechs Mark pro kg) wird damit ebenso zum nächsten Händler geschifft wie Kranke ins Hospital. Kurzum, es ist *das* Verkehrsmittel schlechthin.

Natürlich machen alle große Augen, als ein Weißer mit dem eigenen Boot daherkommt und den Einheimischen Konkurrenz machen will. Mit Motorkraft und für vierzig Mark lassen wir uns aber erst einmal den Fluss hinauffahren. Zum *Longhouse Nanga Tebat*, das wohl das Ziel der meisten Touristen hier ist. Jedenfalls ist man überhaupt nicht erstaunt, Weiße zu sehen und bald lädt uns John, ein *Iban* unbestimmbaren Alters, in sein Haus ein.

Gott, was machen wir da für Augen!

Einfache Unterkünfte hatte ich hier erwartet. Allenfalls praktische. Den tropischen Temperaturen und dem vielen Regen angepasste. Aber was sehen wir: voll eingerichtete Reihenhäuser, die sich hinter europäischen nicht zu verstecken brauchen! Diese *Bilek* sind vor dem Eingang mit einer fortlaufenden, gemeinsamen Terrasse, *Ruai* genannt, verbunden. So bilden sie das sogenannte *Longhouse*. Über alles spannt sich ein durchgehendes, palmengedecktes Dach. In Johns *Longhouse* leben einundzwanzig Familien, etwa hundertzwanzig Leute. Jede Familie hat ihr eigenes *Bilek*, das wirklich komplett ausgestattet ist. Neben Fernseher und Stereoradio finden wir bequeme Polstermöbel und einen Tresor für die Wertsachen. Die Küche ist voll eingerichtet und die Hausfrau zaubert darin köstlichem Reis in Bambus, aber auch verschiedenste Kuchen und Süßigkeiten. Der Herr des Hauses ist

dagegen mehr für den *Toah* zuständig, ein hochprozentiges Gebräu aus Reis.

Wir sind total von den Socken. Diese Errungenschaften der Zivilisation hätten wir hier mitten im Dschungel wahrlich nicht erwartet. Der Lebensstandard ist ausgesprochen hoch. Nicht zuletzt wegen des wertvollen Pfeffers, der überall direkt vor der Haustüre angebaut wird. Als Besucher ist man jederzeit willkommen und wird fast automatisch zu irgendeiner Familie eingeladen. Auf dem *Ruai*, der überdachten Terrasse, wo sich das öffentliche Leben abspielt, kann man auch die Nacht verbringen, falls man genug Zeit mitbringt.

Zeit ist das einzige, was wir nicht haben. Die wir uns vielmehr nicht nehmen (wollen). Ramty drängt zum Aufbruch, wir wollen gleich wieder zurück und unser Boot ausprobieren. Schon gegen Mittag sagen wir "Good Bye", blasen unter den staunenden Blicken des ganzen Dorfes unser Schlauchboot auf und paddeln stromab. Die Stromschnellen nehmen wir spielend, an den sachter fließenden Abschnitten müssen wir gehörig anschieben, um vorwärts zu kommen. Nach Imbiss und Vollbad erreichen wir ziemlich groggy unseren Ausgangspunkt und im Nullkommanichts verschwindet das Boot wieder im Rucksack.

Da machen zur Abwechslung die *Iban* große Augen!

Bei Einbruch der Dunkelheit kommen die Neugierigen des Dorfes herüber. Ramty kann Rede und Antwort stehen, während ich dem Motor seine Macken abzugewöhnen versuche und zum wiederholten Mal die Wasserversorgung richten muss. Später gesellt sich der Bootsführer mit seinen Bekannten zu uns und in angeheiteter Runde verplaudern wir den Abend: denn eine Flasche des hochprozentigen *Toak* war übriggeblieben - und die musste geköpft werden.

Nach einer ruhigen Nacht schlafen wir lange und genießen die Kühle des frühen Morgens, ehe wir frühstücken und Wäsche waschen. Der Rest des Tags wird

gefaulenz, morgen werden wir in aller Frühe nach *Sibu*  
aufzubrechen.

Vom *Skrang River* geht es auf holpriger und staubiger Straße weiter Richtung Nordosten, hierher nach *Sibu*. Von hier aus wollen wir einen längeren Ausflug ins Innere Borneos unternehmen, den ich etwas detaillierter beschreiben will. Falls ihn jemand von euch nachmachen möchte.

Zunächst schüttelt uns die Straße so gewaltig durch, dass wir *Paspertin* schlucken müssen, um das Frühstück nicht gleich wieder von uns zu geben. Bis die zweihundertdreißig Kilometer abgeritten sind, ist es Nachmittag geworden und wir erkunden erst einmal die Stadt. Fragen nach den nächsten Booten ins Landesinnere, nach *Kapit* und *Belaga*. Die Holperei hat uns aber so zugesetzt, dass wir uns nur einen ruhigen Standplatz im *Rejang Park* suchen. Der entpuppt sich allerdings nicht als grüner Park, sondern als Wohnsiedlung.

Um vier Uhr klingelt der Wecker und schlaftrunken torkeln wir zum Bootssteg, um ja das erste Expressboot nicht zu verpassen. Tatsächlich ergattern wir zwei enge Plätze in der vorletzten Reihe, mit einem winzigen Bullauge, direkt vor den Maschinen. Wenigstens kommen wir mit. Die zwei Motoren verleihen dem Boot enormen Vorschub und bald rauschen wir über den Fluss, dass das Wasser nur so stiebt. Langboot trifft nur die halbe Wahrheit, dieses hier müsste eigentlich Schnellboot heißen.

Nach nicht einmal fünf Stunden legen wir in *Kapit* an, dem Verwaltungszentrum der „7th Division“, tief im Dschungel *Sarawaks*. Dort müssen wir uns zunächst eine Bewilligung besorgen, um weiter ins Landesinnere vordringen zu dürfen. Am nächsten Morgen klingelt der Wecker schon wieder zu unchristlichen Stunde, um am Hafen ein das Boot nach *Belaga* ja nicht zu verpassen. Doch ganz *Kapit* ruht noch in Morpheus'

Armen und wir stehen uns die Beine in den Bauch, ehe um sechs das erste Kaffee öffnet, in dem wir uns aufwärmen können. Dann aber geht alles sehr schnell: ein Lastkahn, der stromauf fährt und die Ortschaften am Fluss mit den nötigen Lebensmitteln versorgt, kann uns mitnehmen. Fünf Minuten später legen wir ab.

Über die *Pelagus* und die *Mikad Rapids*, mächtige Stromschnellen, in denen sich das Boot zwischen Felsen hindurch gegen die strudelnden Wasser vor kämpft, kommen wir gut vorwärts. Ab und zu müssen wir Güter für die Dörfer abladen oder den einen oder anderen Passagier auflesen, der ebenfalls stromauf will. Ein prima Einblick in die Lebensweise dieser Menschen.

Auf einer winzigen Sandbank kurz vorm Ziel bleiben wir hängen, können uns aber mit Hilfe von zwei anderen Lastkähnen, die zufällig des Wegs kommen, befreien. Eine Stunde später, inzwischen ist es fünf am Nachmittag, erreichen wir *Belaga*. Zur gleichen Zeit kommt auch ein Expressboot an, das vier Stunden nach uns abgefahren war. Das hätte auch nur zwölf Mark gekostet (wir zahlen vierzehn), doch bei uns waren Abenteuer und freie Aussicht inklusive.

*Belaga*, die kleine Stadt im Urwald soll Ausgangspunkt unserer Wanderung über die Berge und quer durch den Dschungel werden. Bald findet sich jemand, der jemanden kennt, der solche Dschungeltouren führt, wie wir sie vorhaben. Schnell sind wir mit Josef handelseinig: hundertzehn Mark für den kompletten Trip.

Am übernächsten Tag soll es losgehen

Gegen acht Uhr trommeln wir unseren Führer aus den Federn und fahren eine Viertelstunde den *Batang Bulai* stromaufwärts, bis zu einem Dorf namens *Rumah Kahai*. Dort sollen wir unseren zweiten Führer abholen. Der eröffnet uns allerdings, dass die Route von Josef nicht mehr zu machen ist, weil in oberen Teil des

Flusses keine Boote mehr verkehren. Er kennt aber eine andere, völlig neue Route, die auch nur ein Spaziergang sei. „Na gut“ sagen wir, wenigstens ein Weg, den vor uns noch keiner gegangen ist. Etwas Neues ist immer aufregend. So fahren wir unter neuer Führung eine weitere Stunde mit dem Boot stromauf bis in die Nähe von *Rumah Kejaman Neh*. Von dort folgen wir einem Pfad, der uns tiefer in den Wald und höher auf die Berge bringt.

Zwischendurch ist ein Stück des Wegs völlig unpassierbar: wir müssen über frisch gefällte Urwaldriesen und Äste kraxeln, was bei den schweren Rucksäcken ungeheuer viel Kraft kostet. Danach geht es steil bergan und alle fünfhundert Meter müssen wir verschnaufen. Seit langem hat mich ein Treck nicht mehr so angestrengt, wie dieses steile Bergauf bei tropischer Schwüle. Dass ich Ramtys Rucksack zusätzlich tragen muss, macht die Sache nicht eben leichter.

Wie aus dem Nichts erscheint plötzlich eine breite Piste, direkt auf dem Bergrücken. Der Führer erzählt uns, dass hier gewöhnlich gegen Mittag ein Jeep vorbeikommt, mit dem wir ins nächste Camp fahren könnten. Als um drei Uhr noch immer keiner zu sehen ist, machen wir uns genervt und schweißgebadet selber auf den Weg.

Allerdings tappen wir in die falsche Richtung. Den Irrtum bemerke ich bald am Stand der Sonne (einen Kompass haben wir nicht dabei). Doch unser Führer behauptet, das sei schon in Ordnung. Wir schleppen uns die schattenlose Holzfällerpiste entlang, immer weiter bergan. Nach zweieinhalb Stunden erreichen wir tatsächlich ein Holzfällercamp. Dort erfahren wir, dass wir doch besser in die andere Richtung hätten gehen sollen!

Für heute ist es zu spät zur Umkehr. Man bietet uns drei Kojen in einer winzigen Hütte an, zusammen mit einer riesigen Spinne und ein paar Mäusen.

Erschöpft nehmen wir an, tun aber kein Auge zu. Am nächsten Morgen geht dann alles sehr schnell: gegen halb zehn Uhr hören wir wirklich Motorengeräusche und ein verrosteter Jeep rollt ins Camp.

Der Vorarbeiter, der ihn fährt, muss allerdings noch einen *Caterpillar* bergen, in dem vor drei Tagen zwei Arbeiter von einem Baum erschlagen worden sind. Ein Geist habe nachgeholfen, sagt man uns im Camp, deshalb habe man letzte Nacht, nachdem wir im Bett waren, noch eine Geisterzeremonie abgehalten, um ihn zu besänftigen. Schade, dass wir nicht zusehen durften. Der Zauber scheint zu wirken, jedenfalls kann der Vorarbeiter den defekten *Caterpillar* ohne weitere Verluste bergen.

Auf der harten Pritsche des Jeeps hockend, werden wir bis auf die Knochen durchgeschüttelt, als der Vormann mit einem Affenzahn die Piste hinunterbraust, die wir gestern so mühsam hochgestapft sind. Vom Basiccamp, in dem gut zweihundert Menschen wohnen und wo es Essen und kalte Drinks zu kaufen gibt, bringt uns der Jeep abends noch hinüber nach *Tubau*, einem schmutzigen verkommenen Urwaldnest am Fluss *Batang Kemena*. Von hier fährt ein Expressboot zurück nach *Bintulu*. Auf das haben wir es abgesehen. Nach fünf Stunden rasender Fahrt setzt es uns wieder an Land. Mit einem Schlag finden wir uns in der Zivilisation wieder.

Die Tage draußen im Urwald waren so ganz nach meinem Geschmack. Obwohl der Wald, den wir fanden, gar nicht mehr so „Ur“ war. Die mächtige und expandierende Holzindustrie hat ihn schon weit mehr gelichtet als ihm guttut. Immerhin konnten wir ein paar Tage abseits der Annehmlichkeiten der Zivilisation verbringen und können sie nun wieder gebührend schätzen.

Der Bus um Mittag bringt uns zurück nach *Sibu*, wo wir den Sandfloh wohlbehalten vorfinden. Bald rollen

wir wieder auf eigenen Rädern, weiter nach Norden,  
nach *Niah* und *Miri*, wo weitere Abenteuer warten.

Die Abenteuer lassen wahrlich nicht lange auf sich warten. Die Straße hinter *Sibu* geht genauso holprig und staubig weiter, wie sie vorher aufgehört hat. In der Nähe der wenigen Ortschaften hat man sie gnädiger Weise geteert, um den Anwohnern den lästigen Staub zu ersparen. Den größten Teil der Strecke aber ziehen wir eine riesige, dunkelrote Staubwolke hinter uns her. Kurz vor Einbruch der Dunkelheit erreichen wir die weltberühmten *Niah-Caves*.

Diese Höhlen wurden erst um 1950 entdeckt, dabei gehören sie zu den ältesten Höhlen der Welt, geschaffen vor ca. 150 Millionen Jahren. Die Menschenknochen, die man darin fand, datieren ca. 40.000 Jahre zurück. Nach ihrer Entdeckung, mehr noch nach ihrer wiederholten Datierung musste die gesamte Menschheitsgeschichte umgeschrieben werden: die Wissenschaft war davon ausgegangen, dass sich die heute bekannte Menschheit von Ostafrika aus über das Zweistromland verbreitet hatte. Doch die hiesigen Funde datierten viel weiter zurück als irgendeine Kultur dort. Ein neues Kapitel der Menschheitsgeschichte musste geschrieben werden!. Und der Nabel der Welt lag plötzlich nicht mehr in Europa respektive Vorderasien!

Die Höhle selbst kann sich mit ihrer hochinteressanten Geschichte nicht messen. Der Boden ist meterdick mit *Guano* bedeckt, dem nicht gerade wohlriechenden Kot der Vögel und Fledermäuse. Von Einheimischen wird dieser Guano abgebaut und als Dünger teuer verkauft. Noch weit teurer allerdings werden die Vogelnester gehandelt, die mutige Männer zweimal jährlich von der Decke der Höhle - die ist sechzig Meter hoch - einsammeln. An dünnen und wackeligen Bambusstangen klettern sie hinauf - ein Job für Lebensmüde. Entsprechend teuer wird das Kilo gehandelt (85 Mark). Die Chinesen machen daraus die bekannte,

wohlschmeckende *Birds-nest-Soup*. Warum sie so teuer ist, wissen wir nun.

Ein paar Hundert Kilometer weiter, in *Miri* gibt's wieder technische Aufregung: zweimal verliert der Sandfloh sein Kühlerwasser und auch mit gutem Zureden kann ich die Kühler Temperatur kaum unter 110°C drücken. Die Zylinderkopfdichtung zeigt erste Blasen und ich ahne das Allerschlimmste. Hier draußen in der Wildnis aber kann ich nichts tun!

Die Aufregungen sollen noch kein Ende haben! An der Grenze zu *Brunei*, dem reichsten Staat der Erde, was das Pro-Kopf-Einkommen angeht, lassen sie mich zwar anstandslos einreisen, doch Ramty als Indonesierin ist nicht willkommen! Weder gutes Zureden noch Lamentieren kann die Grenzer erweichen.

Also muss Ramty vorausfliegen, am besten gleich nach *Kota Kinabalu*, der nächsten größeren Stadt in *Sabah*, dem östlichsten Teil Ostmalaysias. Noch für den gleichen Tag ergattern wir ein Ticket, und ich kann seit langer Zeit wieder eine ruhige Nacht verbringen. Ohne Diskussionen über den geeigneten Nachtplatz.

Trotz aller Widrigkeiten, des spuckenden Motors und des obligaten Wolkenbruchs am Nachmittag erreiche ich spätabends *Brunei City*. Beziehungsweise *Bandar Sri Begawan*, wie es offiziell heißt.

Das Abenteuer soll dort allerdings erst richtig beginnen!

Plötzlich scheint die Welt mit Brettern vernagelt zu sein.

Wie ich diese Sackgasse am Ende der Welt schließlich doch verlassen kann, könnt ihr ja ganz oben nachlesen.

Nach der Passage mit dem Kieskahn und der abenteuerlichen Querung des Grenzhügels rolle ich gestern in *Kota Kinabalu* ein. Die Zivilisation hat auch mich wieder. Auch Ramty finde ich dort: sie hat sich - natürlich

- im besten Hotel der Stadt eingemietet. Peter wird schon zahlen!

Neben dem lachenden Auge über das ungeplante Abenteuer, das so ganz nach meinem Geschmack war, gibt es auch ein weinendes: bei der Auffahrt auf den Kiesdampfer ist die Getriebeaufhängung gebrochen, nicht das erste Mal! Auch der Motor zieht nicht mehr richtig, spuckt in verschiedenen Drehzahlbereichen und die Kühler Temperatur pendelt nur noch am oberen Anschlag. Höchste Eisenbahn für eine gründliche Überholung der Maschine.

Mein zweiter Weg führt daher in die Werkstatt, die den Getriebeträger picobello schweißen und verstärken. Aber auch nach dem Wechsel von Motor- und Getriebeöl kommt die Maschine einfach nicht mehr auf Leistung. Sollte etwas Ärgeres in der Luft liegen?

Zum wiederholten Mal trage ich mich mit dem Gedanken, die Reise abubrechen. Mit einer nicht völlig intakten Maschine durch Indonesien oder gar durch Australien zu fahren, das wäre wie Selbstmord! Zudem sind die Voraussetzungen günstig (kein Eintrag im Carnet de Passage). Die Alternative wäre, den Motor generalüberholen zu lassen. Was sicher wieder einige Hundert Dollar kostet.

Erst einmal wollen wir aber den höchsten Berg Südostasiens, den *Gunung Kinabalu* besteigen. Das heißt: ich will. Derweil kann ich mir Gedanken machen, wie es weitergehen soll.

Der Sandfloh nimmt mir rasch die Entscheidung ab: der Weg zum *Gunung Kinabalu* führt naturgemäß den Berg hinauf. Das gefällt dem Sandfloh absolut nicht und er quittiert dreimal hintereinander den Dienst. Notgedrungen kehren wir um. Nach zwei Entscheidungstagen im Hotel steht fest: der Sandfloh geht in die Werkstatt, wir auf den Berg!

Ein freundlicher Autofahrer bringt uns von der Werkstatt hinauf zur Passhöhe (1600 Meter), wir genießen die Auffahrt über die serpentinreiche Straße an Bord einer komfortablen Limousine. Unmittelbar vor dem Parkeingang setzt er uns ab. Herzlichen Dank!

Ein gut ausgebauter, wenn auch steiler Weg führt uns von dort bergan. Erst durch das *Timpohon Gate*, das offizielle Eingangstor zum Nationalpark und wenig später am *Carsons Waterfall* vorbei. Weiter von *Shelter* zu *Shelter*, kleinen Unterständen zum Schutz vor den tropischen Regenschauern. Nur einen Platz zum Campieren können wir nirgends finden. Gegen halb fünf Uhr erreichen wir die *Layang-Layang-Hut*, wo wir schlafen wollen. Versperrt!

Halb verzweifelt stellen wir unser Zelt auf der Veranda auf, wenigstens ist es dort halbwegs trocken. Der Höhenmesser zeigt 2621 Meter, seit Mittag haben wir 1100 Höhenmeter geschafft! Nicht schlecht für den ersten Tag!

Durch malerischen, mit Farnen und Moosen durchsetzten tropischen Regenwald geht's am nächsten Tag weiter. Der Weg wird beschwerlich: auf dem treppenartigen Weg geht es stetig und steil bergauf. Einzige Unterbrechung bieten die *Pondoks*, kleine Informationshütten, die in stündlichem Abstand am Pfad stehen. Hinweisschilder zeigen auch die Gehzeiten zur nächsten Station. Wir wissen also etwa, wie lange wir brauchen werden: angegebene Gehzeit mal zwei!

Erschöpft erreichen wir die *Lagadan-Hut* auf 3352 Meter. Ein richtiges kleines Hotel mit Einzelzimmern, Schlafsälen und Restaurant. Nach einer ausgiebigen Rast machen uns gleich noch auf den Weg zur *Sayat-Sayat-Hut*, wo wir wieder in der Hütte übernachten wollen. Nebel und Nieselregen machen den steilen Weg über grobe Felsplatten glitschig und gefährlich. Mehr als einmal hilft nur der Griff zum Stahlseil, das neben dem Pfad gespannt ist. Statt der angegebenen drei-viertel Stunde Gehzeit brauchen wir zwei.

Außer Atem und mit pochenden Kopfschmerzen (kein Wunder bei den Höhenmetern die wir geschafft haben!) erreichen wir die Hütte: ein winziger Verschlag aus Aluminium mit sechs Kojen und Feuerstelle. Und wen treffen wir hier oben, am Ende der Welt? Zwei Deutsche, die schon Feuer gemacht und sich häuslich eingerichtet haben. Es gibt natürlich viel zu erzählen, während die Klamotten am Feuer trocknen und heißer Tee die Kopfschmerzen vertreibt. Gegen Abend klart es endlich auf. Der Ausblick ist unvergleichlich: bis hinunter nach *Kota Kinabalu* (4000 Meter unter uns) und hinüber auf die südlichen Inseln der Philippinen.

Um vier Uhr klingelt der Wecker zum Gipfelsturm und nach zweieinhalb Stunden stehen wir tatsächlich auf dem *Lows Peak* in 4101 Meter Höhe. Es ist geschafft, wir haben den höchsten Berg Südostasiens bezwungen! Selbst Ramty kann sich ein erschöpftes, aber stolzes Lächeln nicht verkneifen. Den majestätischen Sonnenaufgang können wir hinter tiefhängenden Wolken allerdings nur erahnen.

Eindrücklicher als der eigentliche Gipfel aber ist der *Ugly Sisters Peak*. Der liegt etwas abseits, unmittelbar am Abbruch zum *Lows Gully*, einer anderthalb Kilometer tiefen Felsspalte. Blickt man da hinunter überkommt einen schon das Fürchten! Zur Hölle kann es da nicht mehr weit sein! Zum Fürchten und Genießen bleibt keine Zeit, Ramty drängt und mir brummt der Schädel.

Im Nachtlager stehen noch die Rucksäcke, wir wärmen wir uns kurz auf, und beschließen überhastet, gleich den Abstieg anzugehen.

In der noblen *Layang-Layang-Hut* bleibt zumindest Zeit für einen kurzen Imbiss. Doch schwarze Regenwolken ziehen auf und bald schüttet es aus Kübel. Bevor wir einen Unterstand erreichen können, sind wir durch bis auf die Haut, Rucksäcke und Schlafsäcke pritschelnass. An ein Campieren ist damit natürlich nicht mehr zu denken.

Wir stapfen weiter, die Rucksäcke werden von Minute zu Minute schwerer und die Knie schmerzen bei jedem Schritt. Die Wadeln zittern und wir sind beide kurz vor den Tränen, als wir endlich den *Carsons Waterfall* und das *Timpohon Gate* erreichen. Ein Jeep bringt uns zurück zum Parkeingang, das nächste Auto nach *Kota Kinabalu*.

Ein wahrlich atemberaubender Abstieg: viertausend Höhenmeter in acht Stunden!

In einem zweitklassigen Hotel strecken wir die müden Glieder aus, kuscheln uns ins warme Bett, und hoffen darauf, morgen keinen Muskelkater zu haben. Die Hoffnung trägt.

Keiner von uns kann sich rühren, die Treppe zum Frühstücksraum ist ein absolutes "No-Go". Gegen ein Trinkgeld lassen wir uns das Essen aufs Zimmer bringen. Dennoch sonnen uns in der Genugtuung, es geschafft zu haben. Wieder ist ein Abenteuer bestanden. Dem Rat der Einheimischen hätten wir aber trotzdem folgen sollen: gewöhnlich wird die technisch wenig anspruchsvolle, aber doch recht lange Tour in fünf bis sieben Tagen gemacht. Dabei bleibt Zeit, dem Regen auszuweichen, sich an die Höhe anzupassen - und die Gipfel zu genießen. Beim nächsten Versuch wissen wir's besser.

Der Sandfloh steht noch in der Werkstatt und wir haben eine Woche Zeit. Welch lohnenderes Ziel gibt es

da als den *Tunku-Abdul-Rahman-Nationalpark*, einen Marine-Park mit idyllischen Inseln, prima Tauchrevieren und herrlichen Wäldern. Campieren, Schwimmen gehen, die von der Bergtour müden Knochen pflegen und die Sonne auf den Pelz brennen lassen: das ist alles, was für uns dort angesagt ist.

Am Mittwochmorgen ist der Sandfloh schließlich fertig und läuft wie in seinen jungen Tagen. Trotz der tausend Mark, die der Spaß kostet, bin ich heilfroh: der Weiterreise kann ich nun beruhigter entgegensehen. Am alten Strandplatz genießen wir die Freuden des eigenen Heims. Dort will ich den Sandfloh auch mit einer Weltkarte verzieren, um den immer gleichen Fragen nach dem Woher und Wohin zu entrinnen. Das Kunstwerk wird erst gestern fertig.

Schon ist es an der Zeit, Borneo „auf Wiedersehen“ zu sagen. Das Schiff der *Cruise Muhibah (Feri Malaysia)*, das uns vor drei Wochen in *Kuching* abgesetzt hat, sammelt uns nun wieder auf und bringt uns zurück nach *Kuantan* in Westmalaysia. Von dort müssen wir schleunigst nach *Penang* und *Sumatra*, um wenigstens einen Teil der trockeneren Reisezeit für Indonesien zu nutzen.

Borneo werde ich so bald nicht vergessen: es war der interessanteste und abenteuerlichste Abschnitt der Etappe durch Südostasien. Wenn nicht der ganzen Reise. Was haben wir da nicht alles erlebt:

- Sehenswertes Museum in Kuching
- Expedition auf dem Skrang River zu den Iban und ihren Langhäusern
- Urwaldtrekking in Kapit, Belaga und Tubau Niah – Höhlen
- Durchquerung Sarawak - Brunei - Sabah auf vier Rädern
- Besteigung des Mount Kinabalu  
Tauchen im Tunku Abdul-Rahman-Naturpark bei Kota Kinabalu

- ausgezeichnete und preiswerte Daimler-Benz-Werkstatt
- nette Menschen allenthalben.

Und so trage ich mich auch hier mit dem Gedanken, eines schönen Tages zurückzukommen. Um eine ausgedehntere Flussexpedition zu unternehmen, vielleicht sogar hinüber nach Indonesien (*Kalimantan*). Um nochmals den Berg zu besteigen - mit mehr Zeit und Muße. Um ausgiebig Tauchen zu gehen.

Nach einer ruhigen, sorgenfreien Überfahrt über das Südchinesische Meer und einer etwas mühseligen Zollabfertigung in *Kuantan* (wir kommen aus Malaysia und fahren nach Malaysia!) machen wir uns gleich noch auf die Socken nach Norden, entlang der malerischen und erholsamen Ostküste Westmalaysias.

Die Ostküste, insbesondere die Gegend um *Rantau Abang*, nördlich von *Dungun* ist berühmt: jedes Jahr im August legen die seltenen Lederschildkröten hier ihre Eier in den Sand. Wir reihen uns nicht in die Schar blitzlichtschwingender Touris ein, sondern suchen uns ein ruhiges Plätzchen kurz vor *Kuala Terengganu*. Dort müssen wir nur Angst haben, dass uns die Kokosnüsse aufs Auto fallen.

Mehr Angst haben wir auf der anschließenden Etappe. Der hundertzwanzig Kilometer lange *East-West-Highway* führt nahe der thailändischen Grenze über den Zentralmalaiischen Bergrücken, dabei mitten durch das Operationsgebiet kommunistischer Rebellen. Noch heute darf die Straße nach sechzehn Uhr nicht mehr befahren werden und alle paar Kilometer trifft man auf Wehrdörfer, in denen ausschließlich Soldaten leben. Wir haben neunundvierzig davon gezählt. Die Bauzeit des *Highway* betrug über zehn Jahre, weil die Rebellen laufend Brücken oder Bulldozer in die Luft sprengten.

Uns überrascht der Regen mitten im sogenannten 'kritischen Gebiet', notgedrungen müssen wir am *Tasek Temengor* übernachten, die Soldaten entdecken uns glücklicherweise erst am nächsten Morgen, die Rebellen gar nicht. 'Kritisch' ist das Gebiet offenbar auch in anderer Hinsicht: fünfhundert Meter nach dem Nachtplatz gibt nämlich die Spritversorgung ihren Geist auf und es dauert über zwei Stunden, bis ich den Fehler gefunden habe: ein undichter Umschalthahn.

Kaum behoben, schrecken mich wiederum grässliche Pfeif- und Schnarrgeräusche aus dem Motorraum auf. Da hatte sich der Lüfterhalter gelockert und es hätte nicht viel gefehlt, und das Lüfterrad hätte ein hübsches, rundes Loch in den Kühler gefräst! Noch einmal Glück gehabt!

Und so etwas keine tausend Kilometer nach dem letzten Werkstattbesuch! Haben die Monteure dort etwa schlecht gearbeitet oder wird der Sandfloh wirklich alt?

Glücklich in Penang angekommen ist der vertraute Platz am Strand unser erstes Ziel. Hier müssen wir die Überfahrt nach Sumatra organisieren. Zur Abwechslung meint es das Schicksal gut mit uns und mit dem Sandfloh. Vom indonesischen Handelsattaché erhalten ein ausgesprochen wichtiges Papier: Ausländern ist nämlich jede Einfuhr von Fahrzeugen nach Indonesien verboten! Nur mit seinem Empfehlungsschreiben können wir den Sandfloh mitnehmen.

Als wir zum Schifffahrtsbüro kommen, sind wir fassungslos über die Preise: 430 Mark will man uns abknöpfen. Viel Geld für nicht einmal sechs Stunden Überfahrt auf einem offenen Kahn. Auf unseren Protest hin will der Chef sogar 580 Mark haben. Die Nähe zu Indonesien ist unverkennbar! Wutschnaubend verlassen wir das Büro.

Nach einem Tag Pendelei zwischen Konsulat und Ticketoffice (wir zahlen schließlich doch die 430 Mark) stürmen wir am späten Nachmittag zum Schiff. Doch Eile ist völlig umsonst. Bevor ich den Sandfloh aufs Boot fahren kann, muss die alte Fracht aus- und die neue eingeladen werden. In Handarbeit! Das dauert! Schließlich kann ich den Sandfloh doch auf den Kahn fahren und zwischen Kohlköpfen und Reissäcken abstellen.

In der Dunkelheit tuckern wir über die Straße von *Malakka*. Ziel ist *Belawan*, der Hafen von *Medan* im

Norden Sumatras. Das Schlingern des uralten Potts lässt an Schlaf kaum denken, erst als wir aufs Oberdeck umziehen und uns eine frische Brise um den Schlafsack weht, finden wir genug Schlaf, um am andern Morgen für den indonesischen Zoll fit zu sein.

Doch der ist halb so schlimm. Die Beamten wollen lediglich Papiere sehen, der Sandfloh wird nur flüchtig inspiziert. Das Ganze hat seit Ankunft des Schiffs kaum zwei Stunden gedauert, die mehr mit Palaver vergehen als mit effektiver Arbeit.

"Salamat Datang in Indonesia!" Willkommen in Indonesien.

Wieder muss ich an die Worte des Handelsattachés aus *Penang* denken, die er uns mit auf die Reise gegeben hatte: „*The Indonesians are not very ambitious, they are happy, if they can stay with their family.*<sup>8</sup>“. Da ist viel Wahres dran!

Gleich hinter dem Hafentor gibt uns der Verkehr einen Vorgeschmack dessen, was uns die nächsten Wochen erwartet: auf den fünfundzwanzig Kilometern nach *Medan* haben wir ein Dutzend Beinahe-Unfälle! Nur die Größe des Sandfloh's nötigt den Fahrern ein winziges bisschen Respekt ab. Als ich daraufhin eine Kaskoversicherung abschließen will, schlägt es mir die Sprache: eine solche Versicherung gibt es nicht! Fahrzeuge, die älter als fünf Jahre sind, können generell nicht versichert werden: weder Haftpflicht noch Kasko. Heißt im Klartext, dass hier kein einziges Auto versichert ist!

Vorsichtiger als irgendwo sonst rollen wir von *Medan* über kurvige, vielbefahrene Straßen herauf nach *Prapat* am Ufer des *Lake Toba*, einem ehemaligen Vulkankrater, der sich vor Jahrtausenden mit Wasser

---

<sup>8</sup> Indonesier sind nicht sehr ehrgeizig, sie sind schon glücklich, wenn sie bei ihrer Familie sind!

füllte. An seinen Ufern wollen wir ein paar geruhsame Tage verbringen.

Die Zeit wird nicht halb so geruhsam wie geplant. Vielmehr angefüllt mit Arbeit und Aufregungen. Das erste Mal seit Beginn der Reise muss ich nach 32.117 Kilometern ein Paar Reifen wechseln. Die nagelneuen Ersatzreifen wandern auf die Hinterachse und die hinteren Walzen nach vorne. In der Zwischenzeit vertreibt Ramty den Gilb aus der Wäsche.

Während wir so vor uns hin werkeln, schart sich eine Menschenmenge um uns und schaut uns bei der Arbeit zu: ein Weißer, der seine Reifen selber wechselt, ist in Indonesien nicht oft zu treffen. So sind wir bald umringt von dreißig Leuten, die nur dastehen und zuschauen. Es ist Freitagnachmittag, jeder hat Zeit und Anderen bei der Arbeit zuzusehen ist weit weniger anstrengend als selber zu schaffen!

Am Tag drauf gönnen wir uns einen Tag Urlaub auf der Insel *Samosir*. Kaum zurück überfällt uns die Presse: ein Reporter der *SIB* hat Wind von unseren Abenteuern bekommen und quetscht uns eine Stunde lang aus. Die Menschentraube um den Sandfloh wächst derweil von Minute zu Minute. Ramty steht Rede und Antwort - fast so, als ob sie selbst überall dabei gewesen wäre. Sie ist die Henne im Korb.

Auf Samtpfötchen (neue Reifen!) rollen wir weiter gen Süden und genießen die Aussicht auf den malerischen *Lake Toba*. Entsprechend geht es hier laufend bergauf, bergab. Der Sandfloh schlägt sich tapfer und rast die Berge schneller hinauf als erwartet. Die Überholung der Maschine hat sich also doch gelohnt. Oder besser: ohne die Überholung wären wir gar nicht so weit gekommen! Entlang reißender Flüsse, die sich prima zum *Rafting* eignen würden, erreichen wir *Bukkit Tinggi* und gönnen uns ein ausgiebiges Mittagmahl. Nirgends schmeckt das Essen besser als im Westen Sumatras.

*Nasi Padang* in voller Pracht - eine lokale Spezialität. Über zehn Speisen werden da aufgetischt: Reis als Grundlage, dazu gibt's Eier, Huhn in drei Variationen, Fisch getrocknet, Fisch gebacken, Fisch gekocht, Leber gebacken, *Beef Rendang* in Pfeffersauce, gemischten Salat und grünen *Kankung*, Bananen, superscharfe Cillisauce usw., usw. Berechnet wir dabei immer nur das, was man tatsächlich verzehrt. Wir futtern alle Schälchen leer.

Mit vollem Magen klettern wir hinunter zum *Danau Maninjau*, einem malerischen See, den wir nach vierundvierzig Kehren einer waghalsigen Straße erreichen. Der See selbst ist allerdings eine Pleite: Alles ist nebelverhangen und trotz langer Suche finden wir keinen Nachtplatz.

So rollen wir eben die kurvige Straße wieder hinunter, vorbei am Wasserkraftwerk *Maninjau*, bis wir bei *Tiku* die Palmen des Indischen Ozeans wiedersehen. Der idyllische Platz am Strand, an dem ich letztes Jahr mit einem Arbeitskollegen beim Baden war, ist auch noch da und dort ist Zeit für zwei Rasttage.

Ramty allerdings liegt mir jeden Tag in den Ohren. So schnell wie möglich will sie nach Hause, nach Java. Erst dort könnte sie sich wieder wohlfühlen. Muße, diese herrliche Gegend zu genießen, mag sich dabei nicht einstellen.

Diese vermaledeiten Indonesier.

Auf den Tag genau bin ich nun ein Jahr unterwegs. So gut wie nichts ist mir unterwegs gestohlen worden (außer ein Paar überflüssiger Stiefel in Kamerun und zwei Riemchen vom Rucksack in Kenia), nicht der Rede wert. Doch was in den letzten Tagen weggekommen ist, geht auf keine Kuhhaut: als wir in *Padang* an der Tankstelle stehen, werden Jacke und Hut von Ramty aus der versperrten Kabine gestohlen und letzte Nacht wechselt der Bayern-Wimpel, auf den ich so stolz war, den Besitzer. Unfreiwillig, versteht sich. Und das am gut bewachten Strand bei *Anyer*. Im äußersten Westen Javas.

Aber ich sollte wieder vorn beginnen.

Den Ruhetag in *Padang* wollen wir der Besichtigung des Museums opfern. Wegen eines mysteriösen Feiertags ist das aber geschlossen und wir rollen doch gleich weiter nach Süden. Und zum Tanken. Über unzählige Serpentinaugen geht's nach *Lubuk Sulasih*, wo wir einen spontanen Abstecher zu den Seen *Danau Atas* (oberer See) und *Danau Dibawa* (unterer See) einlegen. Der führt uns mitten durch grüne Teeplantagen und eine malerische hügelige Landschaft. Sehr nett!

Ausgesprochen nett anzusehen sind auch die Häuser der *Minangkabau*, der Menschen, die hier im Norden und Westen Sumatras leben. Gewöhnlich sind sie mit Schnitzereien reich verziert und zwei hochgezogene Spitzen runden den Dachfirst ab.

Schneller als erwartet sind wir im südlichen Teil Sumatras gelandet. LKWs und Busse versuchen unentwegt, den Sandfloh von der Straße zu drängen; Rücksichtnahme ist hier wirklich ein Fremdwort! Die Landschaft ist weniger bergig als im Norden, dafür besteht die Straße meist eher aus Schlaglöchern. Sie führt am Osthang der Bergkette dahin, die die großen Sunda-

Inseln wie eine Wirbelsäule durchziehen. Trotz allem kommen wir zügig voran, nicht zuletzt, weil es im flachen Land kaum Plätze zum Verweilen gibt. Von Sehenswürdigkeiten ganz zu schweigen. In *Bakauheni* an der äußersten Südspitze schließlich bringt uns die verrostete Fähre nach Java, die Hauptinsel und die am dichtesten bevölkerte Indonesiens.

Hier in der Westecke lebt ein Teil von Ramtys Familie und sie kann es kaum erwarten, nach Hause zu kommen. Welch ein Hallo gibt es da. Mich nimmt kaum einer wahr, aber was soll's! Nach einem halben Tag Plauderei holpern wir noch die miserable Straße nach *Anyer*, einem Erholungsort für die betuchteren Leute aus Jakarta. Wir wollen uns einen netten Platz am Meer suchen und Wasser bunkern.

Beim Wasser aber gibt's Ärger: zum ersten Mal seit ich überhaupt auf Reisen bin, verbietet uns jemand, Wasser aufzufüllen. Nicht einmal zwanzig Liter dürfen wir bunkern. Nicht einmal gegen Bezahlung! Weder in der wasserlosen Wüste noch im tropischen Dschungel war das je ein Thema gewesen. Nur hier im dicht besiedelten Java! Wutschnaubend und unverrichteter Dinge müssen wir weiterfahren. Einen ruhigen Platz am Meer finden wir trotzdem. Den einzigen Fang, den der Fischer dort im Netz hat, kaufen wir ihm ab und grillen ihn gemeinsam über dem Lagerfeuer. Es wird ein netter Abend.

Heute ist Wasch- und Putztag angesagt. Doch was muss ich feststellen? Der Bayern-Wimpel, der mich nun seit einem Jahr und über 40.000 km begleitet hat, ist verschwunden. Abgerissen von einem Indonesier, der nicht unterscheidet zwischen 'mein' und 'dein'!

Noch so eine Enttäuschung!  
Es soll nicht die letzte sein!

Die Enttäuschungen werden nicht weniger, als wir uns am Mittwoch nach *Jakarta* wagen, um den überflüssigen Papierkram zu erledigen und heimatliche Post abzuholen. Auch wollen wir uns mit den Zeitungen in Verbindung setzen, ob uns jemand die Story abkauft. Aber es klappt nichts in dieser chaotischen Stadt!

Nach einem kurzen Plausch im alten Firmen-Büro rollen wir guten Muts zur einzigen grünen Oase im smogverseuchten *Jakarta*, zum *Hilton*-Hotel. Wollen dort den Wagen abstellen und unsere Besorgungen zu Fuß oder per Taxi erledigen. Vorsichtshalber fragen wir an der Rezeption nach und da kommt das bittere Erwachen: die sonst so weltaufgeschlossenen Hoteliers sind nicht bereit, uns auf ihrem riesigen Parkplatz übernachten zu lassen. Wutschnaubend müssen wir den grünen Park verlassen.

Ähnliches beim nächsten Hotel: dem *Jaya Pub*, bei dem wir früher oft zu Gast waren. Dort stöbert uns die *Security* auf und fragt nach dem Woher und Wohin. Ob wir etwa hier schlafen wollen. "Nun ja, dies ist ein öffentlicher Parkplatz und wir wollen nur parken." Was sich dann abspielt, spiegelt die indonesische Mentalität überdeutlich wider: der Wachmann vor Ort kann eine derart komplizierte Entscheidung natürlich nicht treffen.

Das sehen wir ein und begeben uns zu seinem Vorgesetzten, um dort um Erlaubnis nachzusuchen. Nach einer halben Stunde Verhör wie im Krimi lässt der uns wissen, dass auch er das nicht entscheiden kann. Er muss mit seinem Vorgesetzten sprechen. Er klemmt sich auch gleich ans Telefon und schildert seinem Boss den Vorfall mit langen Worten. Nach endlosem Hin und Her will uns der Oberboss dann offenbar die Genehmigung geben. Aber nur für eine Nacht! Auch müssen wir

am nächsten Morgen lange vor Geschäftsbeginn abfahren, ehe uns sein Ober-Oberboss entdecken kann.

Lächelnd, aber innerlich wutschraubend lehnen wir ab. Da offeriert uns der kleine Boss eine andere Möglichkeit: wir könnten doch einen seiner Männer anheuern, damit er die ganze Nacht neben dem Auto wacht. Damit uns ja nichts passiert. Das würde allerdings ein bisschen Geld kosten. Mir stehen die Haare zu Berge und in stiller Wut über so viel Unverfrorenheit und Kompetenzlosigkeit rauschte ich von dannen. Im *Hotel Kemang*, gleich nebenan, stelle ich mich ohne große Scherereien - allerdings auch ohne zu fragen - auf den Parkplatz und wir verbringen doch noch eine ungestörte Nacht.

Die Behördengänge in *Jakarta* sind schnell erledigt und wir verlassen den heißen Moloch für ein erholsames Wochenende im kühlen *Bogor*, oben in den Bergen. Das nächste Ziel ist die Kunst-, Andenken- und Universitätsstadt *Jogjakarta* im Süden der Insel. Mühsam kriechen wir den *Puncak*-Pass hinauf, die Aussicht steht dem Wetter in nichts nach: mies und undurchschaubar.

Und da ereilt mich der Albtraum jedes Autofahrers: fünfhundert Meter hinter der Passhöhe - es geht gewaltig bergab - versagen die Bremsen! Komplett. Das Pedal lässt sich ohne jeden Widerstand durchtreten. Schock!

Schneller und schneller rasen wir dem drohenden Unheil entgegen, der nächsten engen Kurve. Weit und breit kein Hang in Sicht, den man hinauffahren könnte um den Schwung zu bremsen. Rechts steile Felsen, links tiefer Abgrund. Die Handbremse hilft auch nicht. Was tun? Keep cool! Ich wüрге den Schalthebel zurück in den fünften, der Sandfloh wird zumindest nicht schneller. Blitzschnell wüрге ich den vierten Gang hinein, der Motor heult auf. Der Tacho zeigt noch immer sechzig Stundenkilometer. Viel zu schnell jagen wir in

die Kurve, schaffen es gerade eben. Keine Rettung in Sicht.

Noch immer rasen wir den Berg hinunter.

Minuten, die mir wie die Ewigkeit vorkommen.

Wenigstens hat Fortuna ihre Finger im Spiel: keine Haarnadelkurven oder Hindernisse. Keine Kinder oder Mulis auf der Fahrbahn! Nach endlosen Minuten donnern wir in eine leichte Mulde, am anderen Ende führt die Straße ein paar Meter bergan. Reicht das, um den schweren Sandfloh zu stoppen? Bei viel zu hohen Drehzahlen schalte ich weiter zurück. Dritter Gang. Zweiter. Erster. Wir sind auf der Kuppe - und stehen!!!

Das Herz schlägt bis zum Hals. Adrenalin lässt mich beben. Ich kann mein Glück kaum fassen. Zehn Minuten, nachdem die Gefahr gebannt ist, zittere ich noch immer am ganzen Körper.

Das hätte nicht nur unser Leben, sondern auch das vieler unschuldiger Menschen kosten können! Ich weiß nicht, wem ich mehr danken soll: Fortuna, dass sie uns beistand oder meiner Kaltblütigkeit, die mich die Nerven behalten ließ. Ein Dankgebet - oder zwei - an meinen Schutzengel sind da mehr als angebracht!

Was war der Grund? Ich krieche unter den Sandfloh und sehe eine Pfütze unter dem rechten Hinterrad - Bremsflüssigkeit! Vermutlich durch Schmutz war ein winziges Stück der inneren Dichtmanschette herausgerissen worden; Flüssigkeit war am Bremskolben vorbei an die Schmutzmanschette gelangt, hatte sie vom Bremszylinder gedrückt und mit ihr den Stößel von der Bremsbacke. So fand der innere Kolben keinen Widerstand und fiel prompt heraus. Versagen auf der ganzen Linie. Dass der UNIMOG<sup>9</sup> nur einen einzigen Bremskreis hat, machte die Sache nicht eben besser.

---

<sup>9</sup> Der Sandfloh ist Baujahr 1958; neuere Modelle haben selbstredend zwei unabhängige Bremskreise; da kann so etwas nicht passieren.

Nach einer Stunde ist der Schaden soweit behoben, dass wir uns an die weitere Talfahrt wagen können. Neue Bremskolben und -zylinder hatte ich glücklicherweise an Bord, sonst hätten wir Wochen auf die Teile warten müssen. Noch immer voller Angstgefühle tasten wir uns den Pass hinab. Meter für Meter.

Das hätte wirklich übel ausgehen können. Nur zaghaft stellt sich in den nächsten Tagen wieder Vertrauen in den Sandfloh ein.

Als wir in Süden der zentraljavanischen Bergkette entlangfahren, sehen wir überall das gleiche Bild: trockene Felder, die Hügel und Bergrücken kahl. Dort, wo einst dichter Urwald wucherte, findet man heute vertrocknete Brunnen, leere Bewässerungsspeicher und steinharte, krustige Scholle. Seit mehr als drei Monaten hat es auf Java nicht mehr geregnet. Noch mindestens zwei weitere Monate wird die Trockenzeit andauern, falls sich Petrus an den Kalender hält. Boden-erosion allenthalben, ein Ergebnis der maßlosen Überwirtschaftung des Bodens. Dazu die Abholzung der Wälder und die einseitige Reiskultur: alles Ergebnis der unglaublichen Bevölkerungsdichte, gerade auf Java. Genaue Zahlen kennen nur die Statistiker, aber Familien, die nicht mindestens vier, fünf Kinder haben, konnten wir nirgends ausmachen. Nach China und Indien ist Indonesien mit zweihundertfünfzig Millionen Menschen das bevölkerungsreichste Land Asiens. Und die meisten von ihnen drängen sich hier auf Java!

Am zehnten erreichen wir schließlich *Jogjakarta*. Auch '*Bicycle-City*' genannt - nach den vor Fahrrädern überquellenden Straßen. Am ersten Hotel am Platz, dem *Ambarukmo Palace* stellen wir uns kaltschnäuzig auf den Parkplatz, ohne lange um Erlaubnis zu fragen: wer viel fragt, dem wird viel verboten! Diese Erfahrung haben wir aus *Jakarta* mitgenommen!

Die Rache folgt auf dem Fuß. Respektive auf dem Reifen. Denn der hat am nächsten Morgen keine Luft

mehr. Ein Reifen, der eineinhalb Jahre keine Luft verloren hat, ist über Nacht völlig platt; da gibt's für mich nur eine Erklärung! Die nächste Enttäuschung - wenn man es so nennen mag - folgt in der DAIMLER-BENZ-Werkstatt: der Werkstattleiter erklärt uns missmutig, dass er unsere Bremsen nicht reparieren kann. Er kennt den Wagen nicht ... und UNIMOG ... und überhaupt! Nicht einmal einen Blick auf die Bremse hatte er geworfen!

Sein Vertreter zeigt sich hilfsbereiter, erklärt, er werde sein Bestes tun, um die Probleme zu beheben. Drei Tage später ist tatsächlich alles fertig, der Sandfloh läuft wie eine Eins. Wir nutzen die Wartezeit, um uns mit Batiken einzudecken und ein bisschen Grippe zu haben (verfluchte Klimaanlage).

Nach wie vor etwas benebelt lenke ich den Sandfloh weiter ostwärts, vorbei am weltberühmten *Borobudur*, einer riesigen hinduistischen Tempelanlage und dem *Gunung Merapi*, die ich beide schon von früher kenne. Dienstagmittag erreichen wir endlich *Pohgajih*, das Heimatdorf Ramtys, wo wir mit offenen Armen und staunenden Augen empfangen werden.

Mehr noch als bei früheren Besuchen fühle ich mich nicht recht wohl hier. Obwohl ich nicht mehr ganz so begafft werde. Doch ich bin etwas anderes und das lassen mich die Leute spüren. Nachdem wir heute einen Kurzausflug nach *Karangkates*, einem Stausee in der Nähe unternommen haben, werden wir morgen wieder aufbrechen, um ein paar Tage auf Bali bleiben zu können.

Danach werde ich mich um das Schiff nach Australien kümmern müssen.

Die Tage auf Bali werden zu den schönsten und erholbarsten in Indonesien.

Wir starten in aller Herrgottsfrühe, um noch am gleichen Tag das gelobte Eiland östlich von Java zu erreichen. Die schlechten Straßen rund um die Vulkane *Gunung Bromo* und *Gunung Smeru* aber lassen uns nur im Schneckentempo vorankommen. Am späten Nachmittag erreichen wir genervt die Fähre nach Bali und müssen mit unseren Sandblechen direkt vom weichen Strand auf den offenen Kahn kraxeln. Ein Himmelreich für den Allradantrieb!

Auf Bali senkt sich schnell die Nacht über uns. Ein Stellplatz aber ist nirgends zu finden, denn sumpfige Reisfelder säumen die Straße allenthalben. In *Negara* wird es mir zu bunt und ich biege auf den Parkplatz eines kleinen *Losmen* (Gästehaus) ein. Sehr herzlich werden wir dort willkommen geheißen, obwohl wir nicht im Haus wohnen wollen. Am Morgen die üblichen Fragen nach Woher und Wohin, man bietet uns Kaffee und Kuchen an (gratis), wir können duschen und die Vorräte ergänzen. Schließlich bittet man uns, uns ins Gästebuch einzutragen - doch welche Überraschung: seit 1984, seit drei Jahren also waren hier keine Fremden mehr zu Gast! Kein Wunder, dass die Gastgeber so auf eine Unterhaltung mit Fremden erpicht sind.

Mit gehöriger Verspätung kommen wir fort und rollen durch grüne Reisterrassen hinunter nach *Denpasar*, der Hauptstadt. Danach gleich weiter zum *Kuta Beach*, dem berühmtesten Strand an der Südküste.

Im Ort reiht sich ein Touri-Geschäft ans andere, sündhaft teure Batik- und Andenkenläden wechseln ab mit halsabschneiderischen Geldwechslern und Reiseagenturen, Boutiquen mit feinsten westlicher Garderobe stehen neben billigen Imbissbuden. Dazwischen da und dort einfache *Losmen* oder teure First-Class-

Hotels. Das alles kann man in *Sylt*, *Rimini* oder *Marbella* auch haben. Die einzigen Straßen der Stadt führen natürlich zum Strand. Dort lassen sich die Weißen braunbraten, aalen sich oben und manchmal auch unten ohne in der knallheißen Sonne und suchen Kühlung bei eiskaltem Coca-Cola. Dazwischen die Einheimischen - eingehüllt in kühlende *Sarongs* - die alles feilbieten von wohltuenden Massagen über lauwarmes *Coca-Cola* bis zu sündhaft teuren Schnitzereien und geschützten Muscheln.

Weit abseits der Horden finden wir doch noch ein nettes Plätzchen, direkt am Strand. Einziger Haken ist, dass wir dazu eine kleine Lagune durchqueren müssen, für den UNIMOG aber kein Problem. Es ist ruhig, am ersten Tag verirren sich noch ein paar Dutzend Besucher zu uns, denen Ramty Rede und Antwort stehen kann. Danach nur noch selten ein Neckermann-Tourist, der es gar nicht fassen kann, dass wir nicht mit dem Flieger gekommen sind.

Tagesausflüge führen uns nach *Tanah-Lot*, dem wogenumtosten Tempel und nach *Denpasar*. Auf dem Rückweg schauen wir in *Sanur-Beach* auf der anderen Inselseite vorbei, doch der Strand kann dem unseren nicht das Wasser reichen. Schließlich die Inselrundfahrt, die den Abschluss bilden soll: morgens bewundern wir in *Batubulan* die kunstfertigen Steinmetze, die wahre Meisterwerke aus dem Sandstein meißeln; gleich nebenan den *Barong-Tanz* mit seinen farbenprächtigen Kostümen und den grazilen Tänzerinnen.

Am *Lovina Beach* machen wir noch einmal Halt. Im Gegensatz zu *Kuta* donnern hier keine Wogen an den Strand, das Meer ist friedlich und ruhig. Richtig einladend, um eine Weile zu bleiben. Wir parken am Strand, stellen das Sonnensegel auf und sind schon wieder umringt von Neugierigen. Ramty kann wieder Hof halten.

Bevor wir nach Java zurückmüssen, möchte ich noch die Unterwasserwelt erkunden. Die soll hier

besonders interessant sein. In *Teluk Trima*, mitten im Nationalpark Nordbali, ergattern wir ein Boot zur vorgelagerten Insel *Pulau Menjangan*. Dort offenbart sich tatsächlich das beste Tauchrevier, das mir bislang vor die Brille gekommen ist. Ein Steilabbruch von vierzig Metern ist mit allen Arten von Unterwasserflora und -fauna bevölkert, die man sich vorstellen kann. Riesige Fächerkorallen und winzige Korallenfischchen, feuerrote Fische und gelbschwarze, dazwischen ein mächtiger Barrakuda, der aber zu müde ist, die Touristen zu beißen. Beim letzten Tauchgang schaut sogar ein waschechter Hai vorbei, allerdings ebenso gesättigt wie der Barrakuda. Die Tauchgänge werden mir bis zum *Barrier Reef* unvergesslich bleiben.

Mittags erklimmen wir wieder die abenteuerliche Fähre, die uns nach Java zurückbringt. Wäre es nach mir gegangen, hätten wir auf Bali noch ein, zwei Wochen dranhängen können. Doch ich muss eine Verschiffungsmöglichkeit nach Australien finden. Dort naht mit großen Schritten die Regenzeit. Und die ist nicht eben die rechte Jahreszeit, den tropischen Norden von *down under* unter die Räder zu nehmen!

Langsam bin ich des Reisens in Indonesien wirklich müde. Während man uns in Bali meist in Frieden ließ, bestürmt man uns hier wieder laufend mit Fragen nach dem Woher und Wohin. Ich habe die Nase vom ewigen Rede- und Antwortspiel gestrichen voll. Hinzu kommt, dass man in der Großstadt *Surabaya* keinen, aber auch gar keinen Stellplatz findet, wo man in Ruhe arbeiten oder wenigstens in Ruhe parken könnte. So beschränken wir unseren Aufenthalt in *Surabaya* auf das absolute Minimum.

Von *Batu*, unserer letzten Station im Gebirge rollen wir direkt zum Hafen von *Surabaya*, der größten Hafenstadt an der Nordküste Javas, wo ich erste Informationen zur Verschiffung einholen will. Der Weg hinüber nach Australien ist nicht weit und ich gehe davon aus, dass zwischen den Nachbarländern reger Verkehr herrscht.

Der Sachbearbeiter, zu dem wir uns durchgefragt haben, ist hilfsbereit und nennt uns gleich den Preis: US\$ 98.50 pro Kubikmeter, d.h. ca. 2200 US\$ plus ein paar Gebühren im Hafen. Das ist akzeptabel und am nächsten Morgen will ich alles fest machen. Ich erkundige mich nach den nötigen Papieren und bereite alles vor. Es schaut besser aus als erwartet.

Bis zum nächsten Schiff bleiben eineinhalb Wochen Zeit, die wir am nahen *Gunung Bromo*, einem der vielen tätigen Vulkan der Insel verbringen wollen.

Vom Kraterrand kann man einen Blick in das Innere des qualmenden Höllenschlunds werfen. Aus zwei Fumarolen blubbern heiße Schwefel- und Wasserdämpfe, steigen Hunderte Meter in den blauen Himmel und ziehen gen Westen. Ab und an brodeln es stärker und der Boden zittert ein wenig. Die Umgegend ist übersät von schwarzgrauem Vulkanstaub und ich frage mich, wann er wohl das nächste Mal Feuer speien wird.

Das letzte Mal liegt noch nicht lange zurück: sieben Jahre!

Vom Kraterrand (2000 m) geht's zu einem weiteren Höhenkurort, nach *Tretes*. Dort muss ich den Sandfloh für die Verschiffung vorbereiten. Dabei hängt auch der Haussegel wieder einmal gehörig schief. Die letzten Tage machen Ramty wieder zu schaffen, ich vermute, ihre Vorfreude auf Australien hält sich in Grenzen. Ich bin sicher, sie will mich nicht begleiten, dafür lieber bei ihrer Familie auf Java bleiben. Nun hat sie Angst, es mir zu sagen - wie damals in Penang, als sie tagelang um den heißen Brei herumredete. Wenn sie wüsste, dass ich gar nicht mehr darauf erpicht bin, sie mitzunehmen und dies die allerletzten Tage unseres Zusammenseins sind, wäre alles noch viel schlimmer.

Wie vereinbart schauen wir beim Agenten vorbei. Der zeigt sich wieder hilfsbereit und nennt uns gleich ein paar neue Preise: US\$ 1450.- Fracht, Rup 300 000.- Handling und Rup. 200 000.- Eigenverdienst. Doch leider, leider ist in ganz *Surabaya* kein *Open-Top*-Container aufzutreiben, wie wir ihn für den Sandfloh brauchen.

Plötzlich zeigen sich auch die Schifffahrtslinien zurückhaltend bis ablehnend, da der Container Überhöhe hat. Von da an kletterten die Preise ins Unerschwingliche.

Die letztgültige Rechnung sieht dann so aus:

- Fracht Surabaya - Fremantle (US\$ 102,50/m<sup>3</sup>)  
US\$ 3000.-
- Herholen des OT-Containers US\$ 300.-
- Beladen des Containers US\$ 170.-
- Verladen des Containers US\$ 300.-
- Flug Jakarta - Singapore - Jakarta mit Extras  
US\$ 300.-
- • Gebühren des Forwarders US\$ 300.-
- • Aufenthalt bis zur Verschiffung US\$ 150.-
- TOTAL US\$4520.-

Umgerechnet also DM 8500.-. Das ist zu viel des Guten, weitere Sonderkosten sind mehr als wahrscheinlich!

So beschließen wir - oder besser ich - diese Verschiffung zunächst abzublasen und nach Alternativen Ausschau zu halten.

Jegliche Alternative aber braucht Zeit, Zeit die ich nicht mehr habe, da mein Visum in ein paar Tagen abläuft. Nolens, volens muss ich kurz nach Singapore düsen, um ein neues zu bekommen. Bei der Gelegenheit kann ich mich auch gleich nach Frachttarifen erkundigen: von dort direkt nach Australien. Wenig guten Muts und unverrichteter Dinge rollen wir zum wiederholten Mal in *Pohgajih* ein, wo ich den Sandfloh sicher und in Ruhe parken kann.

Ein wenig erfreulicher Zwischenfall bleibt noch aus *Surabaya* zu berichten. Als wir in froher Erwartung der baldigen Verladung alle Tanks des Sandflohs füllen, klettert - während ich vorn dem Tankwart auf die Finger schaue - am Heck des Sandflohs jemand nach oben und bricht eine der beiden Dachboxen auf. Nicht nur eine braune Plastikplane, sondern auch das Sonnenzelt fallen ihm in die Hände. Was angesichts der kommenden sonnigen Tage doppelt schmerzhaft ist. Erst viel später, als wir beim Makler stehen, wundere ich mich über einen heraushängenden Plastikbeutel und bemerke das Malheur. Das ist nun schon das zweite Mal, dass wir an einer Tankstelle bestohlen werden. Man kann vor diesen Gaunern nicht genug warnen!

So werden wir *Surabaya* in keiner angenehmen Erinnerung behalten und ich persönlich schlage drei Kreuze, wenn ich dieses Land endlich hinter mir lassen kann.

Das Alleinsein macht Spaß. Die Lust am Reisen kehrt zurück. Alles erscheint mir tausendmal einfacher.

Nach der unerfreulichen Entwicklung in *Surabaya*, was die Verschiffung des Sandfloh und den dreisten Diebstahl angeht, fliege ich für drei Tage nach *Singapore* und erkundige mich nach den dortigen Verschiffungskosten. Die liegen bei einem Bruchteil dessen, was mir in *Surabaya* genannt worden war. Mein Entschluss ist schnell gefasst: ich werde den weiten Weg zurückfahren - immerhin über viertausend Kilometer. Noch einmal durch Java, Sumatra und Malaysia rollen. Nach *Singapore*, um von dort aus direkt zu verschiffen.

Mit frischem Visum im Pass stehe ich wenig später wieder in Ostjava, um den Sandfloh abzuholen. Und meine Reise fortzusetzen. Allein. Als ich es Ramty erkläre, scheint sie darüber nicht eben unglücklich zu sein. Sehe ich da sogar Erleichterung in ihren Augen?

Beim Abschied rollen trotzdem Tränen. Nicht bei ihr, sondern bei ihren Eltern. Schon bezeichnend, oder? Sollten die etwa ahnen, was in der Luft liegt?

Kaum auf der Hauptstraße, nimmt mich die Fahrerei wieder voll in Anspruch. Auf schnell wechselnden Straßen rolle ich zurück nach Westen, diesmal an der Nordküste entlang nach *Semerang*. Dort ereilt mich schon wieder das Schicksal, diesmal in Form eines lecken Kühlers. Kann denn nichts an diesem Auto 'mal länger als ein paar Hundert Kilometer halten! Wieder ist ein Werkstattaufenthalt angesagt.

Glücklicherweise kann ich gehörig mithelfen und meine Hände sind schmutziger als die jedes Mechanikers. Ganz ungewohnt ist, dass ich laufend mit Eistee und zu Mittag sogar mit Essen versorgt werde. Die Werkstatt kann man wirklich empfehlen. Am Nachmittag ist alles fertig, bis auf die Rechnung: achtzig Mark für einen Tag Arbeit von vier Mechanikern, dazu fünf

Liter Öl und verschiedenes Kleinzeug. Eine angenehme Überraschung.

Am nächsten Tag geht's gleich weiter, um den verlorenen Tag hereinzuholen. Bei *Cirebon* allerdings biege ich links ab und rolle hinauf nach *Saguling*, einem kleinen Dorf, in dem ich früher gearbeitet hatte. Den einsamen Standplatz finde ich schnell wieder und niemand stört die Aussicht über Staudamm und See.

Vier ganze Tage bleibe ich dort oben, genieße die Kühle der Nacht und die Ruhe. Richtige Einsamkeit, mitten in überfüllten Java. Das seelische Gleichgewicht ist bald wieder im Lot - ja, ich freue mich sogar auf die Rückfahrt. Eine unsichtbare Kraft scheint mich jedoch vorwärts zu treiben. Obwohl ich nun Zeit und Muße hätte, das Land ohne Ablenkung zu erkunden, hält es mich nirgendwo. "Schnell weg von hier!" scheint alles, was zählt. Wenig später soll sich zeigen, wie gut ich damit beraten war!

Am Montagmorgen geht's also wieder über den erinnerungsträchtigen *Puncak-Pass*, hinunter nach *Jakarta* und gleich weiter zur Fähre nach Sumatra.

Die Straßen dort sind noch genauso miserabel wie auf dem Hinweg. Schmal, viel befahren, rasante LKW- und noch rasantere Busfahrer. Schlaglöcher, fehlende Randbefestigungen und marode Brücken. Trotz allem kommt mir die Straße besser vor, als ich sie in Erinnerung habe. Macht das das Alleinsein? Oder der fehlende 'Zuspruch'?

Ohne größere Zwischenfälle erreiche ich *Padang*, wo ich mich wieder am leckeren Reis a la Padang labe. Und seit langer, langer Zeit wieder gehörig eingeseift werde. Kein Zweifel, ich bin wieder in die Regenzeit geraten; Anfang November ist nichts anderes zu erwarten. Hätte ich wie geplant in Java verschiffen können, wäre mir das erspart geblieben, von den Regengüssen in Malaysia und *Singapore* ganz zu schweigen.

Nach wie vor scheint mir diese Lösung aber die bessere Wahl zu sein. Wer weiß, welche Kosten den Jungs in Surabaya noch eingefallen wären, die sie mir hätten abknöpfen können!

So montiere ich nur mit einem weinenden Auge das verhasste Verdeck, um die ärgsten Regengüsse draußen zu halten.

Ja, ja, der Regen. Seit den Tagen von *Padang* ist er mein ständiger Begleiter. Ich kann ihm einfach nicht entrinnen, nicht 'mal durch frühes Aufstehen (gewöhnlich regnet es erst ab Mittag). Von *Padang* geht's trotzdem in flottem Tempo weiter nach Norden. Entlang immer neuer, nun wild schäumender und erdbrauner Bergflüsse, mal stromauf, mal stromab rolle ich über unzählige Bergkämme weiter.

Zwischendurch neuerliches Malheur mit dem Sandfloh. Durch das ständige bergauf und bergab sind die Bremsbeläge abgefahren. Vorne schabt Metall auf Metall und jedes Bremsen bereitet ein Quietschkonzert, dass die Leute nur so zur Seite stieben. Der Wechsel der Bremsbeläge am Wegesrand (Glücklicherweise habe ich Bohrmaschine und Generator für die drei Dutzend Niete dabei) kostet wieder einen Tag Knochenarbeit. Nichts wie weiter nach *Medan* und auf die Fähre.

Inzwischen an die indonesische Mentalität gewöhnt, kann ich das Ticket noch am gleichen Tag ergattern und parke direkt vorm Hafentor. Im Nu bin ich wieder umringt: seit wir vor drei Monaten in der Zeitung standen, ist der Sandfloh berühmt wie ein bunter Hund.

Am Abend findet der Sandfloh wieder seinen Platz zwischen tausenden Kohlköpfen, die rund um *Medan* mit deutscher Entwicklungshilfe gezogen werden. Wenig später legen wir ab.

Die Lichter von *Belawan* verschwinden am Horizont, am Morgen erwache ich ganz groggy. Just, als wir unter der Brücke von *Penang* hindurchfahren. Also nicht mal Zeit fürs Frühstück! Drei Stunden später rollt der Sandfloh von Bord.

Ich bin endgültig raus aus Indonesien! Allen Engeln sei Dank!

Wie ich zwei Tage später erfahre, hatte Fortuna wieder mächtig ihre Finger im Spiel: diese Überfahrt

war nämlich die letzte der *Gadis Langkasuka*. Sie muss gründlich überholt werden und Ersatz ist Fehlanzeige. Wäre ich auch nur einen Tag später gekommen, hätte ich in Indonesien festgehungen!

Offenbar habe ich nicht nur einen Schutzengel an Bord!

Den Platz unterm Eukalyptusbaum bei *Batu Ferringhi* finde ich auf Anhieb wieder. Zum vierten Mal stehe ich nun schon hier. Ich atme tief durch und mache mir klar, was es bedeutet, frei zu sein. Tun und lassen können, was einem beliebt. Den Rest des Tages genieße ich dieses Gefühl, lasse es mir gut gehen und bereite mich auf Australien vor. In Malaysia sind gerade Schulferien und ich bin nicht der Einzige am Strand. Direkt neben mir lagern zwei Jugendgruppen und etwas weiter eine Schulklasse. Alle lassen mich in Frieden - eine fast vergessene Erfahrung.

Die Straßen sind voll, als ich weiter nach Süden rolle. Es herrscht Wochenendverkehr, alles strömt hinaus aus der Stadt. Erst spät erreiche ich den *Templer Park* im Norden von *K.L.* Direkt am malerischen See schlage ich mein Lager auf und eine erfrischende Dusche spült den Staub der vergangenen Tage ab.

Am Montag ist neuerlich ein Besuch in der Werkstatt angesagt. Zum wievielten Mal eigentlich? An zwei Händen lässt sich das nicht mehr abzählen! Diesmal ist es die Wasserpumpe, die seit ein paar hundert Kilometern eiert, quietschende und pfeifende Geräusche von sich gibt. DAIMLER BENZ besorgt eine neue. Derweil hole ich in der Deutschen Botschaft das neue Carnet de Passage, den zweiten Pass und anderen Papiere ab.

Gut gerüstet geht's damit gleich weiter, im Feierabendverkehr quer durch *K.L.*, durch eintönige Gummibaum-Plantagen bis *Malakka*. Die restlichen Kilometer

ziehen sich endlos, meine Erwartung, endlich *Singapore* zu erreichen wächst mit jeder Stunde.

Kaum angekommen, rolle ich ins *Tanglin-Court*-Hotel, wo man dem Sandfloh sogar einen speziellen Parkplatz aufgehoben hat. Gleich noch die restlichen Dinge erledigen, Automobilclub und Fotos, um den Aufenthalt im Hotel so kurz wie möglich zu halten.

Dann glüht wieder das Telefon. Neue Offerten bekomme ich nicht, zwei Firmen machen sogar einen Rückzieher - wegen des *Open-Top*-Containers. Schließlich lande ich bei ANL (Australian National Lines), wo der Preis stimmt und ein Container sofort verfügbar ist. Noch am Nachmittag kann ich alle Papiere unterschreiben. Die Leute sind nett, das Telefonmädchen ausgesprochen hilfsbereit, auch die Sachbearbeiterin tut alles in ihrer Kraft stehende, um zu helfen. Ungeohnter Umgang zwischen Menschen nach der langen Zeit in Indonesien.

Zwischendurch noch Organisation des Flugs, den ich natürlich auf den Verschiffungstermin abstimmen muss. Aber alles läuft wie geschmiert und am gleichen Abend habe ich alle Unterlagen, einschließlich der Exporterklärung und der Verschiffungspapiere komplett. So kann ich am nächsten Morgen umziehen zum Campingplatz an der *East Coast*, dem Platz zwischen Autobahn, Meer, Flughafen und Schießstand. Ihr erinnert euch.

Bei einer kurzen Fahrt in die Stadt passiert prompt wieder, was ich meinen ärgsten Feinden nicht wünsche: Autofahrers Albtraum! Auf der Abfahrt von der Autobahn will ich vor einer Ampel bremsen, aber es tut sich nichts. Das Pedal tritt sich leer durch. Wie damals am Puncak-Pass hilft nur beten und herunter-schalten. Glücklicherweise stehen an der Ampel keine Autos und ich kann in einer leeren Nebenstraße ausrollen und den Sandfloh abstellen.

Diesmal ist *nur* der Vorratsbehälter leer, vermutlich die Folge der Reparatur in *Penang*, als die Bremsflüssigkeit mit Druck aufgefüllt worden war. Das hätte wieder böse ins Auge gehen können. Gerade in Singa-pore! Mit dem Knast ist man hier schnell zur Hand!

Zum dritten Mal ist der Sandfloh fertig für die Ver-schiffung, die Alukisten finden ihren Platz unter dem Sandfloh, die Holzkästen vom Dach sind im Innern ver-staut und alles was nicht niet- und nagelfest ist, ist dort verzurrt. Nicht einmal Platz zum Schlafen habe ich.

Dass ich Andreas, den netten Food- and Beverage-Manager eines Luxushotels treffe und er mir sein Zim-mer dort anbietet, ist wohl wieder so ein Wink For-tunas. Er selber fährt einen LANDROVER und plant eine ähnliche Tour wie ich. Die Durchquerung Borneos inte-ressiert ihn dabei ganz besonders. Jedenfalls ratschen wir bis weit nach Mitternacht.

Die Verladung des Sandflohss geht zügig über die Bühne. Ich staune nicht schlecht, als der Kran ihn zen-timetergenau auf dem *Flat Rack* absetzt. Alle Beteilig-ten sind freundlich und hilfsbereit, so dass ich den Ha-fen von Singapore in bester Erinnerung behalte. Das Schiff, die ANRO ADELAIDE allerdings ist ein mächtig verrosteter Kahn unter philippinischer Flagge. Hof-fentlich rostet der bis Westaustralien nicht völlig durch! Ich kann ihm nur nachwinken, als er am fünften Dezember Richtung Australien abdampft.

Für mich bleiben noch ein paar angenehme Tage in *Singapore*. Zusammen mit Andreas, seiner chinesi-schen Frau und Ihren Freunden, den Koh's. Tannen-baum schmücken, Möbel schleppen (die Koh's ziehen gerade um), Barbecue in Malaysia und eine spontane Einladung zu einem üppigen chinesischen Abendessen, all das wird mir lange in Erinnerung bleiben.

Nach ein wenig Hin und Her halte ich am Montag schließlich die B/L in Händen, ohne die ich den Sandfloh

nicht wiederbekomme. 2500 S\$ kostet der ganze Spaß, umgerechnet 2200 Mark. Verglichen mit den 8500 Mark, die mir die Gauner in *Surabaya* abknöpfen wollten, ein wahres Schnäppchen.

Nun heißt es endgültig, Abschied zu nehmen von Südostasien. Ein neuer, völlig unbekannter Kontinent wartet auf mich. Wieder heißt es, aufzubrechen zu neuen, unbekanntem Horizonten.



## Dritter Teil

# Australien

**„A hell lot of nothing between no-  
where“<sup>10</sup>**

---

<sup>10</sup> „Eine Menge Nichts zwischen Nirgendwo“, australische Charakterisierung ihres Landes

Ein neuer Kontinent ist erreicht. Der vierte meiner Reise, der fünfte in der allgemeinen Zählung. Auch eine Menge interessanter Leute konnte ich kennenlernen, mehr als je zuvor in zwei Wochen.

Drüben in *Singapore* ist Anfang Dezember alles soweit geregelt, dass ich mich voller Vorfreude auf den Weg zum neuen Kontinent machen kann. Dazwischen bleibt Zeit für den Lieblingszeitvertreib in *Singapore*: Shopping. Und zum Schmücken des Christbaums der Walthers. Das Fest der Liebe - und der Geschenke - steht vor der Tür, die Stadt ist mit Hunderten Lichtergirlanden geschmückt und in den Einkaufspassagen herrscht Schieberei wie zu Hause. Was bin ich froh, rechtzeitig weiterzukommen, um die Feiertage in hoffentlich geruhsamerer Umgebung verbringen zu können.

Am frühen Morgen landen wir auf dem Flughafen von *Sydney*. Das Ziel meiner Reise, dieses Licht am Ende des Tunnels, das mich über so viele Jahre magisch anzog: hier hätte ich es erreicht. Könnte mich zurücklehnen und den Erfolg feiern. Doch der Sandfloh steht noch im Bauch des Schiffes, das bald drüben in *Perth* festmachen soll - am anderen Ende des Kontinents. Auch er soll *Sydney* sehen dürfen. Erst dann ist das Ziel der Reise wirklich erreicht. Obendrein wartet der riesige und menschenleere Rest des Kontinents darauf, erkundet zu werden. Kennt man die Hauptstadt, kennt man das Land noch lange nicht! Dabei ist *Sydney* nicht einmal die Hauptstadt!

Ein kleines Hotel gewährt mir Unterschlupf, ein Stadtbummel erste Eindrücke meiner Traumstadt am Pazifik. Hier fühle ich mich wie zu Hause: alle Schilder sind zu lesen, die Temperaturen angenehm und die Menschen freundlich. Gleichzeitig ein himmelweiter Unterschied zum gewohnten Zuhause: die Stadt hat

Flair, es herrscht wenig Hektik, Straßenmusikanten fiedeln überall, die Straßen sind festlich geschmückt. Jeder scheint ein Lächeln auf den Lippen zu haben, hat Zeit für einen kurzen Plausch, keine Spur von Einkaufsstreß in der letzten Woche vor Weihnachten.

Der Brief von Ellen, den ich im GPO<sup>11</sup> finde, lässt mich jubeln. Schlagartig flammen die Erinnerungen wieder auf: die Durchquerung Zaïres, die Versuche, im *Auwenzori*-Gebirge Bergsteigen zu gehen, das Weihnachtsfest in *Bangui* mit dem leckeren Gänsebraten, das unvergesslichen Sylvesterbüfett. An Fahrten im Sandfloh durch knietiefen Schlamm und über halbsprecherische Brücken.

Der Sandfloh, der sich in Afrika und Südostasien so tapfer geschlagen hat, wartet nun darauf, in *Perth* an der Westküste abgeholt zu werden. Dazwischen aber liegt ein ganzer Kontinent, viertausend Kilometer! Ein komfortabler Bus soll mich hinüberbringen. Pünktlich um halb elf rollen wir an, früh am nächsten Morgen ist *Adelaide* erreicht.

Mit drei Stunden Verspätung - Ursache ist ein für Australien so typischer Streik irgendeiner Gewerkschaft - starten wir die Durchquerung der monotonen *Nullarbor-Plains*. Viel bekomme ich von der Eintönigkeit nicht mit, es herrscht tiefe Nacht, als wir die längste schnurgerade Straße Australiens entlangrollen. Ich schlafe tief und fest. Nur als wir ein Känguru rammen, schrecke ich kurz auf, schlafe aber bald wieder fest im bequemen Sessel der Luxus-Coach. Am folgenden Nachmittag erreichen wir *Perth* und der Hintern tut weh vom langen Sitzen. Zweieinhalb Tage dauerte die Durchquerung des Kontinents. Bei mir wird es nicht so flott gehen!

---

<sup>11</sup> GPO = General Post Office, das Hauptpostamt, wo gewöhnlich Briefe mit 'poste restante' aufbewahrt werden, bis der Empfänger sie abholt

In der Früh stiefler ich gleich wieder in die Stadt. Anlässlich der Zweihundert-Jahr-Feier der Besiedelung Australiens (durch Weiße) sind naturgetreue Nachbauten vieler Schiffe zu Gast, die damals die Gefangenen und Siedler ins Land *down under* gebracht hatten. Und was entdecke ich inmitten der Flotte alter Holzschiffe? Die ANRO ADELAIDE liegt am anderen Ufer und wird schon entladen. Also Beine unter den Arm klemmen und hinüber. Ein Container nach dem anderen wird aus dem Bauch des Schiffs gehievt. Als allerletztes kommt der Sandfloh an die Reihe; man braucht wieder ein Spezialgeschirr, um ihn heraus zu bugsieren.

Sonntags sind natürlich alle Büros geschlossen und ich muss mich bis Montag gedulden, um im ANL-Büro die Papiere abzuholen. Mit etwas Umständen werde ich durch den Zoll geschleust: keiner weiß so recht, wie das komische Gefährt aus Übersee zu behandeln ist. Doch auch für die seltsame Fracht finden sich alle Stempel und der Sandfloh - noch immer im Container - wird huckepack vom Kai gefahren.

Der Dienstag ist voll und ganz der Quarantäne gewidmet. Jeden Krümel Erde und jedes Quäntchen Schmutz, alles, was sich auf 42.000 Kilometern durch Afrika und Borneo angesammelt hat, muss ich abwischen. Beim vierten Anlauf zeigt sich der Chef gnädig und gibt den Sandfloh frei. Zurück auf den Firmenhof ist ein weiteres Mal Quarantäneinspektion angesagt, diesmal die *personal effects*, die tausend Dinge im Innern. Also alle Kästen ausräumen und jede Büchse inspizieren lassen. Nach drei Stunden ist das *Schlimmste* aussortiert, sechzig Dosen und Päckchen wandern in den Verbrennungsofen. Ein herber Verlust!

Der Sandfloh ist endgültig *clean*.

Der Behörden aber noch nicht genug: der Sandfloh muss registriert werden. Dazu muss er beweisen, dass er straßentauglich ist. Da finden die Beamten

natürlich einiges was nicht den hiesigen Regeln entspricht:

- das Licht muss umgebaut werden (Linksverkehr);
- die Reifen sind zu wechseln (vorn abgefahren);
- der Motor ist zu waschen und
- ein Schild „CAUTION LEFT HAND DRIVE“ ist anzubringen.

Dabei zeigt sich der Herr vom hiesigen TÜV ausgesprochen kulant und lässt Einiges durchgehen, was bei Einheimischen gar nicht zulässig ist (Suchscheinwerfer, gewölbte Spiegel etc.). Zwei Tage vor Weihnachten habe ich endlich alle Hürden gemeistert, auch wenn sich zuletzt der Computer der Zulassungsstelle bockig stellt und vier (!) Spezialisten anrücken müssen, damit der Rechner den richtigen Tarif findet und die richtige Plakette ausdruckt. Parallelen an zu Hause wären sicher rein zufällig.

Danach bin ich urlaubsreif, pinsele nebenher das einzigartige Kunstwerk alias ‚*Left Hand Drive*‘-Schild. Trolle am Strand entlang, lasse mir die australische Sonne auf den Buckel scheinen und kann mich nach Monaten wieder einmal aller Hüllen entledigen: *Swanbourne* ist ein FKK-Strand, herrlich am türkisfarbenen Wasser des Indischen Ozeans gelegen. Dazwischen kleine abgeschiedene Dünen und ein endloser Strand zum Spazierengehen. Was ich ausgiebig tue. Nach Monaten in pruden, islamischen Ländern tun die Offenherzigkeit und Natürlichkeit der Menschen hier richtig wohl. Keiner denkt sich etwas dabei, zu sein, wie Gott uns geschaffen hat.

*Swanbourne* scheint allerdings ein spezieller FKK-Strand zu sein! Außer fettleibigen, wenig ansehnlichen Männern ist keine Menschenseele zu sehen. Ich falle also gar nicht auf. Die Handvoll Frauen, die am Wochenende den Weg hierher gefunden haben, verkriechen sich hinter Wind- und Sichtschutzwällen. Offensichtlich ist es mit der Natürlichkeit doch nicht so weit her!

Nach den überschaubaren Hürden im Hafen von *Fremantle* ist es am 22. Dezember endgültig geschafft.: der Sandfloh rollt hochhoffiziell und völlig legal ins Land. Bis Ende Oktober nächsten Jahres reicht mein *Permit!* Zehn Monate Zeit zur Erkundung dieses riesigen Kontinents. Zehn Monate ohne Grenzen. Zehn Monate Freiheit.

Vor lauter Freude jubelnd. rolle ich am nächsten Tag zur ersten Sehenswürdigkeit Westaustraliens, den *Pinnacles*, dreihundert Kilometer nördlich von *Perth*. Mitten in einer Wüste aus gelbem, rotem und weißem Sand stehen hunderte von Kalksteinfelsen, bizarre Formationen, gemeißelt vom ewigen Wind und den Sandkörnern der Wüste.

Das Licht der untergehenden Sonne zaubert maleische Schatten in den Sand. Die Felsen erstrahlen in feurigem Orange und leuchtenden Rot. Wenig später findet mich die anbrechende Nacht an einem einsamen Strand nicht weit entfernt. Es ist Heiligabend. Stimmung will allerdings erst aufkommen, als ich den 30-Zentimeter-Christbaum geschmückt, Plätzchen und Geschenke aufgebaut und mit einer guten Flasche Wein auf die Freunde und Daheimgebliebenen angestoßen habe. Statt "Stille Nacht, heilige Nacht" tönt Beethovens fünfte aus dem Radio.

Im Umkreis von zweihundert Kilometern ist keine Menschenseele zu erahnen, trotzdem fühlte ich mich

nicht allein. Einsam schon gar nicht. Ich weiß, wie viele Menschen in Gedanken bei mir sind: die Eltern, Ellen und Tom, Karin und Reinhold und viele der neu gewonnenen Freunde dieser Tour. Mit sentimentaler Freude denke ich zurück an das letzte Weihnachten im afrikanischen Busch. Was hat sich in diesem Jahr nicht alles ereignet?

Silvester und Neujahr will ich wieder unter Menschen feiern, also zurück nach *Perth*.

Auf der kurzen Exkursion hat sich gezeigt, dass der Sandfloh Öl verliert. Auf jedem Parkplatz hinterlasse ich einen See aus Öl - so kann das natürlich nicht bleiben. Da kommt er mir nicht ganz ungelegen: George, der junge Mann, der sich interessiert nach dem Sandfloh erkundigt und ganz nebenbei erzählt, er sei Werkstatteiter bei DAIMLER-BENZ. Gleich für den nächsten Tag bekomme ich einen Termin. Glücklicherweise ist es nichts Ernstes, nur eine kaputte Dichtung, die er für zehn Dollar ersetzen kann.

Silvester wird dagegen eine ziemliche Pleite: zunächst will ich zum Jahreswechsel eine Revue von Oben-ohne-Tänzerinnen besuchen, finde aber nicht den Mut dazu. Dann will ich vom *Kings Park* aus das Feuerwerk genießen. Prompt wird mir dort die Flasche Sekt gemopst, die ich - in Ermangelung eines Kühlschranks - zum Kühlen aufs Dach gestellt hatte. Mit Blutdruck hundertachtzig rolle ich zu meinem Stammplatz am *Beach* und verkrieche mich im Schlafsack.

Das Jahr 1988 wird auch ohne mich beginnen!

Betrunkene Aussies auf dem Nachbarparkplatz rauben mir die letzte Ruhe, das Radio berichtet über schwere Verwüstungen in der Silvesternacht und von mehreren hundert Festnahmen Randalierender. Ist Australien, das Land *down under*, wirklich *mein* Land? Will ich wirklich in einem Land voller Trunkenbolde und Randalierer leben? Aber es saufen ja nicht alle *Aussies* und nicht jeden Tag ist Neujahr.

Halb ausgeruht gehe ich am zweiten Tag des Jahres die Durchquerung des Kontinents an. Da gibt's gleich eine Menge Sehenswürdigkeiten zu bewundern: entlang der Südwestküste erstreckt sich ein Kalksteingürtel, gespickt mit über 350 Höhlen. Vier der besten stehen der Öffentlichkeit offen, in einer werden sogar klassische Konzerte gegeben. Zwei Tage lang bummle ich durch die mit Stalaktiten und Stalagmiten gespickten Höhlen. Absoluter Höhepunkt ist die *Jewel Cave* mit ihren *Helectites*: Tropfsteingebilde, die wie Äste am Baum mal waagrecht, mal nach oben oder unten geneigt in den irrwitzigsten Formen von den Stalaktiten abzweigen. Grotesker, nicht erklärbarer Zauber der Natur.

Auch die Küstenfelsen, umtost von den Brechern des Indischen Ozeans sind hochinteressant. Insbesondere die Formationen *The Gap* und *Natural Bridge* bei *Albany*, die *Blowholes* und die *Canal Rocks* bei *Yallingup*. Dazwischen wartet aber auch immer wieder eintönige, monotone Fahrerei durch abgegraste Weiden, durch immense *Karri*-Wälder<sup>12</sup> und über sanfte, dennoch zeitraubende Hügel.

Die nächsten zwei Tage sind bei durchwachsenem Wetter dem Bergsteigen gewidmet. Kein Vergleich allerdings zu den Touren in Kenia, ins *Ruwenzori*-Gebirge oder auf den *Gunung Kinabalu*. Schlappe 1073 Meter ragt der höchste Berg der *Stirling Range*, der *Bluff Knoll* in den bewölkten Himmel. In Australien ist eben alles ein bisschen flacher als anderswo! Das Wetter ist nicht angenehmer als die Tage zuvor: kalt, neblig und regnerisch. Keine Seltenheit am äußersten Südwestzipfel Australiens.

---

<sup>12</sup> Den *Gloucester tree*, einen alten Feuerausguck auf einem uralten *Karri*-Baum in immerhin sechzig Metern Höhe kann man erklimmen, wenn man schwindelfrei ist.

Nach dem enttäuschenden Abstecher zum *Wave Rock*, einer Gesteinsformation in Form einer Brandungswelle erspare ich mir vierhundert Kilometer eintöniger Teerstraße, fahre lieber die unbenutzte Piste unmittelbar nach Norden und erreiche durch die Hintertür das *Gold Country* rund um *Coolgardie* und *Kalgoorlie*. Ganz oben auf der Liste steht hier ein Besuch der Goldmine von *Hainault*. Ehemalige Minenarbeiter erklären dem Besucher alles aus erster Hand und man bekommt einen höchst anschaulichen und einprägsamen Eindruck von der Technik, aber auch vom kargen Leben hier im südwestlichen *Outback*.

Morgen oder übermorgen soll es weiter nach Norden gehen, durch verlassene *Ghosttowns* bis hinauf nach *Wiluna*, wo mich eine lange, harte und heiße Piste erwartet, die mich direkt ins rote Zentrum Australiens, zum *Ayers Rock* (Uluru) und nach *Alice Springs* bringen soll.

Die Piste wird tatsächlich heiß. Und lang. Dabei weniger anstrengend als erwartet. Sogar ein wenig enttäuschend, was die Wüste angeht, die ich durchquere. Sie hat so gar nichts von der Großartigkeit der Sahara. Ein ums andere Mal frage ich mich, ob man das grüne Etwas wirklich als Wüste bezeichnen darf.

Von *Kalgoorlie*, der letzten Station, führt die passable Straße zunächst durch ein ebenes und wenig abwechslungsreiches Land nach Norden. Früher hausten hier die Goldgräber, ihre Spuren findet man allenthalben: verlassene Hütten, verfallene Schächte und aufgelassene Brunnen. Ein Eldorado für Menschen wie mich, die gerne in alten Häusern auf Entdeckungstour gehen und sich vorstellen, wie die Menschen damals gelebt haben mögen. Bis heute ist der Goldrausch nicht völlig erloschen und gelegentlich trifft man auf hoffnungsfrohe Männer, die mit Metalldetektoren ihr Glück versuchen - und manchmal tatsächlich ein Klümpchen Gold finden. Ein, zwei Gramm vielleicht. Zwanzig Dollar, die an der Bar schnell versoffen sind. Für Laien wie mich stehen die Chancen auf einen lukrativen Nebenverdienst eher schlecht.

Nördlich von *Menzies* ändert sich die Landschaft abrupt, die zentrale Wüste Westaustraliens öffnet sich. Doch wie enttäuscht bin ich von ihr! Noch immer die pittoresken, bizarren, reinen Formen der Sahara vor Augen, kann mich diese Halbwüste, wo neben vereinzelt *White River Gums* niedriges *Mulgagrass* wächst, wo immer wieder grüne Flecken das makellose, gleichmäßige Beige und Rot des Sandes unterbrechen, kein bisschen beeindrucken. Doch auch dies ist Natur und Natur ist nun mal nicht überall gleich.

Die Straße bleibt gut geteert, was die Fahrerei nur noch eintöniger und langweiliger erscheinen lässt. Die Gedanken gehen auf Wanderschaft, schmieden schon

erste Pläne für die Ankunft in *Sydney*. Die Temperaturen sind erträglich, obwohl mittags die Sonne gnadenlos ins offene Fahrerhaus brennt. Wie froh bin ich um meinen weitgereisten Schlapphut, der kühlen Schatten spendet. Morgens ist es angenehm kühl, siebzehn bis zwanzig Grad, aber auch das soll sich bald ändern.

Nach Auftanken und Abmelden bei der Polizei in *Wiluna* - bestehend aus Tankstelle, Polizeiposten und einer riesigen Kneipe - packe ich am 13. Januar - kein Freitag - die lange und einsame Piste zum *Ayers Rock* an: 1800 Kilometer, mitten durch das Nichts der westaustralischen Wüste. Wenigstens die Entfernungen erinnern an die Weiten der Sahara.

Erst ist die Piste breit wie eine sechsspurige Autobahn. Bei jeder Abzweigung zu einer Behausung im Nirgendwo verliert sich eine Spur. Wellblech schüttelt uns gehörig durch. Prompt zeigt die abendliche Inspektion einen kurzen Riss in der Querlenkeraufhängung und einen größeren in der Getriebeaufhängung, dem alten Schwachpunkt des Sandflohs. Nichts Ernstes.

*Carnegie*, eine Farm mit Tankstelle im gottverlassenen Nirgendwo ist auch von den Menschen verlassen. Das Wellblech wird härter, die Sonne unbarmherziger und frühmorgens herrschen zweiunddreißig Grad in Schatten. Das Eis im Kühlschrank ist längst geschmolzen. Den Durst kann ich nur mit lauwarmem Wasser aus dem Leinenbeutel löschen, vom Fahrtwind minimal gekühlt. Oder mit heißem Coca-Cola. Oder mit Tee, der noch am besten erfrischt. Egal ob lauwarm oder heiß.

Nachts schlage ich mitten im Busch Quartier auf, versuche mit Duschen den glühenden Körper zu kühlen und komme damit leidlich über die Runden. Nur mittags muss ich zwei, drei Stunden Pause machen, wenn die Sonne gar zu sehr brennt. Vielleicht doch keine so gute Idee, mitten im Hochsommer durchs rote Zentrum des australischen *Outback* fahren zu wollen?

Zur Abwechslung grüßen neben der Piste ein paar niedrigere Hügel. Das Auge ist froh um jeden markanten Punkt, an dem es sich festhalten kann - und sei es nur ein unscheinbarer Hügel. Manche dieser Hügel erscheinen mit ihren rauen Felsabbrüchen interessant genug, um sie zu Fuß zu erkunden. So stapfe ich ein halbes Dutzend Mal los, immer wie Gott mich erschaffen hat, nur mit festen Schuhen gegen die Schlangen, mit breitem Hut gegen die Sonne und mit viel zu kleiner Feldflasche gegen den Durst bewaffnet.

Von oben schweift der Blick übers Nichts. Der Horizont gerade wie mit dem Lineal gezogen. Die Piste verliert sich nach wenigen hundert Metern in der Landschaft, manchmal stehe ich zwanzig Meter neben der Piste und kann sie nicht erkennen. Nur der Sandfloh weist mir unübersehbar den Weg zurück.

Dann geht mir die Luft aus. Zwei Plattfüße. Innerhalb von hundert Kilometern! Das hat die Welt noch nicht gesehen! Erst ein abgeknicktes Ventil, dann ein zehn Zentimeter langer Holzsplitter in der Flanke. Das heißt: zwei Mal das siebzig-Kilo-Ersatzrad vom Heck des Sandfloh herunterwuchten und das kaputte wieder hinauf. Da fließt der Schweiß in breiten Bächen. Die Kühle des nächsten Morgens versuche ich zu nutzen, die Reifen gleich wieder zu flicken - ein intaktes Ersatzrad muss hier draußen zumindest dabei sein! Die Kunst der Reifenmontage allein mit drei Montiereisen - ganz ohne Maschinen - habe ich noch nicht ganz verlernt und die Knochenarbeit geht unerwartet flott von der Hand. Trotzdem brennt die Sonne schon wieder vom Mittagshimmel, als ich die schweren Walzen wieder montieren kann<sup>13</sup>.

---

<sup>13</sup> Beim Aufpumpen gibt dabei der Kompressor den Geist auf und ich muss mich mit den Tauchflaschen behelfen, die mit 200bar Druck genug Luft für ein Dutzend Reifen bieten.

So ist die Buschdurchquerung gespickt mit allerlei Abwechslung: mit kurzen Ausflügen in die Natur, mit kaputten Reifen, gerissenen Trägern und Wellblech der übelsten Art. Dazu Myriaden von Fliegen. Rechte Freude an der Fahrerei will da nicht aufkommen! Nach sechs schweißtreibenden Tagen ist endlich *Warburton* erreicht, wo ich neben Diesel für den Sandfloh auch Eis und kalte Getränke für den Fahrer bunkern kann. Literweise stürze ich das köstliche Nass in mich hinein. Fast scheint mein Durst größer zu sein als der des Sandflohs.

Die *Giles-Wetterstation* bietet die nächste Möglichkeit für einen Halt. Einen abgestürzten Wettersatelliten sieht man schließlich nicht alle Tage! Die Landschaft ändert sich schlagartig, auf holprigen Pisten gehts durch die *Peterman Ranges*. Untrügliches Zeichen, dass das Ziel, der *Ayers Rock* näher rückt.

Nach zehn Tagen Fahrerei ist endlich *Yulara*, das Touristendorf am Fuße des *Ayers Rock* erreicht. Getroffen habe ich übrigens unterwegs nur zwei 'Partys': drei gestrandete Österreicher und eine Gruppe Aborigines, die mit ihrem klapprigen *Holden* ebenfalls festsaßen. Nicht übel für 2100 Kilometer Piste durch den halben Kontinent.

Bevor ich in die Hauptstadt des *Northern Territory* weiterrolle, will ich in den *Olgas* Wandern gehen. Die Felsgruppe dreißig Kilometer westlich des *Ayers Rock* ist mit engen Schluchten und malerischen Kuppen weit attraktiver und wandernswerter als der *Uluru* selber. Im *'Canyon Mount Olga'* treffe ich da gleich eine ganze Busladung Neckermann-Touris, im versteckten *'Valley of the Winds'* darf ich die malerischen Felsgruppen in himmlischer Stille und allein genießen.

Dann ist der *Ayers Rock* erreicht, der *Uluru*, wie ihn die Aborigines nennen. Für sie ist der Berg heilig, die Touristen Schänder ihres Heiligtums. Die Fahrt auf der breiten Piste rund um den weltbekannten roten Berg,

den größten Monolith der Erde ist nicht halb so beeindruckend wie erwartet. Liegt das an den aufziehenden Regenwolken, die das sonst so prächtige Farbenspiel der untergehenden Sonne am roten Gestein in tristes Grau hüllen?

Um vier Uhr früh klingelt der Wecker zur Besteigung des *Rock*. Aber ich bin müde und überlasse den Berg erst einmal den Touris, die schon busweise herangekarrt werden. Als sie den Parkplatz geräumt haben und herrliche Ruhe am Fels eingekehrt ist, klettere schließlich auch ich hinauf: auf einem ausgetretenen Pfad mit Sicherungsseil, 348 Höhenmeter zum einem weitläufigen Gipfelplateau. Die Aussicht ist nur deshalb bemerkenswert, weil sie es so gar nicht ist. Ringsherum ebene Steppe, im Dunst die bekannten Kuppeln der *Olgas*. Sonst weit und breit nichts! Dass den *Aborigines* der *Uluru* heilig ist, kann ich gut verstehen. Aber was finden nur die Touris hier heroben?

Am gleichen Tag sitze ich noch auf der Straße nach Osten, die mich im weiten Bogen zum *King's Canyon* bringen soll. Ich genieße die angenehme Fahrerei ohne Wellblech, helfe 08/15-Touristen, ihren Wagen wieder flott zu kriegen und finde ein ruhiges Nachtlager auf einem abgelegenen Parkplatz. Hier, mitten im Busch campiere ich um Welten lieber als auf dem komfortabelsten Campingplatz. Man hat seine Ruhe, kein Zeltstangen-Geklapper von Spätankömmlingen, keine Discomusik bis Mitternacht, kein Gegröle der Betrunknen und kein Platzwart, der viel zu früh nach viel zu viel Geld fragt.

Die Erkundung des *King's Canyon* allerdings frustriert wieder einmal: die meistgepriesene Sehenswürdigkeit des roten Zentrums nach dem legendären *Rock* entpuppt sich als wenig malerische, schmutzige Schlucht mit ausgetrockneten Wasserlöchern und verdorrtem Gebüsch. Erst als ich waghalsig die fast senkrechte Felswand hochkraxle und oben den netten

Ausblick genieße, kann ich der Schlucht etwas Positives abgewinnen.

Zusammen mit Susi und Norbert, einem Schweizer Pärchen, die sich mit ihrem *Holden* nicht auf die ruppige Piste wagen, erkunde ich wenig später die *Mc'Donnel Ranges*. Wir stiefeln durch zahlreiche Schluchten, das *Simpsons Gap*, durch den *Standley Chasm*, in dem die Sonne nur mittags für ein paar Minuten den Grund der Schlucht erhellt, so schmal ist sie.

In den senkrechten Felswänden ist natürlich wieder Kraxeln angesagt! Auf halbem Weg in der lotrechten Wand traue ich mich aber plötzlich nicht mehr zurück. Zitternd muss ich mich weiter nach oben hangeln. Nicht wirklich überlegt, was ich da angefangen habe! Tief unten höre ich Susi, Norbert und die anderen Touris schon, wie sie um den Sandfloh feilschen. Von ganz oben aber führt ein netter Weg wieder ins Tal, wo ich dem Feilschen ein Ende setzen kann.

*Glen Hellen*, eine einsame Ranch mit gutem Essen und kühlem Bier sowie die malerische *Ormiston-Gorge* sind unsere nächsten Ziele, bevor wir die interessanteste Schlucht von allen, die *Redbank Gorge*, zwanzig Kilometer weiter westlich erreichen. Teils schwimmend, teils kletternd kann man die Schlucht durchqueren, die teilweise nicht breiter als einen halben Meter ist. Endlich wieder eine Prise Adrenalin! Abends brausen wir zurück über *Hermannsburg* und das *Palm Valley* (außer Fliegen und Mücken nichts zu sehen) nach *Alice Springs*, schütten literweise die kalten Drinks in uns hinein und ergehen uns in Diskussion über Gott und die Welt bis die Kühle der Nacht an Schlaf denken lässt.

Es war ein gelungener Ausflug!

Nachdem ich nun auch das rote Zentrum ausgiebig erkundet habe, schleichen sich erste Zweifel in mein Hirnkastl, ob die übrigen Sehenswürdigkeiten

Australiens auch nur halb so beeindruckend sind, wie sie in der Werbung dargestellt werden. Keines der bislang besuchten und in der Werbung über den Klee gepriesenen Naturwunder reicht auch nur ansatzweise an die Vorstellungen heran, die ich mir nach der Lektüre der Reiseführer und Prospekte gebildet hatte. Sind es die Reiseführer, die so maßlos übertreiben? Oder bin ich selbst schon so übersättigt, dass mich dieses Mittelmaß nicht mehr begeistern kann?

Lassen wir uns überraschen, wie's weitergeht!

Bringt die Kühle des Südens die Faszination zurück?

Die Sehenswürdigkeiten, die auf *Alice Springs* folgen, hauen mich auch nicht wirklich vom Hocker. Nicht etwa, dass sie hässlich oder gänzlich uninteressant wären. Doch an das Bild, das man sich nach dem Studium der diversen Prospekte macht, reichen sie eben nicht heran. Da muss ich wohl wieder einmal das Abenteuer in mir selbst suchen. Doch dazu später.

Zurück nach *The Alice*.

Nach den gewohnten Vorbereitungen - Wasser, Benzin, Post Office und Shopping - rolle ich zurück auf die Hauptstraße, auf den *Stuart Highway*, die inzwischen durchgehend ausgebaute Nord-Süd-Verbindung von *Darwin* nach *Adelaide*. Vor mir liegen 1500 Kilometer schwarzer Asphalt, hinter mir 1500 Kilometer schwarzer Asphalt, links der Straße niederes Gestrüpp, rechts der Straße niederes Gestrüpp. Ein müdes Auto mit einem müden Fahrer mittendrin. Interessant ist anders.

Höchste Eisenbahn also, vom *Highway* abzubiegen. *Off the beaten track* fahren, die eintönige Teerstraße gegen die nicht ganz so eintönige Piste tauschen. Der *Oudnadatta-Track* führt erstens durch die *Wüste* und bringt mich zweitens ohne große Umwege zum nächsten Ziel, in die *Flinder's Ranges*. Die Piste ist in hervorragendem Zustand (sie wird alle paar Monate gewalzt) und der Sandfloh spult die Kilometer nur so herunter. Landschaftliche Abwechslung ist allerdings auch hier nicht geboten und so donnert der Sandfloh über die Prärie und zieht nur eine mächtige Staubwolke hinter sich her.

Bei *Oudnadatta* bietet sich ein Wäldchen im Bachbett als Übernachtungsplatz an. Leider haben ihn die Fliegen schon lange vor mir entdeckt und lassen erst nach Sonnenuntergang daran denken, draußen zu sitzen. Ein herrlich lauer Abend im Tausend-Sterne-Hotel.

Am Tag danach - nach anstrengender Fahrerei über ruppiges Wellblech - ist endlich das 'WC' erreicht, das die Kilometertafeln schon seit Ewigkeiten ankündigen.  
*William Creek.*

Ein kurzer Stopp an der Zapfsäule, ein längerer an der Bar. Schweizer Motorradfahrer, die sich auch dort stärken, schwärmen von einer Reihe roter Dünen, zwanzig Kilometer südlich des Orts. Schon ist klar, wo ich den Abend verbringen werde. Die Dünen, ein schmales Band von drei, vier Kämmen ziehen sich quer zur Straße dahin und sind in der trostlosen Einöde ein Leckerbissen fürs Auge: roter Sand, bestanden mit dunkelgrünen Büschen und vereinzelt, niedrigen Bäumen. Im Nu bin ich von der Hauptpiste herunter und habe einen ruhigen, sichtgeschützten Nachtplatz gefunden. Ein wenig in den Dünen versteckt, muss ich mich einen kleinen Hang hinaufgraben, Sandbleche und Schaufeln müssen herhalten, bis ich am gewünschten Platz stehe.

Grund dieses Versteckspiels: hier draußen, weit weg von jeglicher Zivilisation will ich ein, zwei Tage Ruhe und Erholung einlegen. Ruhe und Erholung meiner ganz persönlichen Art. Nach einem leckeren Abendessen köpfe ich die Flasche Champagner, die ich in *WC* auf Eis gelegt hatte. Die Gedanken gehen auf Wanderschaft. Zurück zu Goy, meiner thailändischen Bekannten, von der ich mich so überstürzt habe trennen müssen. In Gedanken durchlebe ich die verliebten Tage mit ihr wieder und wieder.

Mit der leeren Schampusflasche und einem fantasievollen Brief setze ich ihr ein Erinnerungsmal am Pistenrand. Ein winziges Mahnmal in den Dünen, ein Steinhaufen und das Wort 'LOVE' aus kleinen Steinen. Wie sehr die Erinnerung die Dinge doch verzerrt ...

Über Nacht mausert sich der Sandwind zum Sandsturm und begräbt mein winziges Mahnmal unter Bergen von Sand. Es kostet viel Mühe, den Sandfloh durch

den angewehten Sand wieder auf die Piste zu bugsieren. Die rechte Freude am Fahren will bei diesem Sturm aber auch nicht aufkommen. Bald darauf erspähe ich eine alte Bahnstation, übriggeblieben von der *Ghan*-Eisenbahnlinie, die Ende des vorigen Jahrhunderts durch die Wüstenei gebaut worden war. Ein gut erhaltenes Gebäude und ein halb zerfallener Wassertank laden zum Erkunden ein. Der rechte Platz für ein Nachtlager. Auch wenn es erst Mittag ist!

An solchen, ein wenig schaurigen Orten kommen mir mit schöner Regelmäßigkeit genauso schaurige Ideen. Hier in der Abgeschiedenheit der *Simpson Desert* kann ich sie Wirklichkeit werden lassen: zwei senkrechte Eisenbahnschienen, die tief im Sand stecken, inspirieren mich ganz besonders. Zu berichten, was wirklich passiert ist, würde allerdings zu weit führen.

Tage später - der Sturm hat sich gelegt - finde ich mich in den *Flinders Ranges* wieder. Völlig von den Socken kann ich die großartige Kulisse dieses abgelegenen Naturparks bestaunen. Durch die *Parachilna Gorge* geht es mitten hinein in die Berge und durch eine Reihe malerischer und einsamer Täler erreiche ich *Wilpena* und überrede mich, auf den halbleeren Campingplatz zu gehen. Nach zwei Wochen, in denen ich Tag und Nacht verbrachte, wie Gott mich schuf, in denen ich Teil der Natur sein durfte, fällt es richtiggehend schwer, wieder unter Menschen zu sein und überflüssige Konventionen zu beachten. Dass ich für gewöhnlich im Adamskostüm lese oder dusche ist eh klar: ich bin ja in einem Naturpark!

Dann kann/muss ich etwas für die Fitness tun: am frühen, kühlen Morgen krieche ich aus dem Schlafsack, schnalzte Feldflasche und Messer um und stie fle auf den höchsten Berg dieses geologisch hochinteressanten Gebirgszugs. Erst durch duftende Kiefernwälder, dann den steilen Felsabbruch hinauf und ganz oben wartet auch noch richtige Kraxelei. Nach drei Stunden

ist der *Peak St. Mary* (1181 Meter) erreicht. Die herrliche Aussicht nach Nordosten und in das gewöhnlich so malerische Rund des *Wilpena Pond* entschädigt für jeden Schweißtropfen des Anstiegs.

Das Gestrüpp in diesem *Pond* - eine fast kreisrunde Ebene von mehreren Kilometern Durchmesser - war vor zwei Monaten einem *Bushfire* zum Opfer gefallen. Die schwarze, verkohlte Landschaft steht nun im krassen Gegensatz zu den Werbeanzeigen, die den *Pond* in der Farbenpracht der Wildblumen im Frühling zeigen. Beklemmend, was eine achtlos weggeworfene Zigarette anrichten kann! Zwischen dem Schwarz der verkohlten Büsche keimen aber schon neue, winzige Pflänzchen, schieben ihre grüne Sprosslinge der Sonne entgegen. Wie einfallsreich muss die Natur doch sein, um nach dem verheerenden Inferno eines Buschfeuers hier neues Leben sprießen zu lassen.

Etwas weiter im Süden besuche ich den *Sacred Canyon*, die heilige Schlucht der Aboriginees. Die Felskratzerien dort werden in jedem Führer als ‚Must-See‘ gelobt. Wieder muss sich die Werbung an der Realität messen lassen: die Zufahrt bietet zwar einige wirklich nette Ausblicke auf die *Flinders Ranges*, der *Canyon* selbst ist hingegen Fehlanzeige: die Kritzeleien bestehen lediglich aus drei unscheinbaren Kreisen, die nicht einmal rund sind. Aber offenbar heilig.

Kurz nach dem *Pitchi-Richi Pass* nehmen mich zunächst die Teerstraße und wenig später Port *Augusta* und damit die Zivilisation wieder in Empfang. Geldwechsel, Tanken und Eis (für den Kühlschrank!) kaufen, dann geht es gleich weiter nach Süden, dem vielversprechenden *Adelaide* entgegen. Je näher ich dem Ziel aber komme, desto ermüdender wird die Fahrerei: das Hügelab, Hügelab und eine steife Brise aus Südost machen das Vorwärtskommen mühsam. Am Himmel jagen finstere Wolken dahin. Am frühen Nachmittag ist es

dann doch erreicht: *Adelaide*, die Hauptstadt Südaust-  
raliens.

Der Unterschied zwischen der lebhaften Stadt und  
den einsamen Weiten der Wüste könnte drastischer  
kaum sein: Menschen - jede Menge Menschen.

Einen ganzen Tag brauche ich, um mich umzustellen.  
Zuerst fühle ich mich unsicher und gehemmt inmitten  
dieser Unmenge von Menschen. Ich bin emotional an-  
gespannt wie seit Wochen nicht; nach den Tagen  
weitab jeglicher Menschen und voller narzisstischer  
Gedanken schaue ich jedem Rock hinterher. Fürchte,  
dass jeder meine Gedanken lesen kann. Und diese Ge-  
danken sind alles andere als unbescholten! Erst im  
Laufe des Tages fühlte ich mich sicherer und öffne mich  
zaghaft. Wage es, den Passanten ins Gesicht zu se-  
hen. Und welche Freundlichkeit, welche Aufgeschlos-  
senheit und Toleranz kann ich da lesen? Keiner will den  
Sonderling aus der Wüste fressen! Keine verhärmt  
Minen, keine Mundwinkel auf halb-acht. Nur Lächeln,  
Offenheit und Zufriedenheit. Zivilisation hatte ich an-  
ders in Erinnerung.

Halbwegs mit mir und der Menschheit wieder im  
Reinen gilt es, die Routine zu erledigen: auf dem Haupt-  
postamt findet der freundliche Beamte vier große  
Päckchen und einen langen Brief für mich. Alles von den  
Eltern für den nahenden Geburtstag. Eine Nachricht  
meiner indonesischen Freundin suche ich hingegen ver-  
gebens.

Nach drei Tagen habe ich schon wieder genug von  
Menschenmengen; die Faszination der Einsamkeit  
packt mich wieder. Hat mich - eigentlich - gar nicht  
erst losgelassen. Nordwestlich der City finde ich einen  
ruhigen, fast schon einsamen Platz am Strand, wo ich  
mich vom Menschentrubel erholen kann. Ich streune  
am Strand entlang und gehe joggen. Dabei versuche  
ich, endlich zu einer Entscheidung über mein weiteres

Leben zu kommen: mit oder ohne Ramty - das ist die Frage. Schon seit Monaten.

Drei Tage Überlegung und Abwägung der Vor- und Nachteile ergeben nun ein eindeutiges Urteil. Der entscheidende Brief bleibt kurz und ist schnell getippt - einen Anwalt dafür muss ich nicht bemühen. Die Kriterien für eine ‚Scheidung‘ nach moslemischem Recht sind längst erfüllt und ein paar Hunderter sollen ihr über den Trennungsschmerz - sofern überhaupt vorhanden - hinweghelfen. Nachdem der Brief aufgegeben ist (Einschreiben) und das 'Unheil' seinen Lauf nehmen kann, fühle ich mich erheblich besser. Erleichtert. Frei. Wie immer, wenn ich eine lange verschobene Entscheidung endlich getroffen habe.

Zur Ablenkung streune ich abends erneut durch die Stadt, gehe ins Kino und später ins *Crazy Horse*. Zum ersten Mal seit vierunddreißig Jahren sehe ich eine Stripshow live. Nicht dass es mich furchtbar antörnt, aber ich möchte mich auch in diesen Belangen endlich öffnen. Neue Erkenntnisse auf der Forschungsreise ins Ich gewinnen. Neue Horizonte suchen. Und finden. Mit diesem Ziel war ich schließlich aufgebrochen.

Daneben steht die Entscheidung im Raum, wie mein Leben nun weitergehen soll. Mit jedem Tag, mit jedem Kilometer, mit dem ich *Sydney* näherkomme, rückt diese Entscheidung näher. Derart wichtige Weichenstellungen stehen schließlich nicht alle Tage an.

Dabei geht es nicht in erster Linie um das Thema Partnerschaft. Aufgebrochen war ich ja mit dem festen Vorsatz, mich am Ende der Reise am Ende der Welt niederzulassen. Hier zu leben. Hier zu arbeiten. Als Ingenieur der Energietechnik hätte ich sicher ganz gute Aussichten auf einen Job. Aber ist dieses Land tatsächlich das Land meiner Träume? Das Land, in dem ich den Rest meines Lebens verbringen möchte? Die Erlebnisse der letzten Wochen haben da einige Zweifel aufkommen lassen!

Ein kleiner Schritt vorwärts wäre gewesen, wenn ich die Dinge, die ich mir in den Stunden und Tagen in der Wüste ausgemalt hatte, endlich in die Tat hätte umsetzen können. Aber *Adelaide* scheint eine so altmodische, viktorianische Stadt zu sein, dass es hier sicher niemand mit entsprechenden Erfahrungen gibt! So muss ich auch diesen Schritt für *Sydney* oder *Melbourne* aufheben; eine kleine Enttäuschung mehr.

Seit Tagen, ja seit Wochen begleiten mich diese Enttäuschungen. Jede für sich kaum der Rede wert, doch zusammengenommen eine gewaltige Ernüchterung. Alles was ich anpacke, stellt sich als halb so erfreulich heraus wie erwartet: die Landschaft, die nicht konkurrieren kann; die Highlights, die so wenig begeistern; die Abenteuer, die kein Adrenalin ausschütten; Alles erscheint fad und farblos. Wenig befriedigend! Das Gefühl innerer Erfüllung fehlt. Und das braucht ein Mensch nun einmal - zumindest gelegentlich. „*I can't get no satisfaction!*“, wie die Stones das mal ausdrückten. Ist etwa das ganze Land so .... so halbgar, so schal?

Insgeheim überlege ich schon, die Reise in *Sydney* abzurechnen. Geplant ist eigentlich ein Abstecher hinauf nach *Queensland*, zum *Barrier Reef* und in das tropische *Top End*. Der wird vermutlich Geld kosten. Viel Geld. Bringt er etwa genauso wenig Befriedigung wie die bisherigen 'Sehenswürdigkeiten'? Wenig verlockend! Dann doch lieber auf dem Heimweg in Thailand ...

Nein, nein, nein! Die *Gold Coast* möchte ich unbedingt kennenlernen! Und Tauchen im *Barrier Reef*! Das muss einfach sein! Auch den seit Jahren überfälligen *PADI*-Schein muss ich machen! "Was sei muaß, des muaß sei!" Wer kann schon sagen, wann ich das nächste Mal Gelegenheit dazu habe!

Den Weg hinauf ins *Top End*, zurück über *Darwin* und den *Northern Highway* werde ich mir allerdings sparen.

Ein zweites Mal durch diese Wüste rollen? Nein, das birgt keine Faszination mehr!

Seit Adelaide und dem *Maslin Beach* hat sich viel getan, was den Rest der Reise beeinflussen soll. Eine Kette von Erlebnissen lässt die Weiterreise in ganz neuem, viel hellerem Licht erscheinen. So viele und so nette Leute wie in den letzten zwei Wochen habe ich auf der ganzen Reise nicht getroffen.

Blenden wir wieder zurück.

Der nicht enden wollende Südostwind treibt am *Maslin Beach* jeden Tag neue dunkle Wolken heran. Dunkle Gedanken obendrein. Ich habe das Nichtstun satt, fahre zum Shoppen nach *Adelaide* und lande prompt auf dem komfortablen Campingplatz. Am nächsten Tag ist Waschtag angesagt, dann mache ich mich wieder auf die Socken. Schließlich will ich *Sydney* beizeiten erreichen. Durch die Kornkammer Australiens - endlose eintönige Hügel und Ebenen - erreiche ich den *Coorong* National Park, ein Vogelschutzgebiet an der Südwestküste und tags darauf das Städtchen *Mt. Gambier* an der Grenze zu Victoria.

Inmitten grüner Eukalypten und Pinien findet sich dort in ein geologisches Unikum. In einem ehemaligen Vulkankrater liegen dicht beisammen vier kleine Seen. In vier ganz unterschiedlichen Farben: der eine leuchtet tiefblau und ändert obendrein über Nacht seine Farbe, der andere schimmert in tiefem Grün und die zwei restlichen - eher unscheinbare Tümpel - behalten ihr Grau das ganze Jahr über. Warum der blaue jedes Frühjahr und jeden Herbst seine Farbe verändert, weiß man bis heute nicht, vermutet aber das Werk winziger Algen dahinter.

Ein weiteres Highlight im Süden Australiens - diesmal auf Victoria-Terrain - erreiche ich am Tag darauf: die *Grampians* nördlich von *Dunkeld*. Unvermittelt erhebt sich da ein Sandsteingebirge aus der Ebene, immerhin 1200 Meter hoch, mit bizarren

Felsformationen und überhängenden Balkonen. Dazwischen eingebettet liebliche Täler und einladende Seen. Mit etwas Mühe erklettert der Sandfloh den ersten Pass (440 m) und am Abend stehe ich am Ufer eines der größeren Seen vor *Hall's Gap*. Und wer schlägt da direkt neben mir sein Zelt auf? Erich aus *Weßling*, meinem Nachbardorf in Bayern. Wie klein die Welt doch ist! Wir verbringen einen interessanten Abend und beschließen, die *Grampians* mit dem Motorrad zu erkunden.

Und was das für ein Tag wird: auf der alten BMW R 90 donnern wir die engen, steilen Serpentinaufgänge hinauf, genießen die atemberaubenden Aussichten von verschiedenen *Lookouts*, stiefeln über die Felsen zu abgelegenen Aussichtspunkten und durch tief eingeschnittene Täler zu erfrischenden Wasserfällen. Spät am Nachmittag dann zurück zum See für ein erfrischendes Bad und das Abendessen, Thunfischsalat mit Nudeln und Brot - ein Festessen und der Abschluss eines tollen Tags.

Kaum ausgeschlafen, wartet schon das nächste Highlight - mit ihr die nächste Begegnung mit aufregenden Menschen! Eine steife Nordbrise schiebt mich vor sich her und ich kann die *Great Ocean Road* entlang der malerischen Südküste Victorias schon am Nachmittag bestaunen: das Licht der sinkenden Sonne zaubert das ideale Ambiente. Die Straße entlang dieses wirklich sehenswerten Küstenabschnitts westlich von Melbourne ist eine der malerischsten und abwechslungsreichsten Straßen Australiens. Wenn nicht der ganzen Welt - wie die Aussies gern behaupten.

Der Auslöser klickt unaufhaltsam: erst der Steilabbruch mit den vorgelagerten, schroff aufragenden Felsinseln in der *Bay of Islands*. Etwas weiter die Bögen der *London Bridge* und *The Arch* und dann die *Loach Ard Gorge*, wo man mit etwas Mut mitten in die

Schluchten und Kavernen klettern kann, die die Brandung geschaffen hat.

Ein paar Kilometer weiter die weltberühmten *Twelve Apostles*: bizarre Felsnadeln, die vor der Steilküste senkrecht aufragen und sich tapfer gegen die Brandung des Indischen Ozeans behaupten: eine unvergessliche Kulisse für den Sonnenuntergang.

Vor dieser bildschönen Kulisse bleiben mir auch die zwei bildhübschen Mädels in Erinnerung, die direkt neben mir parken. Auch sie bleiben über Nacht und wir verbringen einen interessanten und amüsanten Abend zusammen. *Ariani* (22), eine Französin, durchstreift mit dem selbstausgebauten VW-Bus Australien und kennt auch einen guten Teil der restlichen Welt schon; *Marianne* (22), eine Schweizerin, studierte in Perth und zieht seither mit Ariani durch die Lande. Beide sind aufgeschlossen, zu jedem Scherz aufgelegt und haben immer ein Lachen auf den Lippen.

In Ariani erkenne ich so etwas wie mein ganz persönliches Spiegelbild. Wir teilen die gleichen Abenteuer, die gleichen Ansichten übers Reisen und übers Leben. Manchmal weiß ich schon, was sie sagen will bevor sie überhaupt den Mund aufmacht. Andersherum genauso. Wirklich erstaunlich! Kann es zwei derart gleiche Menschen überhaupt geben? Zwei Menschen, die sich ähneln wie eineiige Zwillinge? Meint man das, wenn man von gleicher Wellenlänge spricht? Oder bin ich etwa doch nicht der Sonderling, für den ich mich immer gehalten habe?

Der Abend vergeht wie im Fluge und in der Nacht kann ich vor Staunen kaum schlafen. Die nächsten Tage sehen wir uns noch öfters, obwohl wir erst einmal „Good Bye“ sagen und die *Great Ocean Road* getrennt entlang rollen. Wieder und wieder sehe ich den VW im Rückspiegel, ehe sie mich überholen, herüberlachen und davonbrausen, um etwas später wieder zu halten und die Landschaft zu genießen. Dann beginnt das

Spiel von vorn: Hinterherfahren, Überholen, Herüberlachen und davonbrausen! Spielten die Beiden Katz und Maus mit mir?

Kurz vor *Melbourne* verliere ich die Beiden schließlich aus den Augen. Spät abends rolle ich in die City, um mir einen Parkplatz mittendrin, an der *Queen Street* zu sichern. Am Sonntag gilt dort kein Parkverbot und ich kann in Ruhe durch die Stadt bummeln und die wichtigsten Sehenswürdigkeiten erkunden:

- das alte Gefängnis mit der Geschichte und den Erinnerungsstücken an Ned Kelley, dem berühmtesten Bankräuber Australiens;
- das pittoreske Arts Centre, das gerade eine interessante Fotoausstellung über die 60'er Jahre zeigt;
- das Regierungsgebäude und das gegenüberliegende Windsor-Hotel, beide im alten viktorianischen Stil erbaut;
- eine Reihe anderer sehenswerter Gebäude, entweder steinalt oder steinreich.

Unterm Strich bleibt aber auch *Melbourne*, was es ist: eine Großstadt. Und Großstädte liegen mir nicht! Dann lieber hinaus ins *Wilson's Promontory*, das abgelegene Naturschutzgebiet an der äußersten Südspitze des Kontinents. Natur pur!

Für den Abend bin ich dort mit den beiden von der *Great Ocean Road* verabredet. Bei leckerem Nudelsalat und Schampus und mit viel Gelächter und Herumalberei vergeht er wie immer viel zu schnell. Dabei gibt's gehörig was zu feiern: auf den Tag genau vor achtzehn Monaten war ich aufgebrochen, um mich auf den Weg um die (halbe) Welt zu machen.

An nächsten Morgen genießen wir ein ausgiebiges Frühstück mit allem Drum und Dran, bevor die beiden zum Schwimmen respektive Surfen gehen und ich 'mal eben den *Mt. Oberon* (558 m) hochrenne. Oben angekommen und die grandiose Aussicht genießend,

beschließe ich, meinen Geburtstag in diesem herrlichen Park zu verbringen. Auf Schusters Rappen.

Nun stapfe ich durch ein wahres Wanderparadies: das *Wilsons Promontory*. Über den *Windy Saddle* mit netten Ausblicken auf die malerische Küste, hinunter durch den *Sealers Swamp* bis zum Camp an einer ausgesprochen malerischen Bucht. Nach kurzer Pause gehts gleich weiter, dreihundert Höhenmeter steil hinauf und sanft abwärts zur *Refuge Cove*, einer ebenso malerischen wie zweigeteilten Bucht.

Zwei Segelboote liegen da vor Anker, winzige Wellen plätschern am schneeweißen Strand. Ein Bild wie aus der Südsee! Mein Quartier für diese Nacht.

Trinkwasser allerdings ist Fehlanzeige und das Frühstück fällt karg und trocken aus. Nach wenigen Schritten keuche ich wie eine alte Dampfloch, der Rucksack drückt und der Weg führt steil bergauf, die Muskeln sind noch kalt und die Kehle ausgedorrt. Die 214 Höhenmeter zum *Kersop Peak* kommen mir vor wie der Mt. Everest. Danach führt der schmale, gut erkennbare Weg stetig hinunter zur *North Waterloo Bay*, wo ich das frische Quellwasser in Mengen in mich hineinschütten kann.

Danach ist mir wohler.

Zügig stiefle ich entlang der Küstenfelsen hinüber zur *Little Waterloo Bay* und gleich weiter, quer über die Halbinsel. Inzwischen hat der Sturm nämlich dicke Regenwolken herangezogen und es sieht nach einer regnerischen Nacht aus. Die will ich versuchen schon wieder im trockenen Sandfloh zu verbringen. Über die *Oberon Bay* erreiche ich um vier Uhr tatsächlich das rettende Camp am *Tidal River*. Minuten später fallen die ersten Regentropfen. Seit heute früh bin ich acht Stunden ohne Pause auf den Beinen, die Füße brennen wie Feuer.

'Mobilat' und eine heiße Dusche müssen für Linderung sorgen.

Die Tour war wirklich grandios, das passende Highlight zum Geburtstag. Hätte das Wetter mitgespielt, wäre ich gerne noch drei, vier Tage in dieser grandiosen Natur mit den atemberaubenden Aussichten herumgestiefelt!

Und wieder soll es anders kommen, als erwartet. Wie ein roter Faden scheint mich das Sprichwort durch Australien zu begleiten: „Erstens kommt es anders, zweitens als man denkt.“

Nach einer stürmischen, aber trockenen und erholenden Nacht in *Tidal River* tuckere ich am Samstag wieder los. Von nun an kann es nur noch nordwärts gehen, den südlichsten Punkt des australischen Festlands habe ich mir ja gerade erwandert.

Seit *Adelaide*, besser gesagt seit dem Verlassen der Wüste zeigt sich der Sandfloh wieder ausgesprochen widerspenstig, bockt in einem gewissen Drehzahlbereich und will am Berg partout nicht mehr ziehen. Ich vermute einen blockierten Dieselfilter. Der hat es tatsächlich dringend nötig: schwarz und verstopft, am Boden dick verschlammt. Soviel zur Qualität des australischen Sprints! Das Wechseln dauert nur ein paar Minuten, doch die Macken bleiben: Bocken und kaum Beschleunigung. Hoffentlich schafft es der altersschwache Sandfloh wenigstens bis *Sydney*!

Mühsam klettere ich die höher werdenden Hügel der *Great Dividing Range* hinauf und machte mir so meine Gedanken über den australischen Straßenbau: in Europa führt man die Straßen möglichst lange um Hügel oder Berge herum, um die Steigungen gering zu halten; hier scheint man lieber bergauf und bergab zu fahren, denn die Straßen führen praktisch immer auf den höchsten Punkt eines Bergkamms hinauf, um dann schnell wieder ins nächste Tal zu fallen. Ulkig, Zeitaufwändig, aber oftmals von tollen Ausblicken gekrönt!

Zwanzig Kilometer hinter *Corryong* teilt sich die Straße: eine führt rund um den *Mt. Kosciusko*, den höchsten Berg des Kontinents über *Thredbo* nach *Cooma*, die andere weiter nördlich quer durch den Nationalpark und das *Snowy River Scheme* ebenfalls nach

*Cooma*. Das *Snowy River Scheme* verbindet über ein Dutzend Staudämme, zapft die Flüsse zur Elektrizitätsgewinnung an und leitet einen Großteil des Wassers nach Westen zum *Murray River* um, um dort die Bewässerung der sonst völlig unfruchtbaren Teile in der Kornkammer Australiens zu ermöglichen. Ingenieure aus siebenundzwanzig Nationen halfen in den fünfziger-Jahren, dieses Mammutprojekt zu verwirklichen. Deren Flaggen wehen nun in *Cooma* an der 'Avenue of Flags'.

Landschaftlich wie technisch hochinteressant, ist es eine Quälerei für den Sandfloh. Ständig geht es steil bergauf und danach ebenso steil wieder hinunter. Ins nächste Tal, zum nächsten Stausee. Den langen Anstieg von *Corryong* hinauf zum *Tooma Reservoir* werde ich nie vergessen: zwanzig Kilometer lang führt er schnurstracks geradeaus. Dabei stetig nach oben - mit Steigungen zwischen fünfzehn und zwanzig Prozent. Oben in *Cabramurra*, der höchstgelegenen Stadt Australiens auf 1500 m Seehöhe ist es bitterkalt und nur ein heißer Tee mit zwei Esslöffeln Grand Manier können mich wieder aufwärmen.

Am Morgen zeigt das Thermometer ganze acht Grad, bitterkalt für mich verwöhnten Tropenmenschen. Dick eingepackt hocke ich mich ins nach wie vor offene Führerhaus: Unterhemd, Wollhemd, Pulli und Anorak, lange Unterhosen und warme Jeans sollen die Kälte draußen halten. So angetan rolle ich hinunter ins Tal und erreiche den *Mountains Highway*, der mich ins Verwaltungszentrum *Cooma* bringt. Die Leute schauen mich mit großen Augen an, dick eingemummt wie ich bin. Sie selbst rennen im kurzärmeligen Hemd und Shorts herum. - Immerhin zeigt das Thermometer fast zwanzig Grad, aber ich friere noch immer wie ein Schlosshund.

Kalter, böiger Südwind - offenbar direkt aus der nahen Antarktis - schiebt mich weiter über die Hügel

hinauf nach *Canberra*, dem Regierungssitz Australiens. Ein sehr modernes, architektonisch recht ansprechend angelegtes Regierungsdorf, kann es doch mit Großstädten wie *Sydney* oder *Melbourne* nicht konkurrieren. Ich schlürfte nur eine heiße Tasse Kaffee und sitze wieder auf der Straße, um noch vor Einbruch der Dunkelheit *Goulbourn* zu erreichen. Dort leiste ich mir den Luxus einer Nacht auf dem halbleeren Camp und genieße eine ausgiebige, heiße Dusche, die die Lebensgeister wiedererweckt.

*Sydney* ruft! Es ist nicht mehr weit und ich kann es deutlich hören!

Ich kann es erwarten, das offizielle Ziel dieser Reise nun tatsächlich zu erreichen! Zusammen mit dem Sandfloh! Frühmorgens starte ich, *Sydney* zum Greifen nahe. Nur noch 226 Kilometer, das sollte doch zu schaffen sein! Meine Nerven sind gespannt wie Drahtseile und ich verfluche jeden Hügel, der mich zum Zurückschalten zwingt. Es gibt eine Menge Hügel!

Bei *Vale* zweige ich vom *Hume-Highway* mit seinem Auf und Ab ab und hoffe, an der Küste schneller voranzukommen. Dabei wartet eine weitere Überraschung auf mich: fünfzig Kilometer vor *Wollongong* stehe ich plötzlich an einem fünfhundert Meter hohen Steilabbruch. Wäre das Wetter sonniger, könnte ich den Ausblick auf die direkt unter mir liegende Küste ohne Übertreibung als atemberaubend bezeichnen. So bremsen sich nur die steile Straße hinunter. Unten angekommen, kann ich mich endlich des Anoraks entledigen und sogar die Ärmel hochkrempeln, so warm ist es. Die Kilometer bis *Sydney* aber werden einfach nicht weniger.

Bei *Sutherland*, einer der südlichen Vorstädte Sydneys wartet dabei schon die nächste Überraschung: eine Ampel. Natürlich rot! Soll es ja geben. Gerade rechtzeitig komme ich zum Stehen. Das Bremspedal aber fühlt sich ungewöhnlich weich an. Nicht die

Pumperei, die ich schon allzu gut kenne. Diesmal kommt das Pedal gar nicht mehr zurück! Nach den Beinahe-Katastrophen in Java und Singapore schwant mir Böses. Sollte mich so kurz vor dem Ziel das Schicksal wirklich noch einmal heimsuchen? Mit einer defekten Bremse kann ich natürlich nicht in die Stadt fahren, das Risiko wäre viel zu groß! Mist, Mist, Mist!

Zwanzig Meter nach der Kreuzung begeben mich auf die Suche nach dem Fehler. Der ist schnell gefunden: die Rückholfeder des Bremspedals ist gebrochen, ich angle die Reste heraus und verstaue sie sicher. An eine Reparatur mag ich jetzt und hier aber nicht denken. Noch langsamer und vorsichtiger als gewohnt rolle ich durch die Vorstädte, der Kompass zeigt den Weg und um fünfzehn Uhr Ortszeit erreiche ich ohne weitere Zwischenfälle den Bahnhof *Central*.

ES IST GESCHAFFT!

Meine Seele brodelte.

Ein Traum, den ich über zehn Jahren lang geträumt hatte, hat sich doch noch erfüllt. Am liebsten würde ich jeden Passanten in die Arme nehmen und ihm meine Geschichte erzählen. Jedermann und jederfrau möchte ich teilhaben lassen an meiner Freude. Doch niemand ist interessiert. Kein einziger drückt mir die Hand und sagt "Gut gemacht!" Keiner will an meiner Freude teilhaben. Dabei ist mir so nach Feiern zumute!

Nur langsam beruhigen sich die Nerven.

Mutterseelenallein stiefle ich zurück zum Sandfloh und mache mich über die Post her, ehe ich gegen Abend ins Vergnügungsviertel *Kings Cross* laufe. Dort will ich meine Ankunft gebührend feiern. Aber plötzlich kommt mir alles so geschäftsmäßig vor, so kühl. Keine wirkliche Fröhlichkeit, keine Gastfreundschaft. So renne ich ein Dutzend Mal hin und her, setze mich schließlich in eine Rock-Disco und lasse mich von lauter Musik zudröhnen. Kein Mensch da, um meine Freude

zu teilen. Keiner, mit dem ich auf die Erfüllung meines Traums anstoßen kann.

Zum ersten Mal fühle ich mich einsam.

Nach Mitternacht beschließe ich, die leeren Straßen zu nutzen, um nach *Bondi Beach*, dem berühmten Strand im Osten der City umzuziehen. Direkt an der Strandpromenade finde ich einen ruhigen Platz, der mein Heim für die nächsten Tage werden soll. Müde und übernächtigt schlafe ich lange und genieße die Aussicht auf den Strand direkt vor meinem Wohnzimmer. Bei strahlendem Sonnenschein gehe ich spazieren, leiste mir eine Tasse Kaffee und ein leckeres Eis, bummle am Strand entlang und versuche, den Tag zu genießen, so gut es mein Nervenkostüm zulässt.

Die Ankunft in meiner Traumstadt hatte ich mir anders vorgestellt!

Nach eineinhalb Jahren auf Achse und sechzig Tausend Kilometern hätte man mir wirklich einen enthusiastischeren Empfang bieten können. Bunte Girlanden, und Fähnchen schwingende Menschen entlang Straße wären das mindeste gewesen. Und eine Musikkapelle! Da muss ich wohl etwas nachhelfen! Am Morgen erstehe ich alle verfügbaren Zeitungen, rufe bei einem Dutzend davon an, um meine Story an den Mann zu bringen. Die Reporter aber sind viel zu sehr mit der bevorstehenden Regionalwahl beschäftigt als dass sie Interesse hätten, ihren Lesern von einem weitgereisten Globetrotter zu berichten.

Also anders: flugs ist ein buntes Plakat gemalt und an der Windschutzscheibe aufgespannt: Jedermann ist für den kommenden Samstag zu Sekt und Chips eingeladen. Vor dem bunten Ding bleiben sogar ein paar Leute stehen. Nicht in Scharen, aber sie kommen. Darunter ein paar Interessierte. Und ein paar Interessante.

So finde ich mich doch bald umringt von Neugierigen und genieße es, im Mittelpunkt zu stehen. Schließlich

habe ich allen Grund dazu, stolz auf mich zu sein! Es kommt nicht alle Tage vor, dass jemand rund um die halbe Welt fährt, noch dazu alleine. Noch dazu in einem so alten und klapprigen Gefährt! Ein winziges Bisschen sonne ich mich im eigenen Ruhm. Hoffe nur, dass er mir nicht zu Kopf steigt.

Donnerstag und Freitag verbringe ich teils faulenzend, teils lesend, teils Fragen beantwortend und bereite die große Feier für Samstagabend vor. Spät abends kommt noch eine sympathische Frau vorbei - Lesley - die nicht die üblichen Fragen nach dem Woher und Wohin stellt, sondern Persönliches wissen will. Bei Sekt und Prawns veranstalten wir unsere private Vorabfeier, plaudern bis spät in die Nacht, köpfen zwei Flaschen Sekt und ich bin überrascht, dass sich jemand für mich interessiert. Nicht für die Reise, nicht für das Auto, sondern für mich - als Person.

Am Samstag bin ich vollauf beschäftigt, den Sandfloh festlich zu schmücken und dabei Rede und Antwort zu stehen. Eine Menge Leute stehen bleiben stehen und gucken. Doch gegen Abend, als das Fest anfangen soll, stehe ich doch wieder allein da. Nur Chris, der Geburtstag feiert, ein paar seiner Freunde und Lesley, die interessierte Frau von gestern leisten mir Gesellschaft. Auch nicht eben die erwartete Menschenmenge! Obwohl wir alle kräftig zulangen, bleibt die Hälfte der Trinkerei und Esserei übrig. Da müssen wir eben morgen weiterfeiern!

Am Sonntag kommen doch noch einige vorbei, die mit mir feiern wollen. Chips und Sekt gehen weg wie warme Semmeln. Es wird ein interessanter Nachmittag mit interessanten Leuten, vielen Kontakten und Einladungen nach Hause. Ich sage überall zu, in der Gewissheit, keine der Einladungen wahrzunehmen. Die meiste Zeit weicht auch Lesley nicht von meiner Seite und knüpft für mich ein paar interessante Beziehungen. Sie ist eine sehr extrovertierte Persönlichkeit, die

schnell Kontakt findet und ihn auch nutzt. Das krasse Gegenteil von mir.

Die nächsten Tage vergehen wie im Fluge. Ein paar Freunde von Freunden von daheim schauen vorbei, ein richtiges Interview muss ich geben (für die Süddeutsche Zeitung, das aber nie gedruckt wird) und einige der Einladungen meiner Strandfeier will ich auch wahrnehmen. Und schließlich sollen es auch alle Freunde in der Heimat erfahren: einundzwanzig Postkarten und Briefe schreibe ich mit der frohen Botschaft „Peter ist in Sydney angekommen.“ Doch kaufen kann ich mir dafür nichts, nach wie vor bin ich einsam und verlassen in dieser meiner Traumstadt.

Am Freitag finde ich endlich Muse, die Stadt näher zu besehen. Die Innenstadt mit dem *Circular Quay*, dem *Opera House* und die *Harbour Bridge*, aber auch *Manly* am anderen Ufer des *Port Jackson* mit seinen Stränden und der malerischen Fußgängerzone sind einfach vom Feinsten. Die Werbeprospekte haben hier ausnahmsweise nicht übertrieben. Dieser Teil ist wirklich ein Traum! Doch bin ich tatsächlich hier oder ist das in Wirklichkeit nur Traum?

Nach endlosen Telefonaten ergattere ich eine Genehmigung, mit der ich Bilder des Sandfloh vor dem *Opera House* schießen darf. Der unabdingbare Beweis, dass ich tatsächlich hier bin. Kein Traum! Die Sonne strahlt den lieben langen Tag - auch das traumhaft.

Ich strahle mir ihr um die Wette.

Ganz anders der Samstag, als ich den Sandfloh am *Opera House* fotografieren darf. Dicke Regenschauer und finstere Wolken bilden nicht eben die Stimmung, die ich vermitteln möchte! Schade. Eine zweite Chance gibt es nicht!

Zwei Wochen lang treibe ich mich in der sehenswerten und wirklich hübschen Stadt herum. So viel gibt es hier zu sehen, so viel Anmutiges und Andersartiges. Tatsächlich könnte ich mir vorstellen, hier oder in der

Umgebung sesshaft zu werden. Wenn nur die Mieten nicht wären- und die dicken Staus! Wer auf sich hält, fährt natürlich mit dem eigenen Auto zur Arbeit! Und die meisten 'Sydneysider' halten etwas auf sich.

Langsam sollte ich mir nun auch Gedanken über das Ende der Reise und das 'Danach' machen. Wiederholt, wenn auch unwillig kreisen die Gedanken um das Thema 'Job'. Was kann ich machen, wenn ich wieder zu Hause bin? In welchem Beruf kann ich wirkliche Befriedigung finden? In welchem kann ich möglicherweise das Angenehme (Reisen) mit dem Nützlichen (Geld verdienen) verbinden? Was ist das Richtige für mich? Fragen, die ich nicht abschließend beantworten kann.

Nur eines kristallisiert sich heraus: in Australien will ich nicht bleiben, zu hoch ist der Anteil derer, die sich auf Kosten der Allgemeinheit durchs Leben schlagen. Als Deutscher bin ich hier nur interessant, weil ich „schuffen kann wie ein Tier, nie krank und immer pünktlich bin“, wie es ein Firmenchef ausdrückt, den ich an Strand treffe. Doch wieder zurück in die Heimat? Und dann?

Und was wird mit dem Sandfloh? Soll ich ihn zurück nach Deutschland bringen, wieder aufpäppeln und ihn weitere zehn Jahre fahren? Hier fällt die Antwort deutlicher aus: NEIN! Er ist und bleibt ein alter - da kann er mich noch so tapfer durch die Kontinente begleitet haben. Dann erst die Macken, die ich ihm abgewöhnen müsste: die Bremsen sind völlig marode, die Maschine zieht nicht mehr, die Getriebeaufhängung krächzt bei jedem Schlagloch. An den wenig komfortablen Starrachsen lässt sich überhaupt nichts ändern. Wenig Lob unterm Strich über den treuen Kameraden der letzten Jahre. Doch man muss objektiv bleiben ... auch in Herzensangelegenheiten! Ich habe also keine andere Wahl als den Sandfloh zu verschrotten, will ich nicht hunderte Dollars an Einfuhrzoll für das altersschwache Gefährt berappen.

Von solchen Gedanken will ich aber nichts wissen! Hartnäckig weigert sich mein Hirnkastl, solche Dinge auch nur in Erwägung zu ziehen! Schließlich sind noch viele Wochen Zeit bis dahin! Das heimische Konto und mein hiesiger Geldbeutel allerdings klagen einhellig über akuten Leerstand. Die Achs- und Motorreparaturen in Afrika und nicht zuletzt die Aderlässe meiner Freundin gegenüber haben das Portemonnaie über Gebühr strapaziert. Daran lässt sich auf die Schnelle allerdings nichts ändern.

Aber „Ohne Moos nix los!“, das gilt auch - und in besonderem Maß - für Australien.

Wieder ist ein ganzer Monat ins Land gezogen. Die definitiv letzte Etappe meiner großen Reise ist eingeläutet. Das Ende rast mir schneller entgegen als ich es wahrhaben will. Nur noch vier Wochen, bis der Flieger mich nach Hause bringen muss.

Auch im letzten Monat hat sich einiges getan. Nichts Weltbewegendes oder überaus Bemerkenswertes, aber wichtig genug, hier Erwähnung zu finden.

Zurück also nach *Sydney*.

Nach zwei wirklichen Faulenzertagen packt mich am 27. März das Reisefieber wieder. Nach drei Wochen in *Sydney* mache ich mich schweren Herzens auf die Socken gen Norden. Die allerletzte Etappe meiner Reise ist angebrochen: spät abends schnaufe ich aus dem Großraum *Sydney* hinaus, um dem allmorgendlichen Schwerverkehr zu entgehen und finde einen netten Platz, an dem sich morgens der Nebel aus dem Tal erhebt. Seit langen herrscht wieder etwas Sonnenschein und ich bin froh, mit offenem Verdeck fahren zu können, dabei ist es nach wie vor kühl.

Der Herbst zieht ins Land. Wie passend zu meinen Gedanken.

Nördlich von *Port Mc'Quairie* finde ich einen netten Platz am Strand. Lange überfällig ist ein Blick auf die Bremsen, die von Tag zu Tag maroder werden. Zweimal wäre ich um ein Haar im Graben gelandet. Kleine Tröpfchen am Hauptbremszylinder weisen auf den neuerlichen Defekt hin. Schnell sind die notwendigen Teile eingebaut, die ich noch in Reserve hatte. Nach dem Entlüften zeigt sich der grandiose Erfolg: Nichts, keine Besserung!

Nur mit sehr anfälligen Bremsen kann ich weiterfahren - kein wirklich beruhigendes Gefühl. Doch ich kann nichts daran ändern, ich bin des dauernden Reparierens müde! Später in *Brisbane* soll ich das bitter

bereuen: dreimal kann ich vor der roten Ampel nicht mehr rechtzeitig stoppen und donnere voll über die Kreuzung. Nur dem gnädigen Schicksal ist es zu danken, dass weder Querverkehr noch strafzettelschwingende Polizei in der Nähe sind!

Inzwischen ist Ostern im Anmarsch, Schulferien, die auch die *Sydneysider* nutzen, der Stadt zu entfliehen. Diesmal hat der Wettergott ein Einsehen und schickt in der Nacht zum Karfreitag ein ausgedehntes tropisches Tief zur Ostküste. Bei dem Wetter denkt kein Mensch an Wegfahren oder Strandurlaub. Als ich *Yamba*, nördlich von *Grafton* erreiche, fallen tropische Sturzbäche vom Himmel. Ich stehe am wohl schönsten Abschnitt der *Sunshine Coast*, von Sunshine aber weit und breit keine Spur. Bis Ostermontag schüttet es, was die Wolken hergeben.

Ein Jahrhundertunwetter.

Im Radio verfolge ich die Katastrophenmeldungen: in *Alice Springs*, im sonst so trockenen roten Zentrum fallen in einer Nacht 205 mm Regen, der *Todd-River*, normalerweise ein ausgetrocknetes Flussbett, wird zum reißenden Strom, setzt die gesamte Innenstadt unter Wasser und verschlingt Dutzende Aborigines, die wie üblich im Flussbett campieren. Zwanzig Millionen Dollar Sachschaden, fünf Tote und unzählige Obdachlose sind die Bilanz.

Auch der große Westen *Queenslands* steht unter Wasser, Dörfer sind von der Außenwelt abgeschnitten, Überschwemmungen schlimmer als die Verheerungen von 1974. An der Küste das gleiche Bild: kleine Bäche werden zu reißenden Strömen, setzen ganze Landstriche unter Wasser, Kühe und Schafe stehen inmitten einer Seenlandschaft. Manchmal auch Autofahrer. Die meisten Straßen rings um *Casino - Lismore - Grafton* sind überflutet und unpassierbar. Das ist keine zehn Kilometer von hier entfernt!

Bei mir ist alles feucht und klamm. Hundert Prozent Luftfeuchtigkeit und der stetige Regen lassen dem triefenden Anorak und den pitschnassen Hosen keine Chance zu trocknen. Die Tage, die mich der strömende Regen im Sandfloh einsperrt, nutze ich halbherzig, die Aufzeichnungen zu ordnen. Am Ostermontag wage ich mich doch ins halb überschwemmte Fahrerhaus und tuckere langsam weiter nordwärts. Den Sandfloh passt das Wetter auch nicht, bald spuckt und hustet die Maschine nur noch. Ich nehme die halbe Spritversorgung auseinander, entlüfte gründlich und suche nach Lecks, kann aber keine finden. Danach läuft er wieder, ist aber weit davon entfernt, anständig zu ziehen, wie er das in jüngeren Tagen tat. Ob er spürt, dass er gerade seinem Ende zurollt?

Auf nach *Brisbane*!

Kaum habe ich bei *Coolangata* die Grenze zu *Queensland* überschritten, fängt es erneut an, zu schütten. Entlang der geschäftigen *Gold Coast* reiht sich ein Wolkenkratzer an den anderen, selten öffnet sich der Blick auf einen traurigen Sandstrand, auf den der triefende Regen niedertrommelt. Alles Grau in Grau! Der Oststurm, der mir den Regen fast waagrecht durchs Fahrerhaus peitscht, verspricht für die nächsten Tage wenig Besserung, aber er schiebt mich auch hinein nach *Brisbane*. Nach einem kurzen verregneten Bummel finde ich einen Nachtplatz am Südufer des schmutzig-braunen *Brisbane-Rivers*, von dem ich eine prächtige Sicht auf das nächtlich erleuchtete *Brisbane* habe. Die kann mir auch der trommelnde Regen nicht vermiesen.

Seit über einer Woche regnet es nun ununterbrochen. Allerhöchste Eisenbahn für Sonnenschein! Tatsächlich lugt am Donnerstag die Sonne kurz zwischen zwei Wolkenfeldern hervor und die feuchtheiße Tropenschwüle treibt den Schweiß aus allen Poren. So habe ich doch noch Gelegenheit, die Expo-Stadt *Brisbane*

näher zu erkunden. Bei weitem nicht so hektisch wie *Sydney*, hat jedermann Zeit für einen kurzen Plausch.

Zeit, an Mitbringsel für zu Hause zu denken! Für Mutter finde ich einen reizenden Opal (A\$ 280.-), aber die Sonderprägungsmünzen zum zweihundertsten Jahrestag für Vater sind noch nicht zu haben. Zwei Päckchen voller Filme und eine Diskette schicke ich per Einschreiben in die Heimat. Ich selber werde in wenigen Wochen folgen.

Am Freitagmorgen buche ich schweren Herzens die erste Etappe meiner Heimreise, den Flug von *Darwin* nach *Bali* für A\$ 225.- und den Bus *Townsville - Darwin* für A\$ 150.-. Definitiv sind damit die letzten Wochen eingeläutet. Ich kann es kaum glauben.

Wirklichen Spaß hat das Reisen in den letzten Wochen auch nicht mehr gemacht! Wo ist die Befriedigung geblieben, die mich in den langen Monaten vorher über Wasser gehalten hatte? Ist es die Einsicht, dass ich pleite bin? Die letzten zwei Monate habe ich schon auf Pump gelebt und jeden Cent den ich ausbebe, muss ich dreimal umdrehen. Wie soll dabei Freude aufkommen? Außer dem wirklich Lebensnotwendigen wie DIESEL, BROT UND BUTTER<sup>14</sup> verkneife ich mir sämtliche Einkäufe.

Die Sehenswürdigkeiten an der Ostküste lassen auch zu wünschen übrig! Sind nicht halb so atemberaubend wie die an der Westküste. Wobei die ja schon nicht das Gelbe vom Ei waren. Kein Vergleich zu Südostasien - oder gar Afrika. Alles ist so ähnlich wie zu Hause: die Geschäfte schließen pünktlich, man bekommt alles, die Menschen sind weiß und 'soooo europäisch'. Selbst das Wetter ist wie daheim!

Der Gedanke erfüllt mich mit Schaudern, dass ich in einem Monat wieder dort sein werde. Mich um einen neuen Beruf kümmern muss. Dass damit das alltägliche Einerlei wieder einzieht, die Sorge um

---

<sup>14</sup> Titel von vier Diashows über diese Reise

Problemchen, die keine echten sind, aber den letzten Nerv rauben. Andererseits warten dort auch nette Menschen auf mich, mit denen ich die Abenteuer dieser Reise teilen durfte. Und da warten andere, die gerne diese Erlebnisse hören möchten.

Da wartet ein Berg Arbeit auf mich: schließlich will die Reise ordentlich nachbereitet werden und nicht sang- und klanglos in einer Schublade verschwinden. Auch nach Jahren möchte ich mit Freude und Genugtuung darauf zurückblicken können. Dazu sind erst einmal an die hundertfünfzig Filme (5400 Dias) zu sichten, zu rahmen und zu vertonen. Allein das wird mich Monate beschäftigen. Erst wenn das erledigt ist werde ich mich wieder ins Berufsleben stürzen müssen.

Schlussendlich hege ich nach den netten Erlebnissen der letzten Wochen doch wieder Hoffnung, eine Frau zu finden, mit der ich langfristig Freud und Leid teilen kann. Dann nämlich, wenn sich mein Horoskop bewahrheiten sollte, das zwischen 6. August und 6. September ein ‚aufregendes Liebesleben‘ prophezeit, das ‚möglicherweise zum Altar führen könnte‘.

Somit erwarten mich auch einige erfreuliche Dinge, die mir die Heimkehr und Umstellung nach so langer Zeit auf Achse hoffentlich erträglich gestalten. Bevor ich Australien aber endgültig „ade“ sage, gibt es noch Vieles zu erleben - und zu erledigen. Erst einmal muss ich die tausendvierhundert Kilometer bis *Cairns* beziehungsweise die tausend Kilometer bis *Townsville* absolvieren, von wo aus ich die Heimreise antreten kann. Dort muss auch der Sandfloh an den Mann gebracht werden - sicher keine einfache Aufgabe. Einige Tauchausflüge zum *Barrier Reef* möchte ich mir auch noch leisten!

Definitiv die letzte Etappe hat angefangen! Der Weg von *Hervey Bay* bis herauf nach *Cairns* ist lang, tausendvierhundert Kilometer und mit einer Menge Unge-  
wissheiten gespickt. Und einer Menge schlechten Wetters!

Über *Tannum Sands*, einen netten Badeort bei *Gladstone*, über *Rockhampton* und *Mackay* bringt mich der *Bruce-Highway* zügig gen Norden. Gut so, denn das „tropische Paradies“ und das *Barrier Reef* will ich so schnell wie möglich erreichen. Das tropisch warme und türkisgrüne Meer allerdings ist am fernen Horizont allenfalls mit viel Fantasie zu erahnen. Der Tageskilometerzähler zeigt neuen Rekord: 442 Kilometer sind geschafft, die längste Tagesetappe Australiens. Nach einem spektakulären Sonnenaufgang unter finsternen Wolken geht's gleich weiter nach *Mackay*, einer Kleinstadt am Highway.

Die malerischen *Whitsunday Islands* sind mein Ziel, doch weder in *Airlie Beach*, einem Touristennest sondergleichen noch in *Shute Harbour* kann ich ein Schiff auftreiben, das mich zu einem vertretbaren Preis auf die Inseln bringt. Unter fünfundvierzig Dollar wird man hier nicht mitgenommen, das ganze zwei Mal, da man ja auch wieder abgeholt werden möchte. Das Ganze, um zwei, drei Tage Robinson Crusoe spielen zu können? Nein danke!

Die Angebote für Tauchtouren klingen da schon verlockender: Tagesausflug mit Ausrüstung und zwei Tauchgängen, einschließlich Tee und Lunch für sechs- und fünfzig Dollar. Spät am Morgen rasen wir hinaus zum äußeren Riff. Dort stürzt sich alles ins Wasser, was irgendwie Schnorchel und Brille aufsetzen kann: die meisten gehen schnorcheln, bleiben dicht beim Boot und sind tief beeindruckt von rostigen Ankerketten, abgebrochenen Korallen und einem zahmen Fisch.

Andere lassen sich im Glasbodenboot umherrudern und bestaunen alles vom sicheren Bootssitz aus.

Ich aber gehe mit einem anderen Taucher und der Stewardess des Katamarans *richtig* zum Tauchen, fünfzehn bis zwanzig Meter tief und weit weg vom Volk. Aber auch dort finden sich kaum Sehenswürdigkeiten. Die Sicht ist gut, aber die Korallen farblos, größtenteils abgebrochen und nicht halb so sehenswert wie auf den Bildern in den Hochglanzbroschüren. Wieder einmal bewahrheitet sich meine Formel über australische Sehenswürdigkeiten. Ich atme also die Flaschen leer, genieße die Schwerelosigkeit und schäle mich eine Stunde später wenig beeindruckt aus dem Wetsuit.

Der nächste Morgen findet mich auf der Straße wieder, aber nicht lange. Die Tauchflaschen wollen gefüllt werden, der Schrank quillt über vor schmutziger Wäsche und der Sandfloh will auch wieder inspiziert werden. Der Campingplatz am Strand von *Bowen* bietet dazu Gelegenheit und der Kompressor vertreibt die Nachbarn.

Das Ende rückt mit jedem Tag näher, plötzlich scheint die Zeit zu rasen. Dabei will ich noch so viel unternehmen. Also tuckere ich weiter, überlasse *Magnetic Island* den anderen Touris und rolle zweihundert Kilometer weiter bis *Tully*. Die feuchteste Stadt Australiens. Für den nächsten Tag buche ich eine *Rafting*-Tour auf dem Fluss: einmal den *Tully-River* hinunter, mit Lunch und Dinner für dreiundsechzig Dollar.

Es werden die aufregendsten Tage der letzten Monate. So etwas wie ein krönender Abschluss: mit dem Bus eine halbe Stunde lang talaufwärts bis zu einem Wasserkraftwerk und dann mit großen Schlauchbooten mit acht Mann Besatzung den reißenden Fluss hinunter. Der *Tully* - so wird uns erzählt - ist der Fluss mit dem größten Gefälle in ganz Australien, Schwierigkeiten zwischen ‚drei‘ und ‚vier‘, manchmal sogar Grad ‚fünf‘. Über zwanzig Stromschnellen. Wasserfälle und

Kaskaden mit vielsagenden Namen wie „*Full Stop*“, „*Rock Garden*“, „*Wilson's falls*“ und „*Helicopter*“: mit unserem Steuermann Randolph meistern wir alle mit Bravour. Mittags serviert er Steak und Würstchen auf Toast, kein überragendes Mahl, aber dem Abenteuer angepasst. Danach noch eine größere Kaskade, die wir schwimmender Weise nehmen, dann wird das Wasser ruhiger und der Bus kutschiert uns zurück.

Ich habe Adrenalin geleckt. Die Strecke ist die perfekte Herausforderung für das XR-Trekking-Boot: in Afrika waren wir ja nur herzlich wenig gepaddelt, sind allerdings auch schon am Wasserfall von *Epulu* gekentert! In Borneo war von Wildwasser weit und breit nichts zu sehen gewesen und in Südastralien waren die Flüsse völlig ausgetrocknet! Keine Gelegenheit, das teure und geliebte Boot zu nutzen. Der *Tully River* bietet nun die Gelegenheit. Er ist die Herausforderung! Ich werde also die Stromschnellen selber bezwingen! Im eigenen Boot, ganz ohne Guide!

Und ganz ohne Übung.

Der Bus der *Rafting*-company nimmt mich wieder mit zum Kraftwerk, wo ich unter den kritischen Augen der Guides das Boot aufblase und zu Wasser bringe. Während die anderen noch die Paddelschläge üben, nehme ich die erste Stromschnelle in Angriff: *Plumps!* Das Boot knickt in der Mitte, ich werde nach vorn geworfen, und finde mich im Wasser wieder, das Boot - Kiel oben - neben mir. Das fängt ja gut an! Ich sammle die verstreuten Sachen ein, die Lunchbox, die Luftpumpe und die Leinen. Den Schläuchen verpasse ich mehr Luft, verzurre den Wasserballast neu und binde alles fest, was noch vorhanden ist. Die Flasche mit dem leckeren Tee liegt allerdings schon auf dem Grund des Flusses.

Der Tee flasche folgen nach und nach die restlichen Utensilien. Keine einzige der am Vortag so bravourös gemeisterten Stellen kann ich ungeschoren passieren.

Meist finde ich mich unter oder neben dem Boot wieder. Am Schluss bleibt mir einzig das Paddel, das ich umklammere - und die Badehose. Der Rest, Mittagessen, Uhr, die Schlüssel für den Sandfloh, selbst die wasserdichte Trommel sind Futter für Fische und Krokodile. Was bin ich froh, wenigstens die Kamera zu Hause gelassen zu haben. Die schadenfrohen Blicke der Touris beim Mittagessen muss ich trotzdem ertragen!

Es ist schon etwas anderes, ob man in einem breiten schweren Schlauchboot mit einem kundigen Führer fährt, der alle Tücken des Flusses kennt oder aber allein in einem wackeligen Kanu, das zwar auch prima schwimmt, sich aber keine Gelegenheit nehmen lässt, den unerfahrenen Paddler abzuwerfen. Wildwasser-Rodeo.

Abends versorge ich ein Dutzend Abschürfungen und falle todmüde ins Bett. Jeder Muskel scheint zu rebellieren und eine Menge Eindrücke ziehen durchs Hirnkastl, an Schlaf ist kaum zu denken.

Draußen prasselt weiter der Regen! Prompt ruiniert ein Schwall Wasser, der sich auf dem Dach gesammelt hat und bei der Abfahrt ins Führerhaus schwappt, die gute Kamera, die sofort jeglichen Dienst quittiert. Noch ein herber Verlust!

Der Regen lässt erst kurz vor *Cairns* nach, wo es eine Menge zu besorgen gibt. Als erstes kann ich den Tauchkurs buchen, den ich schon so lange im Auge habe: fünf Tage Kurs, davon zwei Tage Theorie und Poolübung, danach drei Tage Tauchen am *Reef* einschließlich Nachttauchgang. Das Ganze für zweihundertfünfzig Dollar, fast ein Schnäppchen.

Bei den Behörden erkundige ich mich schon mal nach der Verzollung bzw. Verschrottung des Sandflohss: bei einer Verschrottung seien sechzig Prozent (!) Einfuhrzoll fällig - Gott sei Dank nur vom Schrottwert!

Am *Ellis Beach*, dreißig Kilometer nördlich von *Cairns* tut sich glücklich eine Lücke zwischen den Wolken auf und ich kann Boot und Rucksack, Tauchsachen und Souvenirs halbwegs trocknen. Das sollten sie schon sein, bevor ich sie in die große Kiste packe, um sie in die Heimat zu schicken.

Einzig die Hoffnung bleibt, die Sachen, an denen mein Herz hängt, nach Hause schicken und den Sandfloh ohne großen Verlust an den Mann, sprich den Schrotthändler bringen zu können.

Zum ersten Mal sollen sich alle Hoffnungen erfüllen. Ein großes Geschäft kann ich mit dem Verkauf des Sandflohss nicht machen. Wenigstens muss ich nicht noch draufzahlen. Das hätte dem Reisebudget den allerletzten Rest versetzt.

Aber ich will wieder am Anfang beginnen, drüben in *Cairns*.

Tony, unser Lehrer, versucht, uns die wichtigsten theoretischen Grundlagen des Tauchens beizubringen. Leider ist er als Lehrer ein absolut Leerer. Hätte ich das alles nicht schon ein paar Mal gehört, wäre vermutlich wenig hängengeblieben. Da ich aber schon ein 'versierter Taucher' bin - nur bislang ohne offizielles Papier - kann ich seine Lektionen gelassen über mich ergehen lassen. Der Nachmittag mit dem praktischen Teil läuft nicht viel besser: im kalten, ungeheizten Pool frieren wir uns weiß Gott was ab, absolvieren murrend die wenigen Übungen wie 'Maske ausblasen' und 'Buddy-Breathing', ehe es auch Tony zu kalt wird und er uns nach Hause schickt.

Am nächsten Tag das Gleiche von vorn: zwei wenig einprägsame Stunden Theorie und zwei Stunden kühle nasse Praxis. Es wird zunehmend ätzend. Doch ich will endlich mein PADI-Zertifikat haben. Dann folgt der erste Freitauchgang, dazu geht's auf einer kleinen Schaluppe hinaus zum eigentlichen Riff - und zur Schlussprüfung. Trotz Seekrankheit - der Skipper misst Windstärke acht - absolviere ich Theorie und Praxis ohne Fehler. Den Schein bekomme ich aber nur widerwillig, da ich den obligaten Witz nicht erzählen mag. Vorenthalten aber kann mir Tony das Papierchen schlecht! Endlich bin ich ein 'richtiger Taucher'.

Der Samstag, der erste freie Tag der Woche, ist wieder ganz der Arbeit gewidmet. Die Zeit drängt. Mit dem Sandfloh klappere ich sämtliche Schrotthändler

von *Cairns* und Umgebung ab und lasse mir Schätzungen zum Schrottwert geben. Das fordert der Zoll. Das Beste, was ich bekommen kann, sind neunhundert Dollar, das schlechteste vierhundertfünfzig. Die meisten wollen den Sandfloh gar nicht haben.

Am ersten Mai wird auch in Australien *Labour Day* gefeiert, dummerweise fällt der auf einen Sonntag. So einfach lassen sich die *Aussies* aber keinen Feiertag nehmen, also wird am Montag nachgefeiert! Zwei Tage habe ich dadurch Zeit, das nicht mehr benötigte Kleinzeug aus dem Sandfloh, auszuräumen, zu sortieren und vieles davon wegzuwerfen. Die Arbeit macht Null Spaß! Wann immer sich Ausflüchte finden lassen, drücke ich mich. Das Unterbewusstsein weint Krokodilstränen. Unumstößlich sind die allerletzten Tage der Reise und des Sandflohs angebrochen.

Kein erquickliches Gefühl!

Am besten hilft blinder Aktionismus. Keine Zeit zum Nachdenken lassen. Abends tröste ich mich mit Lobster und einem Kübel Rotwein.

Nach dem langen Wochenende erzählen mir die Zöllner endgültig, welche Abgaben ich entrichten muss: zweihundertneunzig Dollar! Fünfundvierzig Prozent Zoll, zwanzig Mehrwert- und zwanzig Prozent Verkaufssteuer. Ein Batzen Geld. Immerhin bleiben mir sechshundert, mit denen ich die Fracht der Souvenirs bezahlen kann.

Ab Mittag befreie ich den Sandfloh von allem, was ihn so einzigartig gemacht hatte. Alles wird abgebaut: entweder um es zu verschiffen oder den Nachbarn zu schenken. Nicht eine Schraube zu viel soll der Schrotthändler bekommen! Pünktlich erscheint am Tag drauf der Spediteur, im Nu sind die ‚personal effects‘ aufgelistet und aufgeladen, die in die Heimat schippern sollen.

Den Gang zur Schlachtbank absolviert der Sandfloh ohne Murren.

Nach der Zahlung aller Gebühren und dem *Clearing* des ‚Carnet de Passage‘ (beim Zoll) händigt der Schrotthändler schließlich den vereinbarten Scheck aus. Ein allerletztes Mal streiche ich dem UNIMOG über die Motorhaube und renne von Hof, ohne zurückzuschauen. Meine Tränen muss der Schrottie nicht sehen. Gerade rechtzeitig vor Torschluss kann ich den Scheck einlösen und bei ANSETT die Fracht bezahlen. Von den Tausend Utensilien bleibt mir ein windiges Blatt Papier: der Frachtbrief.

Ich stehe allein da!

Der Sandfloh ist am Ende. Die Reise ist zu Ende! Ich bin am Ende.

Zwei Tage bleiben, an denen tatsächlich ein paar Tränen kullern. Zu schmerzlich ist der Abschied von dem Kameraden, mit dem ich drei Kontinente erkundet und erfahren habe. Der so viele Erlebnisse mit mir geteilt, der mich durch Höhen und Tiefen dieser Reise begleitet hat. Der mir auch selbst so manchen Tiefschlag beschert hat. An ihn denke ich nur mit einem weinenden Auge zurück. Das andere lacht schon wieder und freut sich darauf, bald mit einem neuen, zuverlässigeren Gefährt auf große Tour gehen zu können.

Danach geht alles rasend schnell. Rudi und Anne, zwei nette Deutsche, kutschieren mich zurück nach *Townsville*. Nach einer kleinen Abschiedsfeier auf dem malerisch grünen Rasen der Uferpromenade trennen sich unsere Wege.

Langsam bekomme ich Übung im Abschied-nehmen.

Um acht Uhr abends fährt der Bus und spuckt mich nach einer viel zu kurzen Nacht im unbequemen Bussessel in *Mt. Isa* aus, einer staubigen Bergbaustadt im westlichen *Outback*. Über *Tennant Creek* gehts gleich weiter nach *Darwin* im tropisch heißen Norden des Kontinents. Im klimatisierten Zimmer muss ich dort endgültig Abschied vom fünften Kontinent nehmen. Das Fahrtenbuch endgültig zuklappen

Früh am Morgen bringt mich der Flieger nach *Jakarta*, wo ich ein letztes Mal meine Freundin treffen muss. Ramty, meine Ex. Auch diesen Teil meines Lebens muss ich hier zum Abschluss bringen, auch wenn die Aufgabe nicht leicht wird.

Nach der Trennung vom Sandfloh, dem „See you soon!“ an Australien, dem " Good Bye" an Ariani und Marianne und dem „Auf Wiedersehen“ für Rudi und Anne sollte ich auch diesen Abschied irgendwie hinkriegen!

Die Heimat hat mich wieder! Nach eineinhalb Jahren auf Achse finde ich mich in der altvertrauten Umgebung wieder. Die eigene Wohnung, die wohlbekannte Stadt, die Eltern, die Nachbarn. Viel hat sich nicht geändert. Nur ich fühle mich fremd und hilflos. Wie auf einem anderen Stern.

Schmerzhaft werde ich gewahr, dass das Abenteuer unwiderrufflich zu Ende ist. Dass die große Freiheit vorüber ist. Dass der Alltagstrott mich wieder gefangen nimmt. Jeden Tag ein bisschen mehr. Der Alltag mit seinen kleinen, unwichtigen Sorgen.

Doch ich sehe die Welt nun mit anderen Augen!

Noch habe ich einen Funken Hoffnung.

Die nächsten sechs Monate werde ich brauchen, die Reise ordentlich nachzubereiten. Fünfeinhalb Tausend Fotos warten darauf, gesichtet zu werden. Daraus werde ich vier - hoffentlich interessante und informative - Diashows zusammenstellen, die mit Musik und stimmungsvollen Bildern ein viel plastischeres Bild der Reise geben können als diese trockenen Tagebucheinträge. In den Bildern werde ich die Reise noch -zig Mal erleben können, werde in Gedanken wieder auf Achse sein, die Abenteuer noch einmal erleben.

Lasse ich in Gedanken die letzten achtzehn Monate und 56.283 Kilometer Revue passieren, so gibt es zahllose Momente, die mir wohl zeitlebens in Erinnerung bleiben werden und die ich im Tagebuch gar nicht alle festhalten konnte. Gerade diese kleinen Anekdoten aber sind es, die meine Erinnerungen und Eindrücke an fast zwei Dutzend bereiste Länder für viele Jahre lebendig erhalten.

Wenn ihr mich nach den absoluten Highlights der Reise fragt, so sind das mit Sicherheit

- die Durchquerung Zaïres mit ihren glücklich bestandenen Herausforderungen;

- die Zeit in Thailand, die mich den Glauben an die Menschen wiederfinden ließ und die mir die Kraft für längst überfällige Entscheidungen schenkte;
- die Durchquerung Borneos mit seiner abenteuerlichen Kieskahnfahrt und der waghalsigen Überquerung des Grenzhügels von Brunei;
- die Begegnung mit so vielen interessanten Menschen im Süden und Osten Australiens;
- das Tauchen am Great Barrier Reef, das Kennenlernen dieser stillen, farbenprächtigen Unterwasserwelt.

Auf die Frage „Welcher Kontinent oder welches Land war denn am interessantesten?“ habe ich dagegen keine Antwort parat. Jeder Kontinent und jedes Land hat seinen ganz eigenen Reiz und jedes Land hat mich - auf seine eigene Weise - nachhaltig geprägt. Da kann ich weder ein Land als besonders attraktiv noch ein anderes als besonders schwierig herausheben. Obwohl ... Aber lassen wir das.

In diesen eineinhalb Jahren habe ich Erfahrungen sammeln, habe ich Länder und Gegenden kennenlernen können, die manch einer nicht 'mal auf der Landkarte findet. Da stand ich auf Gipfeln, die höher sind als irgendetwas in Europa. Da habe ich Menschen kennengelernt, die so ganz anders sind als die Menschen daheim, die mich aber akzeptiert haben, so wie ich bin. Die mich verstanden haben.

Auf meiner persönlichen Landkarte gibt es dennoch eine ganze Reihe weißer Flecken, die früher oder später mit Leben und Eindrücken gefüllt werden wollen. Deshalb werde ich mich eines Tages wieder auf den Weg machen, um neue Menschen und Landschaften kennenzulernen, um die Welt besser zu verstehen und dadurch auch mich selbst. Ein paar der Möglichkeiten, die gerade durch meinen Kopf ziehen, sind

- die Panamericana von Alaska nach Feuerland
- die Seidenstraße von *Venedig* nach *Peking*

- die Rundtour *Nordkap* - Russland - *München*

Auch Afrika lockt mich nach wie vor. Sein Bann ist weiterhin ungebrochen. Afrikafieber ist eben nicht heilbar! Der ganze Nordosten und der große Süden sind noch weiß auf meiner Landkarte. Dort locken riesige Dünengebiete, herrliche Landschaften und freundliche Menschen nur darauf, kennengelernt zu werden.

Deshalb werde ich mich bald wieder auf den Weg machen.

AUF DEN WEG ZU NEUEN HORIZONTEN.