

Reisebericht Afrika; Januar 2014; Das Abenteuer beginnt; Wüste und Subsahara

Zuerst eine Korrektur zum vorangehenden Bericht. Dank eines aufmerksamen Lesers wurden wir belehrt, dass der Adler auf Asi's Schultern ein Geier sei. Asi ist das egal... tja, jedem seinen Vogel!

Nachdem Asi ihr altes MacBook aufgeräumt und die Daten gesichert hat, tauschen wir das Teil gegen 5 weitere Nächte in unserem Ferienparadies. Nach den Ferien sind nun wir gewappnet für das echte Abenteuer. Marokko ist schon fast Spanien und Spanien soll zumindest laut Gesetz Europa sein.

Sidi Ifni war früher eine spanische Enklave und über das Festland nur schwierig zu erreichen. Heute ist der Ort über gute Strassen an Restmarokko angebunden und dementsprechend stark frequentiert von Heini Hymer und seinesgleichen. (Heini Hymer ist unsere Bezeichnung für die europäischen Rentner in ihren Campingmobilen) Pikantes Detail: Dictatore Franco gab in den 70ern wohl den Ort Sidi Ifni an Marokko zurück, aber die Kaserne, der Hafen und der Flugplatz bleiben bis heute im Besitz von Spanien. Dasselbe gilt für alle ehemaligen spanischen Besitztümer und wird anscheinend von den Marokkanern respektiert.

Durch ein dicht bewachsenes Tal voller blühender Kakteen erreichen wir Guelmime. Die Stadt war früher Zentrum des Kamelhandels, das Geschäft scheint infolge der neuen Stassen und der vielen LKW's zunehmend abnehmend. Dafür gibt es in der lokalen Apotheke Vichy Nachtcreme (de Paris) günstiger als in CH zu kaufen!

Die Kamele, aus Mauretanien kommend, dienen heute fast nur noch als Fleischlieferanten, entsprechend sehen die Viecher auf dem Markt auch aus. Am meisten begehrt zur seltenen Tierhaltung sind die wertvollen weissen Kamele. Man sagt ihnen nach, dass sie in der Wüste Wasser finden und nennt sie dementsprechend „Sahara-GPS“.

In Südmarokko finden sich sehr viele uralte Land Rover der Serie 3 im

Einsatz als lokale Transportesel. Ein besseres System zur Arbeitsbeschaffung lässt sich kaum entwickeln, mit diesem Fahrzeug lernt man wirklich jede Werkstätte kennen. „Daktari“ (Landy Serie 3) darf anscheinend auch in Marokko nicht sterben!

In allen Geschäften und Haushalten sind Bilder der Königsfamilie sehr präsent. Interessantes Detail: Alle Frauen auf den Familienbilder tragen ihr Haar unverschleiert. Das hat Signalwirkung in den Städten. Viele jüngere Frauen zeigen ihre Haarpracht. Der König wolle einen moderaten und europakonformen Islamismus wird gemunkelt. Vegetation hat in Wüste gewechselt. Die unzähligen Sterne berühren den Horizont und gleich kommt Karl May um die Ecke oder John Wayne reitet vorbei. Kurz vor Laâyoune lädt das Camp Bedouin zum Übernachten ein.

Mitten in der Wüste hat ein Franzose seinen Traum verwirklicht und an einem Wasserfall! einen Campingplatz gebaut. Es gibt kühles Bier und gute Kontakte zu anderen Reisenden. Jan, ein älterer Holländer der das erste Mal aus Europa raus (aber bestimmt fünf mal mit dem DAF über den Gotthard!) ist erzählt, dass er bei der Einreise am Flughafen nach seinem Hotel gefragt wurde. Er wusste den Namen nicht, also schrieb der ältere Zöllner „Monhotel“ ins Dokument. Das merken wir uns. Später in Banjul will der Konsul von Sierra Leone unbedingt einen Hotelnamen haben zur Erteilung des Visa. Mit „Monhotel“ ist er absolut zufrieden ☺.



Die Atlantikküste ist berühmt für Langusten und Humer, das geht auch an uns nicht spurlos vorbei

Auf Laâyoune sind wir sehr gespannt. Immerhin haben wir vor 20 Jahren 10 Monate lang in diesem abgelegenen Ort gearbeitet. Sofort fahren wir vor unser altes Schweizer Camp, das mittlerweile die Basis für die ganze UNO Mission ist. Die Security will uns natürlich wegweisen, aber ihr älterer Chef erkennt unsere alten Ausweise und heisst uns willkommen. Alle sehnen sich nach „Les Bonnes Suisses“, was verständlich ist. Die uns nachfolgenden Truppen aus Bangladesch haben wohl nicht ganz dasselbe Budget wie die Schweizer hatten und dementsprechend wird weniger geboten. Die alten UN-Ausweise haben wir mit einer Büroklammer jeweils hinten im Pass fixiert. An den Checkpoints werden wir damit als pensionierte Soldaten erkannt und erhalten meistens eine bevorzugte Behandlung. Man ist ja schliesslich unter Kollegen.

Laâyoune ist, wie alle Orte in der Westsahara, extrem gewachsen und nicht mehr zu erkennen. Die vor 20 Jahren in die Sahara deportierten Marokkaner sind von ihren Flüchtlingszelten mittlerweile in vom Staat gebaute Wohnungen umgezogen. Hinter unserem ehemaligen Hotel Nagijr war Wüste, jetzt ist vom Nagijrdach aus die Wüste nicht mehr sichtbar. Selbst das alte spanische Fort steht nicht mehr, es wurde zum Teil abgebrochen und von einer Mauer umschlossen, ABER nicht überbaut (Grund siehe oben).



„Les Bonnes Suisses“ vor unserem alten Camp „Minurso“ in Laâyoune.

Dem Atlantik entlang zieht sich das Teerband durch die wunderschöne endlose Wüste. Wir könnten ewig so weiterfahren. Alle 500m (kein Witz) ist am Meeresufer ein Militärposten installiert zur Beobachtung des Strandes gegen eventuelle Immigranten. Europa hat sich hier wahrscheinlich im Tausch gegen den Kauf von Sardinien und Orangen einen zusätzlichen Schutz gegen ungewollte Einwanderer gekauft. In Dakhla hängen trotzdem viele Senegalesen herum, diese sind hier im doppelten Sinne gestrandet. Erstens im wirklichen Sinne, in dem sie Fischer (vermutlich an vereinbarten GPS Punkten) auf hoher See auffischen und nach Marokko „retten“ und zweitens weil sie aus Dakhla ohne entsprechende Papiere nicht wegkommen. Die Strasse der Hoffnung bis nach Europa ist steinig und voller harter Hürden für auswanderungsfreudige Schwarzafrikaner.

Das Städtchen Dakhla hörte früher hinter dem Restaurant „Casa Juan“ auf. Heute ist viel dazu gebaut worden, Dakhla ist eine Stadt geworden. Der alte Juan, ein ehemaliger spanischer Fremdenlegionär, der nach Abzug der Spanier geblieben ist, führte das Restaurant. Es war die einzige Kneipe, die Alkohol ausschank und dementsprechend früher unsere Partybasis. Mittlerweile ist Juan gestorben, die Beiz heisst „Casa Luis“ und schenkt auch Alkohol aus. Überall findet man Wein und Bier, sei es im Hotel Mauretania in Tiznit oder in Marrakesh das Cola special (Rotwein in Colaflaschen umgefüllt)...

Nachts ist die 4-spurige Einfallstrasse mit grünen Strassenlampen ausgeleuchtet. Das soll an den grünen Marsch von 1974 zur „Befreiung“ der Westsahara erinnern. Es beleuchtet die Strasse nicht wirklich, wirkt aber cool. Das Internet ist wie überall in Marokko sehr schnell und die Infrastruktur top. In den Teehäusern sitzen alle in Reihen und gaffen auf dem grossen Flachbildschirm irgendein Fussballspiel. Kommunikation findet bei diesem Lärm und der Kinobestuhlung keine mehr statt. Die Fussballverblödung schreitet auch in diesem Teil der Erde voran. Willkommen in Europa und vielen Dank Sepp Blatter. Früher hatte man in den Teehäusern meistens angeregte Diskussionen

mit den gwundrigen Einheimischen. Trotz aller Entwicklung spüren wir, dass die meisten Menschen am Leben zu nagen haben, sei es wegen Geldnot (arm, fast arm oder working poor), Sinnfragen oder Überforderung (Familie, Partner, Mitmenschen, Job, Umfeld...).

In Dakhla füllen wir unsere Wasservorräte auf. Beim grossen Wasserturm gibt es Trinkwasser ab dem Schlauch. Die „Heini Hymers“ füllen ihre 250 Liter Tanks, die Warteschlange ist lang. Ich stelle mich mit unserem 20 Liter Kanister gleich beim Schlauch an und prompt gibt es Ärger mit den anstehenden Franzosen. Sie wollen nicht einsehen, dass mein kleiner Kanister während der Zeit des Fahrzeugwechsels aufgefüllt werden kann und niemanden behindert. Ein kleines „Pourboire“ an den marokkanischen Schlauchführer gewährt den VIP Status und mein Kanister wird sofort gefüllt. Die bösen Kommentare und ärgerlichen Blicke sind nun mal da und so lasse ich gleich den zweiten Kanister auch auffüllen. Einer, der sich besonders aufregt, trägt rote Hosen; wie sangen wir in der Kindheit: „D Franzose mit de rote Hose u de gäube Finke, puhhh die...“

Die einzige Landgrenze von Marokko war früher für den bürokratischen Aufwand berücksichtigt. Wir erreichen die Warteschlange um 11:00 und haben 30 senegalische Autoschieber mit ihren vollbepackten Fahrzeugen vor uns. Der Durchsatz beläuft sich auf 8-10 Fahrzeuge pro Stunde. Wir buchen beim Tankstellenwart den VIP Service. 2 Euro für ihn und 10 Euro für den Gendarmen und schon stehen wir zuvorderst am Zolleingang. Der Prozess läuft sauber durch, danach kommen die 4km holprige Felspiste zum mauretanischen Zoll. Die Piste durch das ehemalige Minenfeld ist gesäumt von unzähligen Autowracks, die natürlich nicht auf Minen führen, sondern es nur noch in dieses Niemandsland zwischen Marokko und Senegal geschafft haben. Von Ersatzteiljägern wurden die Autos gleich vor Ort ausgeschlachtet. Um 13.00 verlassen wir den mauretanischen Zoll. In zwei Stunden diese Grenze zu schaffen scheint eine reife Leistung. Mauretanien hat die biometrische Erfassung der Reisenden eingeführt. Finger werden gescannt und Fotos genommen, alles läuft super korrekt ab. Ich frage mich allerdings seit Ed Snowdon (CIA-Agent), wer wohl alles weiss, dass wir uns hier aufhalten. In Mauretanien ist Alkoholika streng verboten, die Durchsuchung verläuft aber eher lasch. Wenn ich das gewusst hätte! Kurz vor der Grenze, beim



Mraga, der Parkranger im Nationalpark von Cape Blanc

Auftanken mit dem billigsten Sprit in Afrika, schenkt mir der streng moslemische Tankwart eine Dose Bier, die er von einem Touristen erhalten hat. Ich will sie mir noch schnell reinziehen, aber Asi hat kein Erbarmen. Mit einer Bierfahne nach Mauretanien einreisen sei ein No-Go und leert die Dose am Strassenrand aus. Wir bewältigen die nachfolgende Krise. Dafür werden überall im Lande alkoholfreie Biere angeboten, viele in verschiedenen Geschmacksrichtungen wie Ananas, Mango, Ginger, Curry und dergleichen mehr.

Nouadibou, die zweitgrösste Stadt Mauretaniens, sieht aus wie ein unendliches Bidonville (Anm. d. Verf.: afrikanischer Slum, aus alten aufgeschnittenen Oelfässern gebaut). Sämtliche Mercedes 190 Diesel, die jemals gebaut wurden, werden in dieser Stadt aufgebraucht. Sie fahren in Stufen 1 – 10 des Zerfalls, wobei bereits Stufe 2 die Schweizer MFK nicht mehr schaffen würde. Der Verkehr verläuft langsam und übersichtlich, grundsätzlich hat jeder Vortritt. Bienvenu en Afrique.

Am Cape Blanc, dem südlichen Zipfelende der Stadt ist ein Naturschutzpark eingerichtet. Die Sehenswürdigkeit besteht aus einem seltenen Mönchs-Seehund, der dort lebt. Er heisst Mraga, was soviel wie Parkranger bedeutet. Das hat etwas, denn er zeigt sich im Wasser auf das Pfeiffen

des Parkwächters. Klar kaufen wir ihm das nicht ab, aber er demonstriert sein Können an der 20m hohen Klippe indem immer wieder komische Sequenzen pfeift und. Nach etwa 2 Minuten unterbricht Mraga sein abendliches fischen und zeigt sich uns. Der Seehund schwimmt für uns ein paar Fotorunden und verschwindet wieder. Der Parkwächter hat sein Trinkgeld auf sicher.

In Nouadibou endet die Erzbahn aus Zouerat. Mit den längsten Zügen der Welt wird das Eisenerz aus der Wüste über 600km zur Verschiffung gebracht. Für mich als SBB Mitarbeiter ist die Bahn an sich eine Sehenswürdigkeit. Interessant gestaltet sich die Gleiskontrolle. Eine Lok zieht einen Gebläsewagen, der mit voller Kraft den Sand aus den Schienenzwischenräumen bläst. Im Abstand von 200m folgt der Gleisinspektor dem Zug und begutachtet das Trasse und die Schienen in einem Toyota Hilux über das Geleis fahrend. Das Ganze erfolgt mit einer Geschwindigkeit von etwa 40 km/h.



Das schlimme Brot aus louik (Foto vor dem Essen)

Zwischen Nouadibou und Nouakchott wurde 2005 eine neue Strasse fertiggestellt. Vorher wurde entlang des Meeres über den Strand gefahren. Die sogenannte Ebbe-Piste war für den Schwerverkehr nur begrenzt praktikabel. Heute ist ein Teil der Strecke umfunktioniert worden in einen Nationalpark. Im Gebiet haben sich viele fischfressende Zugvögel wie Flamingos, Reiher oder Pelikane über den Winter niedergelassen und können beobachtet werden. Die Zu- und Wegfahrt zur alten Strandpiste benötigt alle Allradtricks, die wir auf Lager haben. Bei einem Campingplatz der „Cooperative des Femmes“ in louik am Meer übernachteten wir. Man will den sanften Tourismus entwickeln, was an sich begrüßenswert ist. Die Damen nennen als erstes den überhöhten Preis für einen Parkplatz und bieten immerhin eine Kübeldusche mit 1 Liter Wasser pro Person. Im weit ausgelegten Sinne der Entwicklungshilfe bezahlen wir den Preis und ordern ein Fischessen. Der Fisch ist zwar gut, aber das Brot ging wahrscheinlich durch mehrere ungewaschene Hände und mündete bei mir in eine mehrtägige Rache des Darms. Auf dem Rückweg suchen wir mit Hilfe des iPad-GPS die richtige Piste, finden eine

falsche, die ins Nichts führt und infolge Tiefsand in 2 Stunden schaufeln ausartet. Wir verzichten in Zukunft auf das neuartige Zeug und vertrauen wie immer auf unseren Instinkt und den alten Recta Kompass; ja genau, der mit der Schnur.

Auf den vielen Kilometern ergeben sich die Resultate unserer Studien zum Tierverhalten gegenüber dem motorisierten Verkehr. Die Ziegen haben sich das Verkehrsgen angeeignet. Sie reagieren auf intensives Hupen und verlassen die Strasse wieder und zwar auf die Seite, von der sie sie betreten haben. Die Kamele haben eine Reaktionszeit von 20 Sekunden, bis die Information „Achtung; Auto in Anfahrt“ im Hirn verarbeitet ist und sie die Strasse verlassen. Oft ist diese Zeit zu lang, wie die zahlreichen Kamelleichen am Strassenrand belegen.

Der Handel über die neue Strassenverbindung Tanger - Senegal hat sich etabliert. Ein Holländer baut in Senegal auf riesigen Feldern Bohnen an. Marokkanische Trucker bringen die Aufleger bis

nach Tanger auf die Fähre. In Algeciras werden sie von holländischen Truckern abgeholt und nach Holland zum Verkauf gebracht. Damit kommen nun nach den Blumen auch Bohnen aus Holland. In Nouakchott besuchen wir den schweizerischen Konsul und wollen uns informieren zu Land und Leuten. Es handelt sich dabei nicht um einen ansässigen Schweizer, sondern um einen Mauretanier, der von seinem Land erstaunlich wenig zu erzählen hat. Er prahlt vor allem mit seinen 17 Kindern und dass er weiss, wo Thun liegt. Ein wirklich würdiger Vertreter unseres Landes! In der Hauptstadt des Landes gibt es alles zu kaufen, aber produziert wird kaum etwas. Sogar die Datteln werden aus Tunesien importiert, dabei soll in Atar die Dattelpalme als erstes kultiviert worden sein. Nouakchott bietet dem Reisenden recht wenig, aber mit offenen Augen gibt es trotzdem einiges zu sehen. Zum Beispiel die interessanten Namen der Shops: votre Pub ici; RoyaLuxe; Chopping Paradiese für Kleiderläden; Golden Food; Pressing Galaxy für eine Wäschereinigung; Planet Pub für eine Papeterie; Star Boutique für eine Tankstelle; die Aufzählung ist nicht abschliessend.

Atar, das sehr malerisch in Tafelberge eingebettet ist, gilt als heimliche Hauptstadt der Mauren, wobei äusserlich nicht viel davon festzustellen ist. Es waren aber diese Leute, die vor vielen hundert Jahren Spanien besetzt hatten und auf ihren Eroberungszügen sogar St. Gallen erreichten! Es ist offiziell, dass in Martigny eine grosse Anzahl Einwohner einen dunkleren Teint hat, was wohl auf eine erhöhte Fraternisierung mit den Mauren zurückzuführen ist. Alt Bundesrat Couchepin kommt übrigens auch aus Martigny...

Der Ausflug nach Chinguetti beschert uns eine schwere Wellblechpiste, die bei Geschwindigkeiten um die 40 km/h den Wagen nach und nach in seine Einzelteile zerrüttelt. 5 oder 105



Üble Wellblechpiste nach Chinguetti

ist die Devise. Mit 105 km/h fährt es sich entspannt, da der Toyota immer nur über die höchsten Buckel des Wellblechs schlittert. Lenkungs- und Bremsmanöver werden zum Risiko. Glücklicherweise hat es nur wenig Gegenverkehr, dieser ist an einer massiven Staubwolke von weiten sichtbar. Chinguetti selber hat viel von seinem Flair verloren. Der einst zugesandete Ortsteil ist wieder bevölkert, das ehemalige Filmfort, von dessen Zinnen aus die atemberaubende Sicht auf Sand, Palmen und Sonne anfiel, wird von der Gendarmerie belegt und die Menschen betteln recht aufdringlich nach Geld und Geschenken. Es ist ein normales Wüstenkaff, Touristen besuchen Chinguetti wahrscheinlich nur noch wegen dem vor Jahren dort gedrehten Film „Laurenc von Arabien“.

In Mauretanien gilt wie überall in islamischen Ländern das islamische Grund- und Bodenrecht. Wenn jemand ein Grundstück kauft, muss er innerhalb von 3 Jahren etwas bauen darauf, sonst fällt das Land an die Gemeinde. Damit wollte die Religion schon vor 2000 Jahren die Bodenspekulation verhindern. Der Ansatz imponiert uns.

Wir bewegen uns in einem Toyota Hilux Land. Ein Neuwagen kostet als Direktimport von Dubai umgerechnet CHF 20'000.-. Der Wagen ist hier so verbreitet wie der Käfer der 60er Jahren bei uns

war. Dementsprechend gut ist die Versorgungslage mit Ersatzteilen. Wir brauchen zwar nichts, lassen aber endlich die seit der letzten Indienreise defekte Klimaanlage reparieren.

In Mauretanien hat sich seit dem Mittelalter meiner Meinung nach nicht wirklich viel entwickelt. Die Menschen ticken und sind gekleidet wie vor 2000 Jahren mit den einzigen Ausnahmen: Handy, Hilux und Plastikschuhe. Die Hierarchien sind klar. Je hellhäutiger, je höherwertig in der Gesellschaft. Gemäss UN Report von 2010 sollen im Land noch rund 340'000 Sklaven (10% der Bevölkerung) gehalten werden! Die Sklaverei wurde erst in den 80er Jahren offiziell abgeschafft und steht unter Strafe, aber es wurde noch nie jemand deswegen verurteilt. Positiv dagegen entwickelt sich die Situation zur Beschneidung der Frauen. Die Fatwa (religiöses Gesetz), ausgesprochen von den höchsten islamischen Richtern in Kairo, die besagt, dass die Beschneidung dem Koran widerspricht, wird im streng islamischen Land ernst genommen. Die Fatwa kam nur durch den unermüdlichen Einsatz von Rüdiger Nehberg zustande. Seine Institution TARGET gilt es zu unterstützen.

Leider ist der Tourismus in Mauretanien fast versiegt. Seit Frankreich 2009 das Land auf „rot“ gesetzt hat, verliessen alle NGO's das Land und Reiseveranstalter bieten keine Ziele mehr an. Gemäss verschiedenen Quellen spurte anscheinend der neue Präsident zu wenig und so musste Paris ein Exempel statuieren. Diese Entwicklung traf das Land im Mark, tausende Jobs wurden vernichtet. So wundert es nicht, dass die Leute manchmal Mühe haben zu verstehen, dass wir als Einzelreisende nicht ganz Mauretanien unterstützen können. Ein grosses Problem stellt, wie in fast allen afrikansichen Ländern, die Korruption dar. Die Einnahmen aus der Förderung von diversen Bodenschätzen kommen der Bevölkerung kaum zugute und verschwinden in privaten Taschen. Jeder Checkpoint verlangt seit dem Eintritt in die Westsahara eine sogenannte Fiche. Es handelt sich dabei um ein Papier, auf dem unsere Passdaten und die wichtigsten Fahrzeuginfos gelistet sind. Damit können die Kontrollen sehr rasch passiert werden. Oft strecken wir dem Postenpersonal von Polizei, Militär, Zoll, Sûrete National oder wem auch immer die Fiche hin, während wir langsam vorbeifahren und halten nicht mal an. Bis zur Grenze nach Senegal werden rund 50 Kopien verbraucht, unsere Reise ist damit gut dokumentiert in Marokko sowie Mauretanien.

Seit Atar spuckt der 4. Gang und fällt beim Gas wegnehmen immer mal wieder raus.

Der Senegal Fluss bildet die Grenze zwischen Mauretanien und Senegal. Im Delta sind auf beiden Seiten grosse Nationalpärke eingerichtet worden. Im Park Diawling haben sich die Flamingos niedergelassen. Ein Heer von geschätz-



Flamingos und Pelikane in den Nationalpärken von Mauretanien und Senegal



ten 30'000 Tieren fischt in der Abendsonne. Wir kommen zu Fuss so Nahe an die Tiere heran, dass mit dem Feldstecher die Details zu sehen sind. Von weitem ist nur ein rosarot leuchtender Streifen zu sehen. Im Park Djoudi, auf der senegalesischen Seite

bringt uns eine Bootstour zu den Nistplätzen der Pelikane. Auf einer Insel haben sich viele tausend

Tiere versammelt. Die Jungtiere wollen gefüttert werden und schreien nach Nahrung. Der Lärm ist horrend. Als letzte Zugvögel haben wir im November unsere Breitengrade verlassen. In Südspanien begegneten wir den Staren, in Marokko den Schwalben, in Mauretaniens den Flamingos und in Senegal den Pelikanen und Kranichen.

Zwischen Mauretaniens und Senegal gibt es die Grenzübergänge bei Rosso und Diamma. Beide sind bei Touristen für Abzocke durch die Beamten berüchtigt. Wir wählen Diamma und treffen auf einen kaum frequentierten Übergang, weil hier LKW's verboten sind. Die Beamten haben also viel Zeit! Natürlich kommen die obligaten Forderungen nach 10 Euro hier und 10 Euro da für eine Leistung, die normal in der Visagebühr enthalten ist. Beim Zoll ist auf beiden Seiten eine Gebühr zu zahlen, aber dazu gibt es offizielle Quittungen und alle ist ok. Die Polizei will mir auf beiden Seiten keine Quittung ausstellen und ich mache klar: ohne Quittung kein Geld. Nach kurzer, aber heftiger Diskussion sehen die Beamten ein, dass heute jemand anderes ihr Abendessen zahlen muss und lassen uns ziehen. Seit Anfang Jahr besagt eine neue Regelung, dass an den Nordgrenzen nur ein Laissez-Passer für 3 Tage ausgestellt wird und alle Touristen in Dakar am Hafen die offizielle Zollabfertigung durchführen müssen. Damit haben wir Stress eingefangen. Es bleibt für die Besichtigung von St. Louis nur wenig Zeit, aber doch genug, um beim Libanesen zwei Flaschen Wein und eine Flasche Pastis zu kaufen.

Seit St. Louis spuckt auch der 3. Gang und fällt beim Gas wegnehmen immer mal wieder raus. Die Affen, die zwischendurch auf der Strasse sitzen, erkennen unser mechanisches Problem sofort, sie lassen sich auf keine Kraftprobe ein und verschwinden blitzartig von der Strasse.



Autobahn in Dakar, immerhin fahren alle in die gleiche Richtung

Kurz vor Dakar winkt uns ein Polizist an die Seite und fängt sofort an, die hintere Beleuchtung zu kontrollieren. Ich schalte auf sein Geheiss alles durch; Blinker, Warnblinker, Stopp, Licht und Rückwärtsgang. Erst jetzt kommt er ans Fenster und ich sehe im sofort an, dass er beschäftigt ist mit dem Ausdenken eines Phantasievergehens. Ich verwickle ihn in ein Gespräch um die schwierige Einreise in den doch sehr schönen Senegal. Er durchschaut meinen Trick, aber unser Blickkontakt signalisiert ihm, dass sich hier zwei ebenbürtige Gegner treffen.

In unserem gegenseitigen Grinsen spiegelt sich genau diese Erkenntnis und er wünscht uns einen schönen Tag.

In Dakar finden wir das Hauptzollamt am Hafen recht einfach. Im Gegensatz zu vielen andern Touristen empfinden wir die Stadt zwar gross, aber entspannt und gut organisiert. Der Verkehr verläuft ruhig und die Fahrer sind im allgemeinen zuvorkommend. Im französischen Supermarkt „Casino“ gibt es Frischfleisch, Wein, Käse von der Bank und auch sonst alles, was das Herz begehrt. Asi findet einzig ihren Appenzeller nicht. In der ganzen Stadt hat der aktuelle Präsident Statussymbole bauen lassen; 30 km Autobahn in Zentrum, ein riesiges Monument einer senegalesischen Familie auf einem Hügel, ein neues Staatstheater usw. bei den Einheimischen hat der Präsident dafür den Übernamen „Le Pâtissier“ erhalten.



Monument in Dakar, gespendet von „Le Pâtissier“

Auffallend viele der bunt gekleideten, stolzen Frauen tragen Perücken. Die Afrikanerinnen haben sehr krauses Haar, das sich fast nicht kämmen lässt. Es ist einfacher und dazu noch „en Mode“, sich mit verschiedenen Perücken einzudecken. Sämtliche „Weltfrisuren“ sind günstig zu haben und das ganze wirkt recht attraktiv. Die ehemalige Sklaveninsel Gorée ist heute eingestuft als UNESCO Weltkulturerbe und wird von uns besucht, schliesslich war Billy Clinton auch hier.

Ab Dakar sind der 3. und 4. Gang nicht mehr zu gebrauchen. Wir fahren im 1. 2. und 5. Gang. Bis Dakar hatten wir für die Reparatur nirgends Zeit und Dakar ist zu gross, um einen guten Mechaniker zu finden. Das Problem wird im nächsten Land gelöst.

Von Dakar Richtung Gambia beginnt das Land der Baobab oder Affenbrot Bäume. So eine stämmige, aber doch feine Pflanze kann irgendwie nur in Afrika wachsen. Sein Holz ist so faserig, dass es nur als Brennholz genutzt werden kann. Das artet aber in viel schweisstreibender Arbeit aus. Der Senegalese benutzt dann doch lieber Gas und so bleiben die vielen schönen Bäume, die aussehen wie wenn sie mit den Wurzeln gen Himmel in die Erde gesteckt worden wären, zur Freude des Touristen stehen.

Parallel zur Strasse wird bis zum Ort Fatick ein tiefer Graben von Hand ausgehoben. In regelmässigen Abständen stehen grosse Rollen mit Fiberkabel zur Verlegung bereit. Die Grabenarbeit wird in Losen an die Bevölkerung vergeben und viele haben dadurch Arbeit. Die Dörfer entlang der Route werden so recht günstig eine moderne Kommunikation erhalten. Mir gefällt der Ansatz der Arbeitsverteilung. Die eigenen Ressourcen werden optimal genutzt.



Dorfszene; Afrika hat definitiv begonnen.

Die Grenzformalitäten nach Gambia gehen bis auf den senegalesischen Polizeiposten zügig von statten. Die obligaten 10 Euro werden wieder mal gefordert und dazu sehr hartnäckig. Kein Trick scheint zu funktionieren und so ist es Zeit für meine Geheimwaffe. Ich bringe Asi ins Spiel und setze mich vor dem Posten auf den bequemen Stuhl des Polizisten. Nach einer halben Stunde ist der 4 Mann starke Posten eingebrochen und Asi kommt mit den Pässen wedelnd rausspaziert. Wir passieren ohne Schmiermittel, aber Asi leidet unter einem signifikanten Energieverlust.

The Gambia hat eine englische Kolonialvergangenheit. In den Supermärkten wähnt man sich mehr im TESCO als im französischen Casino. Roquefort ist ersetzt worden durch Baked Beans in Tomato Sauce. Die Menschen haben die gleiche Religion wie in Senegal und sprechen grenzüberschreitend in der Stammessprache Wolof miteinander. Die Fähre über den Gambia River funktioniert wieder, aber durch den Rückstau reichte es für uns nicht mehr am selben Tag zur Überfahrt. Auf dem Hafengelände verbringen wir die Nacht und erreichen die Hauptstadt Banjul am Freitag morgen. Die Ämter und Botschaften haben geschlossen, am Freitag sei islamischer Sonntag, am Sonntag sei geschlossen wegen der vielen Christen und dazwischen werde nicht gearbeitet. Die Behörden arbeiten in Gambia nur von Montag bis Donnerstag. Auf dem seit der Westsahara penetrant ausgeschriebenen Camping Sukuta verbringen wir die Tage bis Montag, um unser Getriebeproblem anzugehen.

Cappi, der empfohlene Mechaniker meint, das Getriebe sei nicht mehr zu retten und sucht bereits Ersatz. Ich frage bei „Google“ nach und siehe da, das Problem ist in den USA bekannt, weil dort mit den Hilux sehr viele Miles gefahren werden. Der Führungssitz des Ganghebels ist ausgeschlagen. Es handelt sich dabei um ein simples Silikonteil, im Internet für USD 10.- zu haben. Unser Ring war nur noch in bröseln vorhanden; kleine Ursache, grosse Wirkung. Toyota Gambia hat natürlich nichts am Lager und die Bestellung dauere 4 Wochen, ob ich nicht einen neuen Hilux wolle?? Bei

den libanesischen Teilehändlern findet sich nichts, aber Linam, ein Afrikaner, hat in seinem „Japan Parts Shop for all Make“ das Teil vorrätig. Nach einer halben Stunde habe ich den Sitz gewechselt und das Getriebe schaltet sich wieder wie neu.

Im Markt von Banjul lässt sich Asi von Ali Joof, dem lokalen Mediziner, mit Kauri Muscheln das Orakel werfen. Er wirft die Muscheln viele Male und gibt seine Erkenntnisse laufend zum Besten. Die wichtigste Aussage lautet: Asi werde eine lange und friedlich Reise vor sich haben. Der Mann ist seinen Preis definitiv wert.



Der alte und der neue Schaltstocksitz im Getriebe des Toyota. Das Bild stammt aus dem Internet. Unser Sitz war nur noch Brösel in kleinen Teilchen.