

## Reisebericht Afrika Mai 2014; Die intensive Reise in den Süden

Zurück in Lomé feiern wir mit den Togolesen den 1. Mai. Überall werden riesige Lautsprechertürme aufgestellt und die Regler stehen grundsätzlich auf vollem Anschlag. Leider ist die Musik nicht wirklich attraktiv, zumindest nicht für unsere Ohren. Der ewig gleiche Afro-Pop wandelt sich relativ schnell von lauter Musik zur Nervensäge. In der Strandbar nebenan trifft Toyota-Togo mit über 100 Leuten ein. Sie haben die komplette Infrastruktur für das Grillfest dabei. Im Gegensatz zu Europa enden die Festivitäten hier meistens mit Einbruch der Dunkelheit. Das hat wohl damit zu tun, dass die Einheimischen an Nachtgeister glauben, genauso wie sie an Geister und Dämonen im Meer glauben und daher nicht im Meer baden gehen.

Julienne, eine uns bekannte Togolesin die wir aus der Schweiz kennen, besucht uns mit ihrem Ehemann. Er ist in unserem Alter und hat sein Studium zum Elektroingenieur in Russland absolviert. Heute arbeitet er bei Togocom im Bereich der Datennetze. Ich bewege mich in einem ähnlichen beruflichen Umfeld und so haben wir viel zu diskutieren. Er betreut fast die gleiche technische Ausrüstung die wir in der Schweiz haben. Dies ist nicht weiter verwunderlich, da es in dieser Sparte nur noch wenige Anbieter gibt.



Mit dem König von Baguida

Eines morgens wird neben der Strandbar ein Mensch angespült. Die Polizei schaut kurz vorbei, lässt ihn aber liegen. Niemand vermisst ihn und so bleibt er bis zur nächsten Flut die Quartierattraktion. Selbst der König von Baguida trifft zur Begutachtung in der Bar ein. Er ist ein wirklicher König, hat aber neben einigen repräsentativen Pflichten mit seinem Amt nicht allzu viel Arbeit. Höchstens bei Familienstreitereien spielt er als Schlichter noch eine Rolle. Gemäss verschiedenen Aussagen landete er wegen Unterschlagung auch schon mal im Gefängnis und lernte dabei die Welt von innen kennen. Trotzdem ist er allseits anerkannt. Ich spendiere ihm ein Bier und er bedankt sich mit „merci pour le Cadeau“. Der Tote am Strand ist am nächsten Tag immer noch da, das Meer hat ihn um 300 Meter verschoben. Irgendwann räumt ihn bestimmt jemand weg und gönnt ihm die letzte Ruhe.

In Lomé klärt uns ein Libanese in seiner Cafeteria zur neuen Spezies auf, den weissen Afrikanern. Er meint damit die Einwohner der USA. Seiner Ansicht nach lieben die Amis dieselbe Musik wie die Afrikaner, denselben

Frauentyp, dieselben Farben und dasselbe Essen. An den Haaren herbeigezogen ist der Vergleich in unsern Augen nicht, zumal zumindest in Ghana die amerikanischen Touristen sich höchstens durch die Hautfarbe von den Einheimischen unterscheiden...

Unsere Aktivitäten drehen sich um die Planung der Weiterreise. Der Entscheid ist so gefallen, dass wir versuchen wollen, auf eigener Achse den Süden von Afrika zu erreichen. Knackpunkte sind die Visa für Angola und Nigeria. Die Visas für die beiden Kongo erhalten wir am gleichen Tag! Das Visa für Gabun benötigt mehr Aufwand, doch es ist nach 2 Tagen auch in unseren Pässen. Visas in Afrika sind oft überrissen teuer. Mit den drei Visa sind wir 700 Franken ärmer! Das Angola Visa ist in Togo nicht zu erhalten, der Konsul sendet alles

nach Nigeria, was 4 Wochen und damit zu lange dauert. Wichtig für unsere Weiterreise ist das Visa für Nigeria. Die Leute vom Konsulardienst sind zwar freundlich, wollen aber immer neue Antrags- oder Begründungsschreiben haben. Warum wir in einem Auto fahren, welche Hotels gebucht wurden, warum wir nicht togolesische Bürger sind, warum wir die Visa nicht in der Schweiz beantragt haben etc. Nach vier Botschaftsbesuchen und einem Zentimeter Papierstapel kommt das endgültige „Nein“. Es wird uns zwar nicht offen gesagt warum, aber zwischen den Zeilen filtern wir heraus, dass die Absage politische Gründe hat. Zur Zeit hat das Land grosse interne Probleme im Norden des Landes mit der Boko Haram Sekte, welche mit der Entführung von 200 Schulmädchen für Schlagzeilen sorgt. Im Süden treiben Banditen in derartigem Ausmass ihr Unwesen, dass die Lage für Touristen selbst am helllichten Tag gefährlich wird.

Uns bleiben 2 Alternativen. Nigeria im Norden umfahren oder nach Süden verschiffen. Die Fahrt in den Norden scheidet aus; zum Einen ist es momentan massiv zu heiss, zum Andern ist die Strecke für Touristen eher unsicherer als durch Nigeria. Bleibt das Verschiffen.

Twa (so nennt er sich), der erste Agent, den wir in Lomé kontaktieren fährt uns durch das vom Platzregen überflutete Hafenviertel kreuz und quer voran mit seinem Motorrad, um bei einer Speditionsfirma vorstellig zu werden. Die zick-zack Fahrt erweist sich als Finte, beim Verlassen des Speditionsgebäudes sehen wir keine hundert Meter entfernt die Hauptstrasse. Wahrscheinlich sollten wir die Firma nicht mehr finden um ihn umgehen zu können. Das Verwirrspiel bringt nicht den gewünschten Erfolg, Lomé ist für solche Aktionen zu klein. Wenn das schon so anfängt, scheint sich der Ort für eine Verschiffung nicht zu eignen.

Google weiss mal wieder weiter. In Tema, dem Handelshafen von Ghana, legt Mitte Mai der Autotransporter „Glovis Champion“ an. Das fast neue Schiff bringt meist gebrauchte Autos nach Afrika und Australien, um dann mit japanischen Neuwagen wieder zurück nach Europa zu dampfen. Nach Tema läuft der Frachter Pointe Noir in Congo an und danach Walvis Bay in Namibia. Das passt perfekt. Nach einigem Mailverkehr mit der Reederei in Holland und ihren Leuten in

Tema wird die Verschiffung immer klarer. Am Ende wechseln 1650 Euros innerhalb der UBS den Besitzer und der Transport ist geregelt. Im Preis sind alle Aufwendungen in Ghana und der Schifftransport enthalten, es bleiben noch die Kosten in Namibia offen.

Langsam ist Zeit, den Toyota für seine Reise vorzubereiten. Die Verschiffung erfolgt durch RORO (Roll On – Roll Off), das heisst, der Wagen wird durch irgendjemand auf das Schiff gefahren, parkiert, vertäut und am Zielhafen durch jemand anderen wieder vom Schiff gefahren. In den Hafengebieten sind die Abstellplätze der Autos meistens nicht oder ungenügend gesichert und haben weltweit einen schlechten Ruf. Das Risikopotenzial für einen Schaden am Fahrzeug ist dementsprechend hoch. Also lasse ich beim lokalen Metallbauer aus Winkeleisen einen Rahmen fertigen, der genau auf unseren Durchgang nach hinten passt. Auf diesen Rahmen wird ein stabiles Blech geschweisst. Die ganze Konstruktion wird nun mit



Anpassen der Sperre nach hinten als Schutztrennung zwischen Führerkabine und Wohnteil

Gewindestangen an Gegenstreben gezogen und schliesst in unsern Augen vandalensicher. Mit dem Büchsenöffner am Victorinox lässt sich nichts mehr ausrichten. Der afrikanische Schweisser und sein Team verrichteten in kürzester Zeit einen Super Job. Wenn sie wirklich wollen, bringen sie erstaunliches zustande.

Sämtliche Gegenstände aus der Führerkabine werden nach hinten verschoben, selbst die Musikanlage baue ich aus. So vorbereitet geben wir den Wagen am 15. Mai der Spedition NMT in Tema ab. Die Firma ist spezialisiert auf den RORO Versand von Fahrzeugen aller Art, darunter auch Luxuskarossen (wie unser Toyota natürlich). Bert Susebeck, ein Holländer, der das lokale Büro in Tema führt, kennt die Ängste der Overlander und beruhigt uns erstmal mit Kaffee und Kuchen. Mr. Kingsley, sein operativer Chef wuselt mit den Zöllnern herum und erledigt die Ausfuhrpapiere. Uns wurde versichert, dass der Wagen in Ghana auf einem bewachten Platz steht und im Schiff die Autos nie aufgebrochen werden.



Der Nüsslibettler auf dem Flughafen von Lomé. Man beachte die geschäftstaugliche Fussbekleidung

Die Glovis Champion gehört nicht NMT, sondern einem Inverstor in Korea. NMT mietet lediglich Volumen und teilt sich das Schiff mit vielen andern Autospediteuren. Am 17. Mai legt die Glovis Champion in Tema ab. Die meisten Schiffe senden regelmässig ihre Position, über das Internet kann die Reise mitverfolgt werden (z.B. auf [marinetraffic.com](http://marinetraffic.com)).

Die zwei Wochen bis Mitte Mai waren geprägt vom Visa-Wahnsinn und den Vorbereitungen zur Autoverschiffung. Es wurde nie langweilig, zumal in Togo das Internet immer mal wieder streikte. Jetzt geht es vor allem darum, unsere Reise in den Süden zu planen und zu organisieren. Die bereits gekauften Visas möchten wir nicht ungenutzt verfallen lassen, zumal ich in Gabun einen Auftrag habe.

Am Airport in Lomé drängelt ein etwa 50jähriger Mann in Anzug und Porsche Designer Brille beim Gepäck Checkin hinter uns nervig herum. Er will mit uns abfliegen, aber nur bis Lagos in Nigeria. So wie der sich benimmt, will er in jedem Fall vor uns abfliegen... wenn auch mit dem gleichen Flugzeug. In der Wartehalle essen wir ein paar Erdnüsse. Da

kommt ein und derselbe Mann tatsächlich barfuss (wirklich) angetippt und verlangt völlig dreist eine Handvoll Erdnüssli. Wir sind immer noch in Westafrika, wann hört das ewige Betteln eigentlich auf!

Ab Lomé führt die Reise über Lagos nach Libreville. Nach einer Stunde Verspätung beim Abflug, (sitzen im überfüllten Flugzeug) und dreiviertel Stunde Kreisen über Lagos wegen heftigem Gewitter unter uns, wird die Ankunft spät. Immerhin klappt die Reservierung im Hotel Tropicana fast. Freigehalten wurde EIN kleines Einzelzimmer auf unseren Namen,

dafür ist nach unseren Einwänden plötzlich die Suite des Chefs verfügbar. Natürlich etwas teurer, aber geräumig und schön eingerichtet.

Meine Mutter ist eine grosse Verehrerin von Albert Schweitzer, der es mit seinem Spital in Lambarene und seinem Einsatz gegen Atomwaffen immerhin zu einem Friedensnobelpreis geschafft hat. Als Erstgeborener in unserer Familie war ich dafür verantwortlich, dass sie als gelernte Krankenschwester nie zu einem Einsatz bei Albert in Afrika kam. In diesem Sinne und als eine Art Wiedergutmachung will ich die Krankenstation in Lambarene unbedingt besuchen und zumindest einige Fotos mit nach Hause bringen.

Am grossen Taxiplatz in Libreville suchen wir frühmorgens nach einem geeigneten Transport Richtung Lambarene. Nach viel Geschrei der Anbieter, verschiedenem Weglaufen meinerseits und Vermittlungen von Asi, stimmt dann der Preis und die Reise geht los. Die Strecke hin und zurück beträgt 500 km. Am Abend wollen wir wieder im Tropicana sein. Asi setzt auf einen jungen Fahrer, sie möchte einen Moslem, denn der hat vielleicht letzte Nacht nicht durchgezecht. Mit Anhil finden wir unseren vertrauenswürdigen Chauffeur. Alles klappt, die Strasse ist sehr gut, enorm kurvig und führt durch dichten Regenwald über den Äquator. Anhil macht diesen Trip seit 5 Jahren täglich und das merkt man, er kennt jede Kurve und versäumt wirklich jedes Schlagloch.

Am Strassenrand wird oft „Bushmeat“ angeboten. An Holzstangen hängen Affen, Ratten, Stacheltiere, Reptilien... von den Jägern direkt zum Verkauf. Anhil will ein wie er sagt „gesundes“ Tier für die Familie mit nach Hause nehmen, doch der Verkaufspreis ist ihm zu hoch.

Das Spital von Albert Schweitzer ist noch da und in Betrieb. Ein Teil des Wirkungsfeldes von Albert ist heute Museum und für Touristen zugänglich. Interessant sind vor allem die Gräber von Albert, seiner Frau Helene und seiner Tochter. Alle wurden um die 90 Jahre alt. Wenn man die Malaria und all die anderen Tropenkrankheiten im Griff hat, wird man anscheinend alt in Afrika. Meine Wenigkeit ist nicht wirklich verbunden mit den Taten von Albert, allerdings ist sein Aufstand gegen die Produktion von Atomwaffen im Umfeld des kalten Krieges wirklich bemerkenswert. Er wurde dafür seinerzeit von der NZZ abgestraft und verhöhnt.

In Libreville laufen im TV (wie übrigens überall in Westafrika) diese Urwaldsoaps mit Schauspielern im Baströckchen und Kaurimuscheln in den Haaren. Meistens wird viel geredet und geschrien in diesen Serien, aber das Volk schaut sich gebannt die Serien an. Anhil erklärt mir, dass alle Afrikaner diese Sendungen äusserst lieben und sich dadurch vorstellen können, wo sie herkommen. Ich kann mir auch ohne Soap gut vorstellen, wo sie herkommen. Dazu ist aber festzuhalten, dass Gabun für uns das erste Land ist, indem nicht mehr alle alles auf dem Kopf herumtragen. Frauen und Männer tragen eine Art Sennenhut am Rücken, die mit einem Schultertuch umgebunden oder wie die Nepali an die Stirne gehängt wird.

Leider ist der Flug von Libreville nach Brazzaville überfüllt. Gerne wären wir in Brazzaville gelandet und dann über den Congo River nach Kinshasa gereist. Jetzt geht es eben zuerst nach Kinshasa und vielleicht über einen Ausflug nach Brazzaville. Der Flug hat 2 Stunden Verspätung, was niemand wirklich aufregt. Endlich in Kinshasa gelandet, werden unsere



Eingang zum Museum von Albert Schweitzer

Visa nicht akzeptiert. Ohne Niederlassung in Togo, dürften wir dort gar kein Visa erhalten. Unser Einwand, dass die congoleesische Konsulin in Lomé das Visa ohne Einwände erteilt hat, lässt vorerst niemand gelten. Es riecht irgendwie nach einer bewussten finanziellen Zusatzregelung. Asi meint, dass wir das Thema ohne Bezahlung aussitzen werden. Nach einigem hin und her heisst es plötzlich: „Entree“. Afrika ist wieder einmal gerecht, wir reisen in DRC (Demokratische Republik Congo) ein.

Wir sind die letzten Gäste am Gepäckband und so streiten sich viele Helfer um den übrig gebliebenen Koffer. Der Taxifahrer will zuerst gemäss seinem Preiskatalog 75 US Dollar für die Fahrt in die Stadt. Der Dollar ist in Congo eine gängige Zweitwährung und wird für Beträge über 5 Dollar vorausgesetzt, darunter ist der congoleesische Franc im Auslauf. Wir sind bei den Taxis auch die letzten Gäste und so spielt sich der Markt beim halben Preis ein.

Kinshasa entspricht nicht dem Klischee, das von dieser Stadt herumgeboten wird. Natürlich ist es immer noch tiefstes Afrika, aber alles ist zu kaufen, der Verkehr verläuft oft über gute Strassen, zumindest in der Innenstadt, nach Geschenken schreit selten einer, und wir werden in Ruhe gelassen. Auffallend sind die vielen, mit Sturmgewehren und dunkler Sonnenbrille bewaffneten Wächter vor den Geschäften. Das ist neu für uns und lässt auf nicht viel Gutes schliessen.

Nach verschiedenen Erkundigungen steht fest, dass ein Ausflug nach Brazzaville machbar ist. Ein alter Wunsch geht damit in Erfüllung. Es gibt auf der ganzen Welt keine anderen Hauptstädte, die sich nur durch einen Fluss getrennt gegenüberliegen. Diese Verbindung



Sicht auf den Congo mit links Brazzaville und rechts Kinshasa. Leider spielte das Wetter dem Fotografen einen Streich und hielt sich bedeckt.

muss etwas an sich haben. Nun ist es nicht so, dass die beiden Städte über einen regulären Fährdienst verbunden sind. Im Gegenteil, die Regierungen sind sich feindlich gesinnt und der Grenzverkehr ist so aufwendig gestaltet wie möglich. Das Schnellboot nach Brazzaville fährt erst, wenn 6 Personen bezahlt haben, so heisst es denn warten bis die „Maternité“ erreicht ist. Nach einer Stunde ist es soweit. Valentine, der Chef der

Immigration stempelt die Pässe aus und übergibt uns dem Steuermann. Alle müssen Schwimmwesten tragen, man werde von den Behörden auf der andern Seite sonst gebüsst. Es ist Ende Regenzeit, der Congo ist übervoll Wasser und führt halbe Inseln als Geschiebe mit. Das kleine Schnellboot lässt alle 200 PS los und fliegt über den Fluss. Nicht auszudenken, was passiert, wenn wir einen unter der Oberfläche treibenden Baumstamm touchieren. Daran denkt ausser mir niemand und so passiert zum Glück nichts. Die Behörden auf Seite Brazzaville sind soweit korrekt, ausser dass ein Zollbeamter uns, weil wir kein Hotel haben, unbedingt eine Taxi für den Ausflug besorgen will. Er organisiert einen Taxifahrer und gibt uns den Auftrag, die Summe später an ihn zu bezahlen, er würde dann den Taxifahrer auszahlen. Soweit wird es bestimmt nicht kommen. Der erste Halt gehört der besten Patisserie der Stadt, das gibt immer ein gutes Bild über den Standard. Brazzaville ist eine kleine Stadt. Alles ist heruntergekommen, aber an vielen Orten haben Bautätigkeiten zur Erneuerung begonnen. Die Bewohner empfangen uns freundlich. Nach dem Besuch von verschiedenen Sehenswürdigkeiten und dem Souvenirmarkt schliessen wir unseren Ausflug in Brazzaville ab und zahlen den Taxifahrer neben dem Zollgebäude aus.

Zurück am Zoll bemerkt der Zöllner sofort, dass es heute nichts wird mit dem Nebenverdienst. Er nimmt unsere Pässe und lässt sie in der Schublade verschwinden. In einem aggressiven Ton lässt er im voll besetzten Zollbüro verlauten, Asi hätte von ihm unerlaubterweise Fotos gemacht, er müsse die Kamera haben. Asi hat tatsächlich ein Foto von ihm und mir geknipst, aber mit seinem vollen Einverständnis, nur hat er das mittlerweile vergessen. Ich nehme die Kamera in die Hand und will das Foto löschen, da will er sie entreissen. Asi stösst ihn weg, aber da kommt ihm sein Chef zu Hilfe und greift ebenfalls in das Handgemenge ein. Durch das Geschrei wird ein höherer Chef auf den Tumult aufmerksam und erscheint. Kraft seines Amtes schickt er die beiden Streithähne massregelnd an ihre Pulte,



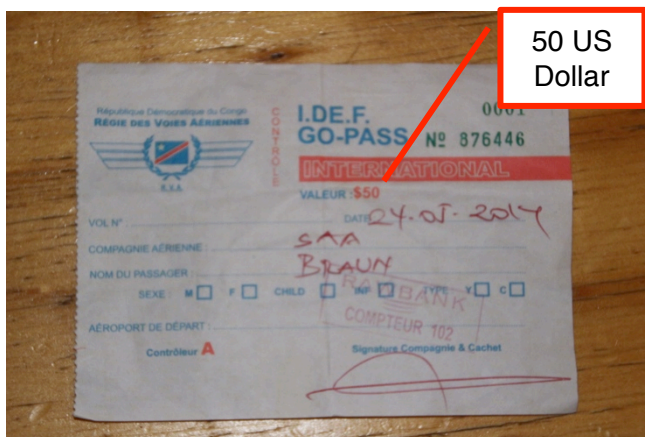
Üblicher Wachmann vor den Geschäften

gibt ihnen den Auftrag, unsere Pässe sofort abzufertigen, schaut sich kopfschüttelnd das Problemfoto an und lässt es vor allen Augen durch mich löschen. Die beiden Zöllner haben ihr Gesicht verloren, was in Afrika als schwerer Fall gilt. Entsprechend freundlich sind sie uns gesinnt. Der Ranghöhere pfeift mich an, dass wir Brazzaville heute nicht verlassen werden, soweit reiche seine Kraft. Nun denn, wir warten vor dem Haus wieder auf die „Maternité“ des Schnellbootes und schauen der Entwicklung mit einer gewissen Nervosität entgegen. Endlich erscheint der 6. Passagier in Form eines französischen Strassenbauers, der im Congo arbeitet und seine Familie in Congo DRC besucht. Er benutzt die Verbindung regelmässig und hat zur besseren Abwicklung der Formalitäten einen Mitarbeiter des Strassenbauministeriums dabei. Wir kommen ins Gespräch und ich schildere ihm unser Problem. Er meint, sein Begleiter sei „trés très haut“ und der werde sich dem Thema annehmen. Der Mann redet zuerst mit den Zöllnern, dann mit ihrem Chef und dann noch einmal in einem strengen Ton mit den Zöllnern. Diese ziehen sich darauf motzend zurück und der Fall ist erledigt. Afrika ist wieder einmal gerecht.

In Kinshasa stempelt uns Valentine fast sofort die Transitvisa in den Pass. Seine Arbeit wird unterbrochen durch einen reichen Congolese, der mit 2 Begleitjeeps voller Leibwächter filmreif auf dem Platz vorfährt und sofort sein eigenes Fährboot besteigen will. Seine Leibwächter springen zuerst aus den Jeeps und verteilen sich mit einer Hand immer am Pistolenhalfter an den strategisch wichtigen Positionen. Der sogenannte „Petrolier“ steigt aus, geht gemessenen Schrittes zu seinem Boot, steigt ein und fährt sofort ab. Natürlich braucht es die Anwesenheit unseres Immigrationoffiziers bei dieser Ausreise nicht, zumal der Petrolier diese Überfahrt jeden Tag durchführt, aber es ist eben trotzdem wichtig, sich zu zeigen.

Kinshasa als Stadt macht einen besseren Eindruck, als ihr vorauseilender Ruf. Die Einwohner lassen den Touristen mehrheitlich in Ruhe die Märkte entdecken und durch die Strassen streifen. Kinshasa und Brazzaville empfinden wir viel ruhiger als die vorher bereisten Grossstädte Westafrikas. Es bleibt nicht viel Zeit für andere Ausflüge, denn wir wollen unseren Toyota möglichst rasch nach der Anlieferung in Walvis Bay übernehmen. Der Abflug von

Kinshasa Richtung Johannesburg, Windhoek und weiter nach Walvis Bay hat TakeOff um 35 Minuten nach Mitternacht. Es gibt nicht mehr viel zu tun und so starten wir um 20.00 Uhr mit dem Taxi Richtung Flughafen. Es sind rund 15 km, aber nach 10 Minuten geht nichts mehr. Die 5 Spuren stehen im Stau und wir mittendrin. Nach 45 Minuten hat sich die Kolonne um 20m verschoben! Es ist mir ein Rätsel, so viele Autos kann es in Kinshasa gar nicht haben. Rund um die Stadt ist Dschungel, es gibt nur eine einzige Ausfallstrasse Richtung Angola, die befahrbar ist. Es regnet in Strömen, die Szene hat etwas unwirkliches und erinnert an Fellinis Film Roma. Wenn das so weitergeht, brauchen wir hochgerechnet über 18 Tage für die restliche Strecke. Die Nervosität der Passagiere steigt, wir diskutieren Alternativen. Motorräder kommen immer wieder durch, selbst zu Fuss würde es noch reichen. So weit kommt es nicht. Die Polizei öffnet 2 Spuren der Gegenrichtung und plötzlich kommt Bewegung in die Blechlawine, nach 2 Stunden ist der Flughafen erreicht.



Quittung der USD 50.- Ausreisesteuer

Beim Anstehen zum Check-In kommen wir mit einem Südafrikaner ins Gespräch. Er fragt uns, ob wir die „Go-Pass-Tax“ schon bezahlt hätten. Natürlich nicht, woher sollte ihre Existenz auch bekannt sein. Nach Herumfragen stellt sich heraus, dass in der hintersten Ecke des Gebäudes eine kleine Bank eingerichtet ist, bei der diese Gebühr zu entrichten ist. Pro Person sind USD 50.- für die „Go-Pass-Tax“ und USD 5.- für den Abflug zu entrichten. Kreditkarten werden keine genommen, dafür alle erdenklichen Währungen und der Kurs dazu kann

sogar selber angegeben werden (sie verfügen über kein Internet). Ich hätte wahrscheinlich mit alten Ostmärkern 1:1 zum Dollar bezahlen können. Im Gegenzug gibt es dafür sogar saubere Quittungen, die auf dem Rollfeld vor dem Einstieg kontrolliert werden. Wer ohne Cash anreist, bleibt am Boden. Endlich hebt die Maschine mit nur einer Stunde Verspätung ab. Der Pilot entschuldigt sich mit den Worten: Den Grund müsse man hier nicht erwähnen (zwischen den Zeilen: normales Afro-Delay).

Johannesburg empfängt uns auf einem durchorganisierten Flughafen mit einem wundervollen Sonnenaufgang, funktionierenden Toiletten, perfektem Kaffee in einer sauberen Umgebung und einer Kasse, die sogar über Wechselgeld verfügt. Irgendwie ist Afrika weit weg und soll es die nächsten Tage auch bleiben.

Walvis Bay ist die Hafenstadt von Namibia, hier ist gemäss Plan unser Wagen angeliefert worden. Gemäss Internetracking ist die Glovis Champion schon wieder weg. Wir kommen an

einem Sonntag an und Spazieren gwundrig dem Hafenzaun entlang. Plötzlich taucht in einiger Distanz hinter vielen Autos der Alkoven unseres Camper auf. Die Freude ist gross; erstens wurde er nicht beim Zwischenhalt in Pointe Noir im Congo ausgeladen, zweitens wurde nicht vergessen ihn auszuladen ansonsten müssten wir hinterherreisen nach Australien. Von anderen Reisenden haben wir mit John Weber einen vertrauenswürdigen Kontakt in Namibia



erhalten. John fungiert als Frachtagent und kennt den komplizierten Prozess zur Auslösungen eines Autos aus dem Hafengelände. Endlich steht der Toyota bei ihm auf dem Hof. Alles ist noch dran, alles ist noch drin, keine zusätzlichen Schrammen oder Dellen; wir haben grosses Glück gehabt. Die in Togo zusammengeschweisste Verbindungstüre lassen wir bei John. Vielleicht brauchen wir sie noch einmal. Der Toyota soll nicht in Afrika bleiben. Die ersten Tage verbringen wir an der Bucht von Walvis Bay und beobachten die riesigen Flamingo- und Pelikankolonien. Nachdem alles wieder eingeräumt und an seinem angestammten Platz ist, fahren wir nach Swakopmund zum Gut Richthofen. Das Gut liegt etwas ausserhalb der Stadt in der Wüste und bietet ruhige Ferienwohnungen an. Wir gönnen uns erst einmal Ferien vom Reisen durch Afrika.