

Vom Kiez zum Kap

Mit unserem Bulli durch Afrika

Das Tagebuch einer abenteuerlichen Reise von
Hamburg nach Kapstadt

Delius Klasing Verlag

WIE DIE IDEE ENTSTAND

Zeitsprung, ein Donnerstagabend im FC Sankt Pauli Clubheim, kurz nach dem Training der 8. Herren, unserer Fußballmannschaft. Mein Kumpel Kay erzählt begeistert von seinem letzten Besuch bei seiner Schwester in Kapstadt. Wir reden uns bei ein paar Bier in Rage und sind uns sicher: Wir müssen Schwesterchen unbedingt in Südafrika besuchen. Fliegen? Nein, mit dem Auto wäre doch viel lustiger. Abenteuer, Land und Leute locken. Eine Schnapsidee, die mehr und mehr ins Rollen kommt...

INHALT

Deutschland	Vorbereitungen	11
Europa	Hamburg–Istanbul	17
Türkei–Syrien	Istanbul–Damaskus	27
Syrien–Jordanien	Damaskus–Petra	37
Jordanien–Ägypten	Wadi Rum–Aqaba–Dahab	47
Ägypten	Dahab–Kairo	59
Ägypten	Kairo–Assuan	67
Ägypten–Sudan	Assuan–Wadi Halfa	77
Sudan	Wadi Halfa–Khartum	89
Sudan	Khartum–Metema	105
Äthiopien	Metema–Gondar	113
Äthiopien	Gondar–Addis Abeba	127
Äthiopien	Addis Abeba–Mago-Park	141
Äthiopien–Kenia	Mago-Park–Kenianische Grenze	157
Kenia	Kenianische Grenze–Nairobi	161
Kenia–Tansania	Nairobi–Mombassa–Dar es Salaam	179
Tansania–Malawi	Dar es Salaam–Lilongwe	189
Malawi–Sambia	Lilongwe–Kasungula	199
Sambia–Südafrika	Kasungula–Kapstadt	209
Deutschland	Epilog	219

DIE HAUPTAKTEURE



Kay Amtenbrink, geboren 1969, arbeitet als selbständiger Grafiker, baut Printmagazine fürs iPad um. Fotografie ist sein liebstes Hobby und eine Reise quer durch Afrika war seit Anfang der Neunziger sein ganz großer Traum. Nicht überraschend: Kay arbeitete drei Jahre in Kapstadt – sein südafrikanischer Ex-Chef ist mittlerweile sein Schwager und Vater seiner Nichte. Als notorische »Nachteule« ein optimaler Reiseplaner für die Tour, in späten Stunden sammelte er alles nötige am Rechner – fand die besten Routen, machte die Visa klar, informierte sich über notwendige Impfungen.

Alles nichts gegen seine schwierigste Aufgabe: Er musste Bernd daran hindern, die Strecke in vier Wochen abzureißen!



Bernd Volkens, geboren 1969, arbeitet als Motorjournalist. Die Idee, mit einem Auto durch Afrika zu fahren, war nicht ganz neu für ihn. Schon Ende der Neunziger gab es erste Versuche, so eine Tour durchzuziehen. Damals hat es am Ende dann doch nicht geklappt. Für diesen zweiten Versuch bekam er fünf Monate unbezahlten Urlaub von seinem Arbeitgeber. Das Automobil spielt nicht nur berufsbedingt eine große Rolle in seinem Leben, mit zwei Freunden schraubt er in einer Halle an alten Autos. Entsprechend war es sein Part, den Bulli für die lange Reise vorzubereiten. Wie sich am Ende rausstellte, noch die geringste Herausforderung. Seine wahren Schrauberqualitäten musste er bei unzähligen Pannen im Verlauf der Reise unter Beweis stellen.

MITREISENDE AUF ZEIT

Maria Pineiro, geboren 1972, arbeitet als Projektmanagerin für eine Firma, die Windkraftanlagen herstellt. Die gebürtige Spanierin lebt in Hamburg, ist schon eine halbe Ewigkeit mit Bernd zusammen. Für sie ist das Reisen wichtig, egal wohin auf der Welt, Afrika aber ein ganz besonders lohnendes Abenteuer. Maria war von Ägypten bis Kenia mit Kay und Bernd unterwegs.



Claus Gunetsreiner, geboren 1975, arbeitet als Informatiker. Eigentlich wollte der Bayer gar nicht durch Afrika fahren, er ist schon mal vorher quer durch mit seinem Auto. Allerdings ist Claus in München mit seinen Freunden Donald und Natalie gestartet und die haben ihn überredet, auf dem Weg um die Welt den kurzen Abstecher nach Kapstadt einzubauen.

Claus begleitete, zum Glück für Bernd und Kay, den Bulli mit seinem Toyota Land Cruiser vom Sudan bis nach Malawi.



Joachim Bornemann, geboren 1967, lebt in Hamburg. Der Filmemacher hat die Tour über Teile in Afrika begleitet. Daraus ist der Film »Vom Kiez zum Kap« entstanden, in dem es um den Aufstieg des 1. FC St. Pauli und um die Verbundenheit von Kay und Bernd zum Hamburger Fußballclub geht.

Jo war 14 Tage in Äthiopien und von Tansania bis Südafrika an Bord des Syncros.





UNSER FAHRENDES ZUHAUSE

Der T3 Syncro, gebaut 1992, ist die dritte Evolutionsstufe des VW Busses. Immer noch mit dem Bulli-typischen Heckmotor, erstmals aber auch als Diesel und Allradler unterwegs. Der geländegängige Syncro wurde allerdings nicht wie seine Brüder in Hannover zusammengeschraubt. Steyr baute im VW-Auftrag den Allradler in Graz/Österreich. Auf den ersten Blick lässt sich der Gelände-

transporter nur an dem nach hinten gewanderten Tankstutzen, der größeren Bodenfreiheit und ein paar anderen Kleinigkeiten erkennen. Der Syncro trägt sein Potenzial im Verborgenen. So besitzt der Unterbau zum Beispiel Gleitschienen – die schützen Antriebswellen, Kardanwelle und Getriebe vor den Kontakt mit steinigem Untergründen. Seine vielleicht einzige Schwäche: Mit gerade einmal 70 PS ist er bei schwierigen Untergründen deutlich untermotorisiert.

Schnell noch
einen Keks
für den Weg
gekauft



SUDAN

8363 km



Wadi Halfa-Khartum

Sonntag, endlich geht es auch für uns weiter – der Sudan will entdeckt werden. Wir sind nicht mehr alleine unterwegs: Claus, unsere Bekanntschaft von der Fähre, hat ein gut funktionierendes Navi und fährt in seinem Toyota Land Cruiser voraus. Geplant ist, das erste Mal so richtig Offroad unterwegs zu sein. Natalie und Donald mit denen war Claus bisher unterwegs, ist gemeinsam mit ihnen in München gestartet müssen die Achsbuchsen ihres Land Rovers in Khartum tauschen. Aus diesem Grund wollen sie auf dem direkten Weg in die Hauptstadt fahren, holprige Streckenabschnitte möglichst meiden. Wir verabreden uns in vier bis fünf Tagen auf einem Campingplatz in Khartum.

**Typisch über-
ladener Pick-
up, zu viele
Menschen und
Gepäck. Die
Straße ist aber
perfekt**





Über Dünen, quer durch die Wüste

Auf schnurgeraden Asphaltstraßen wird gestartet. Die Landschaft karg, wie leer. Die einzigen bunten Punkte im sandfarbenen Bild sind Abermillionen von winkenden Plastiktüten, verfangen im dornigen Gestrüpp. Hier ergäbe ein Tütenverbot wirklich Sinn. Neben den farbigen Beuteln liegen auch noch unzählige Reifenleichen und abgelöste Laufflächen neben der Straße, der Größe nach meist von Lkw. Zum Glück sind wir von Pannen bisher verschont geblieben.

Sandpisten, Dünen – die Strecke am Nil entlang hat es in sich. Unser Bulli kommt mit seinen 70 PS an die Grenzen. Claus' Toyota hat mit 140 genau doppelt so viel Leistung, meistert die schwierigen Wegabschnitte entsprechend um einiges leichter. Nur mit einem Trick kommen wir mit dem Bus an vielen kniffligen Passagen durch den tiefen Sand: Plattfuß sorgt für Vortrieb. Von 3,5 Bar auf unter einen runter. Mit kaum noch Luft in den Pellen vergrößert sich die Aufstandsfläche der Reifen, der T3 sinkt nicht mehr so tief ein. Ein zeitaufwendiges Verfahren, raus mit der Luft geht naturgemäß schnell, unser Mini-Kompressor braucht aber eine gefühlte halbe Stunde, um alle vier Räder wieder prall zu füllen. Und spätestens auf Asphalt, beziehungsweise wenn es über steiniges Terrain geht, ist Schluss mit schlapp. Ohne die stützende Luft zerschlägt der feste Untergrund die Reifenflanken – ein Schaden, der nicht so einfach zu reparieren ist.

Es geht durch malerische Dörfer, so eng, dass unser Auto fast an den Lehmmauern der flachen Häuser kratzt. Selbst in einigen der Ortschaften ist der Sand zu tief für den Bus, wir fahren uns mitten in einer fest. Gut, dass die freundlichen Bewohner schieben helfen. Eingekauft wird auf den Märkten, auf denen man alles notwendige findet: Es gibt Gemüse, Brot und Reis. An den angebotenen Fisch und das in der Sonne hängende Fleisch trauen wir uns nicht ran. Campingplätze gibt es natürlich nicht. Kurz vor Sonnenuntergang stellen wir uns, weit weg von allen Ortschaften, direkt an den Nil. Vor uns der Fluss, mit einem schmalen Band an Vegetation, die sich an den Wasserlauf klammert. Hinter uns die weite Wüste, nichts als Sand. Die tagsüber auf dem Markt erbeuteten Zutaten brutzeln auf

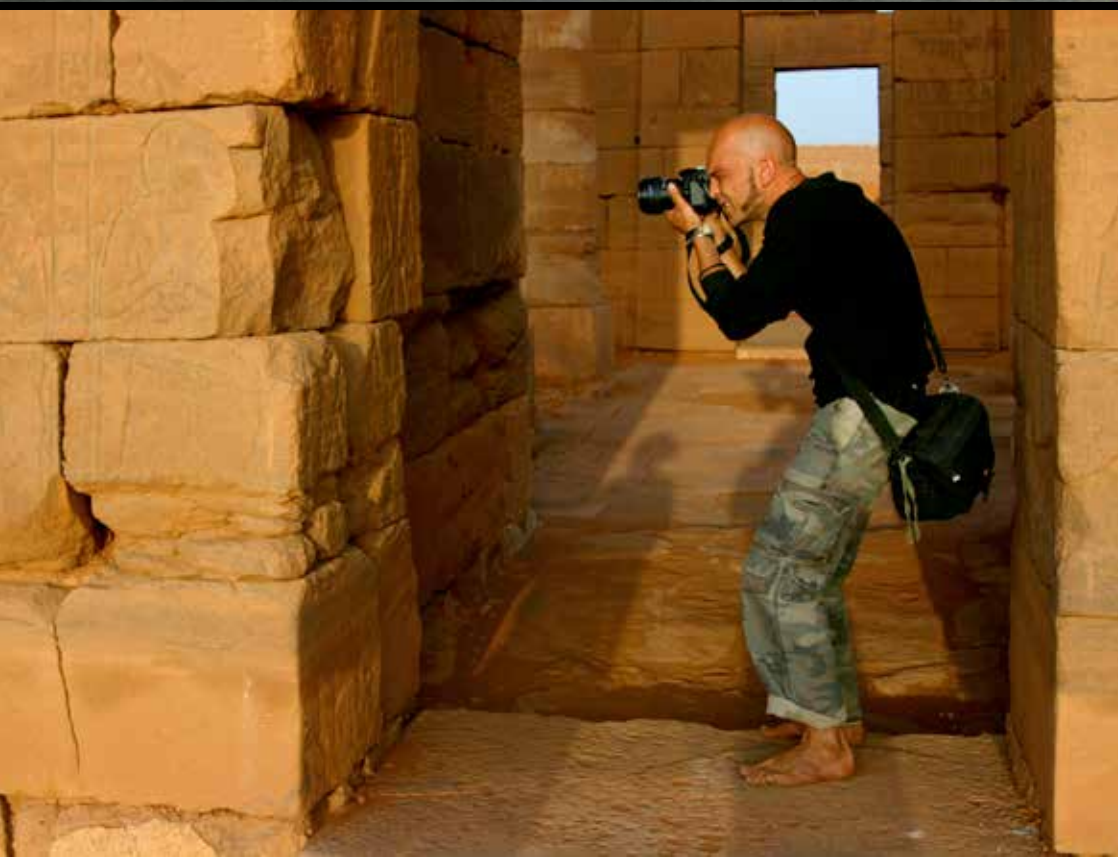


dem Gaskocher in der Pfanne zu einem leckeren Essen. Oh, Mann, das fühlt sich gerade alles sehr gut an!

Und, es geht weiter mit einer positiven Überraschung: Die Ägypter haben keine Exklusivrechte auf die pharaonischen Sehenswürdigkeiten. Es gibt auch hier im Sudan am Nil Pyramiden und Tempel, und die haben wir für uns alleine – keine anderen Touris, keine Händler. Der Umweg über die holprigen, ausgefahrenen Strecken lohnt, man fühlt sich wie ein Entdecker im 19. Jahrhundert, der sich nach wochenlanger Suche seinem Ziel über verschlungene Wege nähert. Oder in Kays Fall Besteiger – er kraxelt auf die Spitze einer rund 3000 Jahre alten Pyramide, genießt die tolle Aussicht über die Wüstenlandschaft. Weit und breit kein Gebäude, kein Mensch zu sehen, Freiheit!

Wenig Sand reicht zum Festfahren, der Reifendruck ist zu hoch. Kay stürmt eine Pyramide

Claus macht Pause auf einem Dorfplatz



Kay: Es geht weiter, zu viel Stillstand die letzten Wochen, aber jetzt fühle ich mich endlich wieder gut, nach dem ganzen Generv in Ägypten. Auch bei der Überfahrt auf dem Nasserstausee hatte ich schlimmste Befürchtungen. Aber Überraschung: der Sudan ist ganz anders als erwartet und die Leute sind hier wirklich nett. Zudem ist Claus' Bereitschaft mit uns weiterzufahren ein richtiger Glücksfall. Unser neuer Reisebegleiter bringt zwei wesentliche Dinge mit in unser Team: Erfahrungen in Afrika und ein funktionierendes Navigationsgerät. Außerdem ist es einfacher und sicherer mit zwei Wagen unterwegs zu sein, man kann sich so gegenseitig helfen.

Endlich kann das Abenteuer Afrika so richtig starten: Wir trauen uns von der Straße abzubiegen, den sicheren Asphalt zu verlassen und quer durch die Wüste zu fahren. Wild campen am Nil. Sehenswürdigkeiten entdecken, kochen und schlafen im Bulli - weit ab von menschlichen Behausungen. Hoffentlich begleitet uns Claus noch länger auf unserer Reise quer durch Afrika. Ich freue mich auf die nächsten Strecken und auf den restlichen Sudan.

Fußballmannschaft: Der Kleine muss ins Tor. Nur eine Straße durch die Wüste, die aber perfekt (links oben)

Kay knipst im Tempel von Naqa





Nach vier Tagen erreichen wir durchgeschüttelt, verschwitzt und völlig verstaubt Khartum. Die Hauptstadt des Sudans beherbergt rund 2,7 Millionen Einwohner, hier fließen der Blaue und der Weiße Nil zusammen. Uns gibt die Stadt Rätsel auf: Wie schaffen es die Verantwortlichen, mit minimaler Infrastruktur die Stadt am Laufen zu halten? Frisch- und Abwasser, Müll, Strom und so weiter – kaum zu glauben, dass alle Einwohner Zugang zu diesen Dingen haben sollen. Ist man nach Sonnenuntergang in der Stadt unterwegs fällt auf, wie verlassen alles trotz der vielen Einwohner wirkt. Kaum offene Restaurants, wenig Licht in den Straßen und den Hochhäusern, alles wirkt auf uns etwas beängstigend. Richtig Leben ist nur rund um die Marktplätze, hier finden sich dann auch Restaurants. Das Essen in den neon-hellen Buden ist einfach, sieht etwas trostlos aus und schmeckt auch so. Unser in Deutschland aufwendig besorgtes Visum für Äthiopien ist mittlerweile abgelaufen, wir sind zu langsam und müssen für 20 Dollar ein neues besorgen. Offiziell öffnet die Botschaft gegen zehn, wir bekommen die Empfehlung schon um acht dort zu sein. Guter Tipp – frühmorgens aufgemacht, werden 17 Leute willkürlich ausgesucht und eingelassen. Wer nicht darunter ist, muss sein Glück am nächsten Tag noch einmal versuchen. In der Botschaft selbst, ein moderner Bau, geht es, anders als vor der Tür, sehr gesittet zu. Ohne viel Aufhebens gibt es das notwendige Visum. Ein guter Grund, sich etwas zu gönnen. Auf einer Verkehrsinsel findet sich ein Café: Italienischer Cappuccino, zu einem europäischen Preis. Ist schon komisch, in Deutschland würde man die zwei Euro ohne mit der Wimper zu zucken bezahlen, in Afrika fühlt man sich abgezockt.

Sudan:
Einwohner
aus Khartum



Panne – der Riss in der Felge wird geschweißt

Claus (links) und Kay beim Bad in der Menge – auf einem Friedhof in Khartum

Gefährlich sind die Straßen, nicht wegen irgendwelcher Gauner oder den anderen Autofahrern. Der Verkehr ist relativ entspannt, aber mitten auf der Fahrbahn fehlen plötzlich Gullydeckel, tiefe Löcher tun sich auf. Damit erinnert die Fahrt durch die Stadt eher an ein Telespiel. Landet man in so einem Krater, verliert man statt eines virtuellen Lebens Teile der Vorderachse. Wir haben auf dem Weg durch Khartum zwar nicht unsere Achse, dafür aber Luft aus dem linken Hinterreifen verloren. Ein kleiner Riss in der Stahlfelge ist schuld. In einer Bootswerft, direkt neben unserem Camp, wird geholfen. Abenteuerlich ist das Schweißgerät: Zwei Spulen liegen im Sand, offene Drähte verzwirbelt, am Ende eine Elektrode. Der Mechaniker, barfuß und nur mit einer Sonnenbrille die Augen gegen die üblen Schweißblitze geschützt, flickt die Felge – 3,50 Euro kostet die Reparatur, hoffentlich hält die Naht bis Südafrika.

Untergekommen sind wir im Khartum-Yachtclub am Nil. Nathalie und Donald sind auch schon da. Der Platz liegt zentral in der Stadt, bietet zumindest ein wenig Komfort. Es gibt manchmal Internet, einen Imbiss, fließendes Wasser und Toiletten. Die Sanitär-



anlagen sind, trotz des auf Luxus hoffen lassenden Namens unserer Bleibe, in gewohnt afrikanischer Lässigkeit gepflegt. Alkohol gibt es auch hier nicht. Wir sitzen auf dem Trockenen, bis der Mitarbeiter einer Hilfsorganisation unsere Notlage erkennt und acht Dosen Bier rausrückt. Gerettet!

Unser Highlight in Khartum sind die tanzenden Derwische. Auf einem Friedhof trifft sich jeden Freitag eine Gruppe von rund 60 Sufis, eine mystische Abspaltung des Islams. Weiße Gewänder, Turbane, schwer behangen mit Ketten aus großen Holzkugeln. Trommelsound und wildes Gedrehe soll die Tänzer in Trance versetzen. So die Theorie, viele von den Jungs hatten eher die Kameras der geschätzten 200 Zuschauer im Blick als ihre spirituelle Erfahrung. Egal, die Typen sehen schon sehr speziell aus, könnten auch als Gurus in Indien ihr Geld verdienen. Die Stimmung ist unglaublich gelassen, sehr freundlich. Gerade wenn man bedenkt, dass diese Tanzveranstaltung auf einem Friedhof stattfindet. Eigentlich sollte es jetzt zu einem Kamelmarkt gehen, der ist aber raus aus der Stadt gezogen, 60 Kilometer weit weg, uns zu weit, fällt aus.

Bei aller Armut in der Stadt, auch in Khartum bekommt man nach einer etwas längeren Suche alles, was das Herz begehrt – westliche Produkte, natürlich entsprechend teuer. Zeit zum Vorräte auffüllen und verwöhnen, jeder hat einen Wunsch frei: von Snickers bis Nutella. Und es gibt ein saftiges Stück Fleisch.

**Tanzende
Derwische
als Medien-
profis – einige
Touris sind
übertrieben
aufdringlich**

**Gesichter
einer Stadt
– trotz des
besonderen
Ortes ist die
Stimmung
gelassen**



Kaum Autos,
dafür trifft
man Esels-
karren auf den
leeren Straßen



SUDAN-ÄTHIOPIEN

Khartum–Metema

9322 km



Das nächste Ziel ist Äthiopien, allerdings auf traumhaften Umwegen. Es geht entlang des Weißen Nils. Unser Kumpel – der Fluss, mit 6852 Kilometern der längste der Welt – begleitet uns jetzt schon seit Kairo. Die Wassermassen haben ihren Ursprung in der Mitte Afrikas, noch nichts besonderes. Wenn man aber die Dimensionen bedenkt, der Weg durch die Wüsten Sudans und Ägyptens, mit den entsprechenden Mengen verdunstenden Wassers, dazu das viele abgezapfte Nass zur Bewässerung von Plantagen und Feldern, grenzt es an ein Wunder, dass am Ende tatsächlich noch etwas Wasser durchs Nildelta ins Mittelmeer fließt. Unter den angrenzenden Ländern gibt es entsprechend viel Streit um die Nutzungsrechte des Flusswassers.

Gegen Abend findet sich eine wunderschöne Platz zum Übernachten – auf einer Wiese, das erste Mal seit Wochen nicht nur Sand um uns herum. Keine fünf Minuten und eine Horde Kinder umlagert unser Mini-Camp. Fußball raus und losgelegt. Hüftsteif schieben wir den Ball über den Golfplatz-kurzen Rasen, gemäht von fleißigen Ziegen. Spät fällt auf: Die kleinen Racker haben es auf unseren Ball abgesehen. In einer Spielpause wird es verdächtig ruhig, einer nach dem anderen verkrümelt sich, vom runden Leder nichts zu sehen. Im letzten Moment bekommen wir den Kleinsten, das Nesthäkchen zu packen, der Ball findet sich versteckt in einem Baum. Egal, wir sind nicht nachtragend, pfeifen die zweite Halbzeit an.

**Entlang des
Nils gab es
auch im Sudan
grüne Wiesen
zum Fußball
spielen**





**Hier fuhr
schon lange
kein Zug mehr**

Abseits der Straßen geht es am nächsten Morgen weiter. Wüste, Steppe, ausgetrocknete Flüsse, über alte Brücken und entlang verwaister Bahnschienen. Es ist alles so unglaublich anders als das, was man aus Deutschland kennt, abenteuerlich. Meist ist weit und breit kein weiteres Auto zu sehen. Eine tolle Erfahrung. Schlimm sind die Wellblechstrecken. Der Sand ist knüppelhart gepresst, das stundenlange Geschüttel zerlegt Mensch und Maschine. An unserem Bus fällt das Innenraumgebläse aus, nicht so schlimm – wir fahren bei offenem Fenster weiter. Schlimmer ist der Kurzschluss am Kühlerlüfter. Es sind 40 Grad Außentemperatur, das hält der Motor ohne elektrischen Lüfter nicht lange durch. Die Fehlersuche gestaltet sich schwierig, eher durch einen Zufall entdecken wir die Ursache. Bei einem Vorwiderstand, der versteckt hinter dem linken Scheinwerfer liegt, ist die Halterung gebrochen. Ein blankes Stück Kabel ist ans Metall gekommen, hat die 40 Ampere starke Sicherung durchbrennen lassen. Mithilfe einer umgebauten Tupperdose lässt sich das Problem beheben. Das Gebläse für den Innenraum ist leider nicht so einfach zu flicken, kein Spaß bei den höllischen Außentemperaturen.



**Trinkwasser
wird über wei-
te Strecken
transportiert.
Eselskarren
erleichtern die
Arbeit**

Nach etlichen Kilometern kreuzt ein ausgetrockneter Fluss die geplante Streckenführung, wenn er Wasser führt muss er zu einem reißenden Gewässer wachsen. Ein tief ausgespültes Flussbett mit bis zu 15 Meter hoher Uferkante erzählt zumindest diese Geschichte. Versuche, eine geeignete Stelle zum Übersetzen zu finden, scheitern – und dann auch noch ein Plattfuß. Das Reifenflicken mit einfachen Bitumenbändern funktioniert zum Glück wie am Schnürchen, dauert keine halbe Stunde. Dafür wird erst das Loch mit Seifenwasser gesucht, der Nagel rausgepopelt, mit einer Reibahle das Loch vergrößert und mit einer speziellen Nadel der Bitumenstreifen in der beschädigten Stelle versenkt. Für die Reparatur muss das Rad nicht einmal abgeschraubt werden, bleibt am Bus. In Deutschland ist diese Blitz-Reparatur leider verboten, darf nur als Pannenhilfe genutzt werden. Eine vollendete Vorstellung, die einheimischen Zuschauer scheinen zumindest fasziniert. Die Versuche den Fluss zu queren dauern schon den halben Tag, als endlich eine geeignete Kante auftaucht. Die Abfahrt ist unglaublich steil, genau wie der Weg rauf auf der anderen Seite. Beim Bremsen rutscht der Bus auf



Daumen hoch für die Profi-Reparatur

einem Sandkeil einfach weiter Richtung Flusssohle, ohne merklich die Geschwindigkeit zu reduzieren. Die Auffahrt klappt erst im zweiten Versuch, mit reichlich Anlauf und viel Tempo schafft es der Bulli über die Kante. Seit wir den afrikanischen Kontinent betreten haben, hat sich zum ersten Mal die Farbe der Landschaft verändert. Bisher, bis auf das schmale Band entlang des Nils, war sandfarben der vorherrschende Ton, jetzt kommt mehr und mehr Grün ins Spiel. Langsam verändert sich die Landschaft, die Wüste weicht einer trockenen Buschsteppe, vereinzelt stehen Baumgruppen. Wir kommen durch kleine Dörfer, alle ohne befestigte Wege, einfache Holzhütten mit Blechdächern, kaum Autos. Hier ist der Eselkarren das Verkehrsmittel erster Wahl. Am Ende stehen 260 Kilometer Off-beziehungsweise Dirtroad auf dem Tacho.

Mit ausgetrockneten Kehlen geht es an die Grenze nach Äthiopien. Humorvoll die Frage des Zöllners in Metema: »Wo soll es denn hingehen?« Antwort, mit Blick auf den Schlagbaum: »Äthiopien.« Reaktion des Zöllners: »Ah, Äthiopien, okay.« Es kostet Selbstbeherrschung, nicht loszulachen.

Stressig sind die sogenannten Fixer, eine Berufsgruppe, die an dieser Grenze keiner braucht. Was sinnvoll in Syrien oder Ägypten war, ist hier nur nervig. Ihr Geschäftsmodell: Sie wollen bei den Grenzformalitäten helfen, natürlich gegen Kohle. Wenn sie denn wenigstens Englisch sprechen würden und tatsächlich eine Hilfe wären. Kaum aus dem Bus raus, hat man die aufdringlichen Jungs an der Backe, auch hartnäckiges Ablehnen nützt nicht viel. Sie versuchen unsere Papiere in die Hände zu bekommen, wohl wissend, dass sie uns dann in der Hand haben. Also Papiere fest klammern und eine möglichst deutliche Ansage machen, dass wir ihre Hilfe nicht benötigen und wir ihnen am Ende auch auf gar keinen Fall Geld geben werden. Nützt natürlich nichts, sie begleiten uns durch die Behördenstuben und natürlich wird zum Schluss lange debattiert, um Geld aus unseren Taschen zu leiern.

Sehenswert ist die äthiopische Stempelstelle für unsere Pässe. Vorbei an Hühnern und Ziegen steht man nach kurzem Weg in einer dunklen Lehmhütte – kaum zu glauben, dass der moderne, helle äthiopische Botschaftsbau in Khartum und diese windschiefe Bude

Gefährliches Überholen – viele Lkw sind experimentell beladen, machen überraschende Fahrmanöver



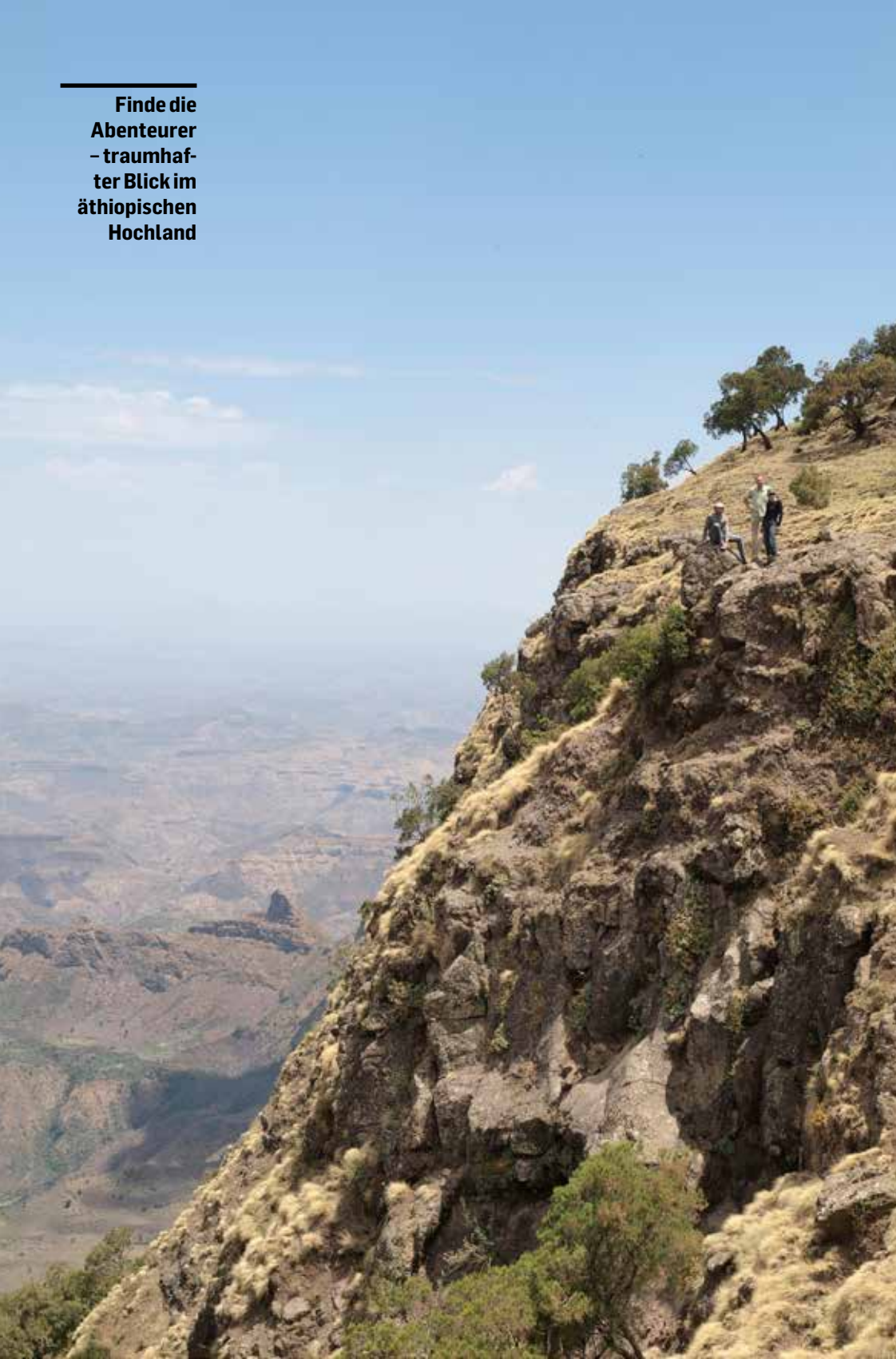
**Ein einfaches
Dorf mit Rund-
hütten an
unserer Stre-
cke Richtung
äthiopischer
Grenze**

an der Grenze zum Sudan demselben Land gehören sollen. Passend zum äußeren Eindruck gibt es in der Hütte keinen Computer. Von Hand kontrolliert der Beamte im Halbdunklen auf langen Listen in überdimensionalen Büchern, ob etwas gegen unsere Einreise spricht. Zu lange für mich, ich nicke selig auf dem Stuhl ein und zu lange für den Zoll – die haben mittlerweile Mittagspause, die Schranke ist dicht, die Bulli-Papiere noch nicht kontrolliert.

Macht nichts, wir lassen den Wagen erst einmal im Sudan stehen und stürmen eine Kneipe in Äthiopien. Nach 17 Tagen die erste kalte Flasche Bier – lecker.

**Schwarz trifft
weiß, Neugier
auf beiden
Seiten**





Metema-Gondar

Mit dem Schritt über die Grenze wechselt nicht nur das Reiseland, auch die Menschen und die Landschaft wandeln sich auf dem Weg vom Sudan Richtung Äthiopien. Im größtenteils muslimischen Sudan war der Kleidungsstil eher arabisch, lange weiße Gewänder bei den Herren, viele Frauen ganz oder zumindest teilweise verschleiert. Im Umgang höflich und eher zurückhaltend, hat man uns in den meisten Teilen des Landes zufrieden gelassen. Anders die ersten Eindrücke in Äthiopien, hier sind rund 60 Prozent Christen, der vorherrschende Kleidungsstil eine Mischung aus westlichen und afrikanischen Einflüssen. Sobald man auf die Straße tritt, wird man zumindest von einer Schar Kinder umringt, gerade im Norden auch massiv von Erwachsenen angebettelt. Natürlich nehmen wir es den Leuten nicht übel, Äthiopien gehört zu den ärmsten Ländern der Welt. Schätzungsweise ist rund die Hälfte der Bevölkerung unterernährt.

Das geplante Etappenziel für diesen Tag: Die Lodge von Kim und Tim am Lake Tana. Die rund 200 Kilometer scheinen Anfangs kein Problem zu sein, starten optimal auf Asphalt. Wir haben aber in unserer Zeitplanung den Verkehr in Äthiopien unterschätzt und der besteht zum größten Teil nicht einmal aus Autos oder Lkw: Selbstmordziegen, stumpfe Rindviecher, tollkühne Esel und eine Bevölkerung, die scheinbar auf der Straße lebt, drücken das Tempo. Dorf hinter Dorf schmiegt sich an das schmale Asphaltband, im Slalom geht es langsam voran. Die vielen Äthiopier sind dabei nicht schüchtern, sagen was sie von den Farangi – den Weißen – wollen: »plastic, plastic, plastic«, »money, money, money« oder »pen, pen, pen.« Wer nichts gibt, bekommt schon mal einen Stein aufs Blech gedonnert.