

Benefiz-Fahrt: München – Dakar im Januar 2010

Auf den Spuren des kleinen Prinzen oder Sterne nach Afrika bringen.



Wie kommt man zu so einer „Rallye“?

Es ergab sich vor einiger Zeit, dass politische Leute den alten Merksatz „Bewahren und Pflegen ist der wahre Umweltsegen“, über Bord warfen und neue Gesetze zum unbegrenzten Konsum und Wachstum entwarfen. Darunter eine „kalte Enteignung“: Ältere Autos ohne Katalysator sollten nicht mehr in den Innenstädten fahren dürfen. Für mich bedeutete dies, entweder meinen gar nicht so alten Mercedes Sprinter mit Kat aufzurüsten oder zu verkaufen, da ich eine Wohnung in der Münchner Innenstadt bewohne. Wegen der Kat-Nachrüstung kam ich zur Homepage von www.dieselcoupe.de und von dort per Link auf www.dust-and-diesel.de (D&D). Die erste Homepage verschaffte meinem Sprinter einen Kat und damit eine weitere Daseinsberechtigung. Die zweite gab den Anstoß für ein Afrika-Abenteuer der besonderen Art. Dazu kam die in der Kindheit entfachte Sehnsucht nach Afrika, durch die „Gute-Nacht-Geschichten“ vom „kleinen Prinzen“ vom Autor Antoine de Saint Exupéry. Schon auf den ersten Seiten wird dort die afrikanische Tierwelt am Beispiel einer einen Bären verschlingenden Boa-Schlange anhand einer Zeichnung dargestellt. Und im weiteren einige zeichnerische Umsetzung von St. Exupéry, die wie er ausführt, dazu führten, dass er das Malen sein ließ und lieber Berufspilot mit schriftstellerischen Ambitionen wurde.

Im Winter 2009/2010 fuhr eine Gruppe von 19 Autos, vorwiegend Diesel-Mercedes, über Marokko, Mauretanien bis Senegal. Die Autos wurden dort zugunsten eines Waisenhauses verkauft.

Mit dabei, Guido Hommel und ich, Thomas Hanna. Wir fuhren kurz nach Weihnachten 2009 mit dem 22 Jahre alten 190D/W201, bisher 250 000 km auf der Uhr, von Bad Dürkheim über die französischen Autobahnen in einem ersten Tagesmarsch knapp 1000 km bis Perpignan. Hier, kurz vor Spanien, trafen wir Ati und Christian Braetsch mit Ihrem 250TD/W124 – alte Bekannte aus der MBIG (www.MBIG.de). Im Fernfahrerhotel verbrachten wir eine Nacht, bevor wir am nächsten Tag weitere 1000 km bis Tarifa zurücklegten. Es ging entlang der spanischen Costa Brava, die ich von den Kindheitsurlaube noch so schön in Erinnerung hatte und die nun mit Bettenburgen regelrecht zugepflastert ist. Da sowohl in Frankreich und in Spanien die Autobahnen tarifpflichtig sind, kurbelten wir im Verlauf dieser Fahrt sicher fünfzig Mal die Scheiben an den Bezahlstellen hoch und runter. Diese „Übungen“ machten uns um mindestens 100 Euro ärmer und der Fensterheber-Mechanismus auf der Fahrerseite quittierte letztlich seinen Dienst. In Tarifa auf dem Campingplatz

trafen nun alle weiteren Teilnehmer ein. Nach einer kühlen Nacht im Zelt, hieß es am nächsten Morgen zeitig aufstehen. Nächtens um 5 Uhr hieß es die Fähre nach Tanger zu entern. Die Überfahrt bei hohem Wellengang in der Straße von Gibraltar war der richtige Einstieg ins Abenteuer. Vielen der Teilnehmer fiel das Frühstück wieder aus dem Gesicht. Es ist enorm, mit welcher Geschwindigkeit diese Fähren selbst bei hohem Wellengang voranstürmen.

In Tanger dann die üblichen Zollformalitäten und Spenden in Form von Kugelschreibern und T-Shirts, um den Ablauf zu beschleunigen. Eine neue, afrikanische Logik bemächtigte sich meiner. Es gibt dort „Helfer“, die einem die Papiere abnehmen und versprechen alles bald wieder zu bringen. Diese bekommen dafür etwas Laufgeld. Während man in Europa solchen „Zivilpersonen“ niemals die Dokumente ausliefern würde, hier ist es Teil der Prozedur. Wenn man, ganz europäisch, den Zöllner bittet die Formulare zu erläutern, wird einem nur äußerst unwirsch bedeutet, sich an die „Zivilhelfer“ zu wenden. Hinterher versteht man, warum. Der „Zivilhelfer“ bekommt Bakschisch, welches er zum Teil an den Zöllner, seinen Arbeitgeber, abtritt. Dadurch bekommen die Zöllner Zusatzeinnahmen. So erklärt sich die Arbeitsunwilligkeit der eigentlichen Zöllner, die ja als Beamte kein Geld annehmen sollten.

Dies alles blieb Antoine de Saint-Exupéry, dem Autor von „Der kleine Prinz“, in den 30er Jahren erspart. Er hatte den Auftrag von der Post bekommen, eine Luftpost-Fluglinie entlang der Küste Frankreichs und Spaniens, entlang der Küste Afrikas und dann weiter über den Atlantik bis Südamerika aufzubauen. Man startete in Toulouse und kam mit etwas Glück bis Südamerika. Oder, wie ein letzter Funkspruch lautete: „Triebwerkteile beschädigen hinteres Leitwerk“, genau bis zur Straße von Gibraltar, wo der Flieger für immer verschwand. Die wasserdichten Postsäcke allerdings wurden einige Monate später an Land gespült und wurden dann mit dem Vermerk „Post aufgrund von Flugzeugabsturz mehrere Monate verschollen“, weiter versandt.

Wir fahren bodenständig mit unsere „Taxiflotte“ über die Ausläufer des Atlas-Gebirges bis zum Campingplatz nach Fes. Auf der Strecke kamen uns zahlreiche W123er Taxis entgegen, die dort noch im Alltagseinsatz sind. In Fes war ein Tag Aufenthalt vorgesehen. Zeit, um die Altstadt und die Gerbereien (Weltkulturerbe) zu besichtigen. Es ist beeindruckend zu sehen, wie viele Arbeitsplätze in so einer Altstadt auf engstem Raum untergebracht sind. Hier ist die Stadt noch Handelszentrum. Nach unseren Gesetzen wäre das alles illegal! Keine Ruheräume, keine Toiletten, keine Fenster, keine Fluchtwege und trotzdem Weltkulturerbe. Unweigerlich drängt sich ein Vergleich zu unseren Großunternehmen auf. In Europa der Unternehmenskoloss, vergleichbar mit einem Ozeandampfer, in Afrika die quirlige Altstadt, vergleichbar mit einer Unzahl zusammen arbeitender Fischkutter. In Zeiten wo selbst Großunternehmen wie GM ins Wanken geraten und Bankpleiten an der Tagesordnung sind, scheint hier durchaus ein Lösungsansatz, hin zu kleineren Einheiten ohne erdrückendes Regelwerk, vorhanden.

Mit diesem Eindrücken im Gepäck ging es weiter, bei strömendem Regen und Temperaturen um 10 Grad, nach Marrakesch. Die Straßen malerisch schön, die Polizeikontrollen amüsant. So wurden wir (wieder einmal) wegen Geschwindigkeitsübertretung und Überholen bei durchgezogener Linie angehalten. Im Auto unserer Vorfahrer, Ati und Christian, ging nun die Debatte los. Nach einer Weile wechselten ein paar Scheine den Besitzer. Dann kamen wir an die Reihe. Umgerechnet 40 Euro war der Basispreis. Wir verhandelten ein bisschen und kamen bei 30 Euro an. Als ich die 30 Euro bezahlte, gab mir der Polizeibeamte lachend 10 Euro zurück mit dem Hinweis, die vor uns hätten 20

Euro ausgehandelt! Gleiches Recht für alle! Die nach uns angehaltenen Freunde eröffneten uns, Sie hätten vier Äpfel bekommen. Für vorschriftsmäßiges Fahren.

In Marrakesch war ein Tagesaufenthalt vorgesehen. Wieder eine durchaus beeindruckende Medina und der Nachtmarkt. Schlangenbeschwörer (keine Boas!), Orangensaft direkt und live gepresst, Eierverkäufer die für vorgeschälte Eier zum Direktverzehr geringfügig mehr verlangen als für Eier in der Schale

Da wir unseren Benz bis auf einen Ölwanenschutz serienmäßig belassen hatten, wollten wir ihn nun zumindest für die kommenden Geröllpisten hinten höher legen. Gesagt, getan: Florian besorgte W124-Federn in den einschlägigen Autokreisen von Marrakesch und Jörg baute diese innerhalb einer halben Stunde auf dem Campingplatz ein. Schon war das 190er Heck um 5cm geliftet.

Am nächsten Morgen fuhren wir eine weite Schleife ins Landesinnere über den hohen Atlas und des Nachmittags durchs sehenswerte Dadestal nach Tinerhir. Zeitweise waren wir umringt von einer sogenannten Studentenrallye aus Frankreich. Diese fuhren vorwiegend mit R4 und R5 und zwar hart am Limit. Auch ein Trabant-Kombi tauchte inmitten dieses kuriosen Rallyefeldes wie eine Fata-Morgana auf. Der Insasse, ein baumlanger Franzose der in Berlin studiert, ließ uns wissen, dass es in seinem Trabi aufgrund der Körpergröße etwas unbequem sei, aber immerhin wären Sie auf Platz 10 von über 100 Teilnehmern! Aufgrund einer freien Roadbook-Interpretation waren wir zu der Ansicht gelangt durch die Schlucht über einen 2800 Meter hoch gelegenen Pass bis zu unserem Campingplatz fahren zu können. Auch hier stand irgendwann ein freundlicher Polizist, der uns dieses Vorhaben ausredete und maximal vierradgetriebene Fahrzeuge durchlassen wollte. Zahlreiche Kugelschreiber und T-Shirts später, wollte er uns dann doch passieren lassen. Aber mittlerweile hatte sich bei uns die Vernunft durchgesetzt. Also Umdrehen und 40 km zurück durch diese beeindruckende Landschaft bis zum Campingplatz.

Der nächste Tag sollte uns über eine Schotterstrecke führen, die es in sich hatte. Riesige Geröllbrocken malträtierten unseren Ölwanenschutz und spätestens jetzt rächte sich, dass wir vorne mit Serienfedern ohne Höherlegung unterwegs waren. Nach ein paar Stunden schabte etwas auffallend oft auf dem Boden. Die erste Annahme es sei der Auspuff war falsch. Es war unser Ölwanenschutz, der nur noch an zwei der vier Schrauben hing. Also ab damit! Und damit war die nächste Panne vorprogrammiert. In einer Bachrinne setzte der Wagen ordentlich auf. Ich beobachtete daraufhin schon ganz genau den Öldruck und die Ölreservoir-Warnlampe. Der Öldruck war noch da, als die Warnlampe anging. Gerade als ich zur Seite fuhr und den Motor abstellte, Lichthupe von hinten. Es waren Afrikaner in einem Landrover. Sie hatten unsere Ölspur gesehen und wohl auch erfahren, dass hier ein paar Verrückte auf der Vier mal Vier-Piste mit „normalen“ Autos kommen. Nachdem die Paris-Dakar-Rallye hier nicht mehr stattfindet, haben sich die Besitzer der Werkstätten selbst auf den Weg gemacht, Havaristen zu bergen und die Werkstatt zu füllen. Da ist unser ADAC noch weit hintendran! Während aus unserer leck geschlagenen Ölwanne das Rest-Öl in den Sand tröpfelte, wurde uns schon das Abschleppseil zugeworfen. Noch 30 km am Seil und wir erreichten vor allen anderen die Oase Zagora. Hier waren die Werkstätten dank der „Paris-Dakar“ wirklich gut gerüstet und es war kein Problem die Alu-Ölwanne in Nachtschicht bis zum nächsten Morgen reparieren zu lassen. Auch die Begrüßungsrituale in der Werkstatt waren „international“: „Alles fit im Schritt“, beherrschte dort jeder Angestellte, der „Paris-Dakar“ sei Dank(?). Weil auch an den anderen Autos das ein oder andere Teil abgefallen war, entschieden die Veranstalter hier einen

außerplanmäßigen Reparatur-Tag einzulegen. Ein Sandsturm gab am nächsten Tag ein Übriges, um diese Entscheidung als sehr weise erscheinen zu lassen.

In der Oase gab es mehrere schöne Cafés und auch sonst ließ es sich hier gut relaxen und einkaufen/handeln.

Nachdem alle Autos wieder „fit im Schritt“ waren, ging es im Konvoi weiter über relativ gut befahrbare Schotterpisten. Schon gegen 15 Uhr erreichten wir eine kleine, einsame Felsterrasse an einem Flussdelta. Der Boden war so hart, dass man kaum die Zeltheringe eintreiben konnte. Der orkanartige Wind sorgte das dafür, dass einigen die Zelte um die Ohren flogen. Ich hatte aufgrund dieser widrigen Zeltbedingungen eine der kleinen Höhlen in der Flanke des Deltas mitsamt dem Snap-off-Zelt bezogen. Dort war es absolut windstill, während draußen der Sturm tobte und ich schlief im Gegensatz zu den meisten anderen wie in Abrahams Schoss.

Der nächste, knapp 400 Kilometer entfernte Campingplatz war ein ehemaliges Fort der französischen Armee. Dorthin fuhren wir über gut ausgebaute Teerstraßen, die allerdings durch vorangegangene Regenfälle manchmal Flussläufen glichen. Auch hier wieder eine amüsante Polizeikontrolle. Diesmal sollten wir zu schnell gewesen sein, aber eine Radarpistole hatten die Polizisten nicht. Es ging wieder mit umgerechnet 40 Euro los. Ich erklärte dem Polizisten, dass wir für ein ähnliches Delikt nur 20 Euro gezahlt hätten. Daraufhin fragte er mich, ob ich eine Quittung darüber hätte. Natürlich nicht! Jetzt sollte ich aussteigen und alle Papiere mitnehmen. Der Polizist hielt mir einen Vortrag über „falsche Polizisten“ die keine Quittungen ausstellen. Der Polizeiposten stellte sich als Straßencafé heraus. Ich bekam erst mal den obligatorischen Tee. Dann fing der Polizist an, mehrere Formulare hervorzukramen und begann diese auszufüllen. Nach etwa 10 Minuten und nach dem zweiten Tee sagte er dann übergangslos: 10 Euro! Ich bezahlte (sozusagen die zwei Tee) und ging zurück zum Auto, in dem Guido wartete. Während ich ihm die Papiere durchs Fenster reichte, erwähnte ich, dass wir nun eine echte Polizeiquittung bekommen hätten, fürs Album! Nachdem wir weitergefahren waren, konnten wir jedoch keine Quittung zwischen all unseren Papieren entdecken. Ein Schelm wer Böses dabei denkt! Abends dann, im Fort namens Beau Jarif angekommen, goss es dermaßen vom Himmel, dass die Fenster unseres Appartements ihre Dichtfunktion aufgegeben haben und der erste Schritt aus dem Bett am Morgen in einer Wasserlache endete. Wie mochte es den anderen im Zelt ergangen sein? So viel Regen hatte ich in Afrika nicht erwartet.

Am nun beginnenden Tag dann endlich Sonnenschein und Meeresblick! Es ging stundenlang auf gut ausgebauten Teerstraßen am Rande des Felsabbruchs zum Atlantik hin, entlang. Zuerst war es nur Steilküste ohne Strand. Hier angeln Berufsfischer von schwindelnder Höhe aus. Gegen Mittag wechselte die Szene. Nun war unter der Steilküste ein bis zu 100 Meter breiter Sandstrand vorhanden. Hier und da ein Schiffswrack und nur die gleißende Sonne. An so einem Strandabschnitt scheint der Flieger Saint Exupéry seinen „kleinen Prinzen“ bei einer Notlandung getroffen haben. Unweigerlich entwickelte sich die Vorstellung, wie das war, vor 80 Jahren. Da flog ein zerbrechliches Kleinstflugzeug, einziger Ballast an Bord die Flugpost und der Pilot, entlang der Küste. Der Motor setzt aus, die Notlandung auf dem Strand gelingt. Jetzt heißt es mit Bordmitteln zu reparieren oder spätestens in 4 Tagen zu verdursten, wenn der Notproviant aufgebraucht ist. Eine Straße gab es zu dieser Zeit hier nicht. Und die kriegerischen Beduinen waren den Fliegern meistens nicht gut gesonnen. Da ist unser Auto-Abenteuer in Relation schon eine sehr gesicherte Reise und geradezu luxuriös! Am Nachmittag erreichen wir die Hafenstadt Tarfaya. Dort befindet sich ein Saint-Exupéry-Museum. Hier war der Autor 18 Monate Chef eines Zwischenlandeflugplatzes. Viel Zeit für

schriftstellerische Gedanken, wenn nicht gerade wieder einer der abgestürzten Kameraden gerettet werden musste. Man ging sogar so weit, Wasserflugzeuge einzusetzen, um die Absturzgefahr ins Wasser zu minimieren. 4 solcher Flugzeuge wurden geordert und ein Rettungs-Schnellboot dazu im Hafen stationiert. Nach zwei Jahren waren alle Maschinen „verbraucht“, sprich abgestürzt. So verlustreich agierte man damals!

Gegen Abend hieß es von der relativ guten Teerstraße abbiegen. Nach ein paar Kilometern über die Sandpiste plötzlich in einer Senke ein Campingplatz mit Berberzelt und einigen Ziegen. Ein aus dem Kongo vertriebenes Ehepaar aus Belgien betreibt seit 16 Jahren dieses Camp. Abends gab es im Berberzelt traditionelle Mahlzeiten und Dosenbier.

Der nächste Tag war landschaftlich ähnlich gelagert. Eine gute Teerstraße führte uns entlang des Atlantik bis nach Dakhla. Kurz vor Dakhla eine große Bucht und viele bunte Drachen am Himmel. Die Kite-Surfer finden hier paradiesische Zustände vor: Immer eine schöne Brise und vor allem warmes Wasser zu allen Jahreszeiten. Am Ortseingang von Dakhla links befand sich unser Campingplatz, direkt am Wasser. Auf dem Campingplatz ein alter, amerikanischer Schulbus. Wie der wohl hierherkam? Diverse Inschriften im Wageninneren ließen die Reise erahnen. Meinem Vornamen war die folgende Tat geschuldet: Der Bushersteller, so das Typenschild, nannte sich „Thomas Built Buses“. Außerdem war die Firma in Woodstock ansässig. Das Typenschild hängt jetzt in Deutschland in meiner Werkstatt! Und dann kamen die Mauren, welche unsere Autos kaufen wollten. Wir handelten im Bereich von 300 bis 1050 Euro pro Wagen alle Autos durch. Bazar muss sein! Ganz klar war die Preisfindung nicht, doch dazu lest Ihr mehr bei www.wordpress.babelfish-hostel.de im Reiseblog von Steffen Gündel. Meine überzähligen Konserven verkaufte ich pauschal mit Abschleppseil und einigen anderen Werkzeugen an den Campingplatzbetreiber. Dieser verkaufte dann die Autoteile wieder an die mauretanischen Autokäufer und die Konserven bereicherten zehn Minuten später den Campingplatz-Supermarkt. Dakhla ist in Marokko als Badeort schwer angesagt und so konnten wir abends auf dem Boulevard das alte Spiel vom „Sehen und Gesehen werden“ verfolgen. Die Stadt bietet auch einiges an guten Essensmöglichkeiten und in der Bazar-Straße konnte ich ein marokkanisches Autokennzeichen als Souvenir erstehen.

Die nächste Etappe führte uns am Sonntag, den 10. Januar, weiter durch das politische „Niemandland“ Westsahara bis an die Grenze zur islamischen Republik Mauretanien. Während die Marokkaner uns relativ schnell abfertigten, hingen wir auf der mauretanischen Seite einige Stunden fest. Ich konnte beobachten das einer der LKW-Fahrer in Ermangelung von Toiletten in den Sand pinkelte. Genau an dieser Stelle schmiss sich eine halbe Stunde später ein dem Islam treu ergebener Maure hin, schaufelte den Sand ins Gesicht und betete gen Mekka. Der feuchte Sand, ein Zeichen Gottes? Die weitere Folgerung das Gott als LKW-Fahrer unter uns weilt, wurde durch das Ende der Warterei nicht weiter verfolgt. Es ging durch eine verminte Fahrspur hinein nach Mauretanien. Unser Ziel, Nouadhibou, erreichten wir in der Dämmerung. Wir wurden mit reichlich Tee auf dem Campingplatz willkommen geheißen und dann gewarnt nicht alleine raus zu gehen. Die politische Lage war so, dass die deutschen Behörden davor warnten, in dieses Land zu fahren. Immerhin waren hier ja einige Leute (Franzosen und Spanier) nach wie vor verschleppt und in Gefangenschaft. Auch Saint Exupery und seine Fliegertruppe hatten schon 80 Jahre zuvor mit den Mauren so ihre Erfahrungen gemacht. Da hieß es auf dem verspätet eingetroffenen Briefkuvert nur lapidar: „Etre dans les mains des Mures pour 8 mois ...“, zu übersetzen mit: „War in den Händen der Mauren für 8 Monate ...“. Des Weiteren erfuhr man im Museum, dass der unglückliche Pilot bei einer Notlandung

von den Mauren angegriffen wurde und sein Leben gab. Die Post allerdings kam mit Verspätung dann doch noch an. Wahrscheinlich haben die Mauren dafür schon damals „Lösegeld“ gefordert.

Der Campingplatz-Betreiber gab uns für den abendlichen Ausflug einen Freund mit, der uns „führen“ sollte. Die Führung dauerte ungefähr 100 Meter und endete in einem „Chinesischen Restaurant“. Hier sollte es sogar Bier (wir befinden uns in einem islamischen Land – offiziell kein Alkohol) geben. Der Chinese war allerdings nur von der Dekoration her ein Chinese und ansonsten gab es landestypisches Essen. Auch das Bier ließ nicht lange auf sich warten.

Montags war die Besichtigung des Waisenhauses angesagt. Wir fuhren auf eigener Achse hin, übergaben die Geschenke und trafen die politischen Vertreter des Ortes und die Presse. Rund um das Spektakel ca. 40 Polizisten, die die Bewohner der das Waisenhaus umgebenden „Slums“ in Schach hielten.

Rund um Nouadhibou liegen diverse Schiffswracks am Strand und im Wasser. Entsorgung auf billige Art! Eines davon ist wohl nicht ganz freiwillig auf Land gespült worden und liegt malerisch vorm Leuchtturm auf dem Sand. Hierhin fuhren einige der Truppe. Dort begegnete uns auch der angeblich längste Zug der Welt, ein Erztransport-Zug. Er fuhr mindestens 20 Minuten an uns vorbei!

Abends die Einladung des Chefs vom Waisenhaus ins private Heim zum traditionellen Abendessen. Im Dunkeln liefen wir mit Polizeibegleitung vom Campingplatz zum Ort des Mahles. Hier empfingen uns hinter einem Gittertor und einem schmalen Gang flankiert durch Wohnräume, zwei große Räume. In beiden liefen Fernseher, auf die auch extra hingewiesen wurde. In der Manier des Landes auf dem Boden sitzend, bekamen wir riesige Couscous-Platten serviert. Nicht jeder kam mit dem Essen ohne Besteck zurecht. Also Nachhilfe: Richtig rein in den Reis mit der Hand, dann zusammendrücken und einen „Knödel“ formen, und ab damit in den Mund. Es war sehr, sehr lecker!

Der neue Tag sollte der letzte mit unseren Autos sein. Mit Polizeischutz vorn und hinten fuhren wir die etwa 450 Kilometer lange „Kidnapping“-Strecke durch die Wüste bis Nouakchott. Hier war die endgültige Autoübergabe vereinbart. Kaum dort angekommen, besuchten wir einen Ableger des Waisenhauses und dann wurden die Autos im Innenhof unserer Herberge verstaut.

Adios, du treuer Benz! 8000km warst du uns ein verlässlicher Partner und bis auf Fensterheber und die selbstverschuldete Ölwanne-Misere war nichts außer tanken. Und selbst da warst du genügsam: Meistens gingen weniger als 7 Liter pro 100 km durch deine Einspritzdüsen. Kein Wunder, dass die Afrikaner diese Autos lieben (die wir von Staats wegen entsorgen – eigentlich müssten die Afrikaner alle mit einem Aufkleber: „Sponsored by Europa“ rumfahren).

War uns Nouakchott als „dreckige, hässliche Stadt“ geschildert worden, so war unser Eindruck keineswegs so drastisch. Es scheint sich hier einiges zum Besseren entwickelt zu haben. Wir gingen früh zu Bett, da wir um 5 Uhr morgens mit zwei Bussen weiter in den Senegal zu unserem Endziel „Zebra Bar“ in der Nähe von St. Lous starten wollten. Es war die erste Nacht, in der wir von Moskitos behelligt wurden. Insofern fast froh in Bus zu steigen, fuhren wir in der Morgendämmerung los.

Interessant, wie gut so ein Bus auch durch Feldwege fahren kann. Wir kamen an eine besonders „grüne“ Grenze, da hier durch einen Fluss viel Wasser für grüne Vegetation sorgte. Nun kam der „Zauber“. Wir hatten ja die Autos in die Pässe eingetragen bekommen und reisten nun mit im Pass registrierten, aber nicht vorhandenen, Autos aus. Dem Autoaufkäufer sei Dank! 50 Meter weiter, am

senegalischen Grenzposten, business as usual. Kein Auto, kein Pässeintrag! Damit ist Ausreise aus dem Senegal gesichert, wir werden Deutschland wieder sehen.

Im Senegal wartete nur noch Entspannung auf uns. Es ging in die Zebra-Bar, seit 16 Jahren geführt von einem Schweizer Ehepaar die hier Ihren Traum von Afrika erfüllt haben. Als wir dort ankamen, war gerade Premiere eines Kinder-Theaterstückes, aufgeführt von Tochter und Sohn und deren Freunden von der internationalen Schule St.-Lois, sowie den Kindern vom nächsten Ort. Es ging um Rassenunterschiede, neutralisiert als die „Blauen“ und die „Grünen“. Ausgedacht hatte es sich der Inhaber der Zebra-Bar. Nach diesem kulturellen Einstieg, flossen die Biere reichlich. Wir bezogen einen wunderschönen Bungalow mit Schilfdach, aber die meisten zelteten auch hier weiter. 3 Tage Müßiggang und Erholung gingen ins Land. Einen Abend verbrachten wir in der Fischerei-Stadt St. Louis, die man über eine Stahl-Brücke vom Eiffelturm-Erbauer erreicht. Am altherwürdigen Hotel zur Post begegnen wir ein letztes Mal St. Exupery. Auch hier ging die von Ihm betreute Postflugroute entlang. Zahlreiche Briefe und Werbeposter künden im Hotel-Saloon davon. Noch einige hundert Kilometer weiter südlich von hier nähert man sich der Stelle, an der der kürzeste Weg über den Atlantik Afrika und Südamerika verbindet. Hier wagte man in den 30er Jahren den „Sprung“ per Flugzeug nach Amerika wo die Postflugroute an der Küste Brasiliens bis Argentinien und von dort über den Aconcagua-Pass und Mendoza bis an die Küste von Chile führte. Wie profan verlief dagegen unser Heimflug: Nach einer sechsstündigen Taxifahrt von der Zebra-Bar bis nach Dakar bestiegen wir nachts um 2 Uhr den Flieger nach Lissabon. Dort trennten sich die Wege von Guido Hommel und mir dank verspätetem Abflug in Dakar abrupt. Während Guido seinen Flug gerade noch erreicht, musste ich 5 weitere Stunden ausharren, bis der nächste Flug nach München ging. Während der Wartezeit malte ich folgende Zeichnungen. Und, habt Ihr es schon erraten?

Thomas Hanna

Literatur und Filme zum Abenteuer „Dust-and-Diesel“:

„Der kleine Prinz“ von Antoine de Saint-Exupéry ISBN:3-7160-2006-0

Film: „7915km-Auf den Spuren der Rallye nach Dakar“ von Nikolaus Geyrhalter, Österreich 2008

Film: „Sifinja - Die eiserne Braut“ von Valerie Hänsch, Deutschland 2009

Und dazu hört man die Musik von Midnight Oil, hier speziell der Titel: „Diesel and Dust“.