

Bergführer, dreissig Jahre etwa, heisst Fataeli und bewegt sich wie der junge Luis Trenker. Die Träger, pralle Säcke oder kantige Kisten auf dem Kopf, gehen barfuss. Das tut ihrer guten Laune offensichtlich keinen Abbruch. Dabei sind sie alles, scheint ihre Devise zu sein. Wir verstehen das erst, nachdem wir die Zurückbleibenden gezählt haben: Für jeden Trägerposten hat es drei Bewerber gegeben!

Eine Fünftagetour

Das Unternehmen «Kibo-Besteigung» ist auf fünf Tage angelegt. An jedem Aufstiegsstag sind zehn bis fünfzehn Kilometer und etwa tausend Meter Höhenunterschied zu bewältigen. Am Ende jeder Aufstiegsstufe wartet eine Hütte, am vierten Tag wartet der Gipfel – oft vergebens.

Erster Tag: Gemächlich wandern wir durch die Bananen- und Kaffeepflanzungen an den wasserreichen Hängen des Süd-Kilimandscharo. Freundliche, zufriedene Menschen, viele Kinder und immer wieder der Suaheli-Gruss «Jambo!» – «Jambo!». Das Land ist dicht besiedelt. Beim dreihundertsten «Jambo» meldet sich leichte Heiserkeit an. Wo das bestiedelte Gebiet aufhört, fängt der Nationalpark an. Wir tauchen in den lianenverhangenen Tropenwald ein. «No animals» – keine Tiere – beruhigt uns der Träger. Er heisst Julius, wie sein Präsident Nyerere. Wir gehen in Turnschuhen und mit leichtem Gepäck: Pullover und Anorak, Kamera, Bergstock. Die Steigung ist mässig und macht wenig Mühe. Wir müssen uns zwingen, langsam zu gehen, wegen der besseren Akklimatisierung.

Gegen 17 Uhr erreichen wir unser erstes Tagesziel, die **Mandarahuette** auf 2700 Meter Höhe. Die norwegische Entwicklungshilfe hat hier sechsenreich gewirkt und eine Reihe von stabilen Holzhäusern errichtet, in denen jeweils vier Personen schlafen können. Die alte Blechhütte, die bis vor ein paar Jahren als alleinige Unterkunft gedient hat, ist zur Küche «umfunktioniert» worden. Dort bereitet die schwarze Mannschaft das Abendessen: Suppe, Fleisch, Kartoffeln, Kohl, Reis, Dosenkompott. Es ist reichlich und schmeckt nach nichts.

Marsch zur Baumgrenze

Am **zweiten Tag** steigen wir durch feuchten Bergnebelwald auf. Die Moosbartflechten, die von den Ästen herunterhängen, vermitteln einen geisterhaften Eindruck. Doch bald ist die Baumgrenze erreicht, und wir durchstossen die Wolkendecke. Über uns weitet sich ein strahlend blauer Himmel, vor uns türmt sich der Ma-

guss – beherrscht der Kibo-Krater das Blickfeld, erhebende wie bedrückende Gefühle weckend. Fataeli grinst vieldeutig. Die Sonne sticht fast senkrecht vom tintenblauen Himmel, der schattenspendende Safari-Schlapphut bewährt sich.

Dann geht es zwei Stunden lang auf dem **Sattel** eben dahin. Sand, Steine, verkrüppelte Gewächse und ein schneidender Wind erinnern an mongolische Wüstensteppen. Was uns entgegenkommt, sind aber keine schlitzäugigen Kamelreiter, sondern schwankende Gestalten, gekleidet wie wir. Es handelt sich um die Expedition des Vortages, die etwa dreihundert Meter unterhalb des Kraterandes aufgegeben hat und nun frustriert zurückkehrt. Als die hohlwängigen Bergkameraden weiterschwanke, fühlen wir uns plötzlich sehr einsam in feindseliger Umgebung. Der Napfkuchenrand vor uns scheint noch höher und steiler geworden zu sein. Das letzte, wieder ansteigende Wegstück zieht sich in die Länge. Zwei Österreicher klagen über Übelkeit.

Zusätzliche Informationen

Die für eine Kilimandscharo-Besteigung besten Zeiten sind **Januar und Februar** einersseits, **Mitte Juli bis Ende August** andererseits. Wer grosse Kälte in Kauf nimmt, kann auch die Monate **September und Oktober** in Betracht ziehen, zumal dann zumeist die Luft ganz trocken und die Sicht sehr klar ist.

Die günstigsten und preislich vorteilhaftesten Flugverbindungen zum Kilimandscharo Airport werden zurzeit von der **British European Airways, der KLM** und der **Sabena** angeboten.

Organisierte **Gruppenreisen** veranstalten u. a. Max Eiselin, Luzern, Obergrundstrasse. Die Berg- und Skischule des Deutschen Alpenvereins, München, Fürstenfelder Strasse. Hauser Exkursionen, München, Neuhauserstrasse.

Die **Bergausrüstung** wird teilweise von den beiden Hotels in Marangu gestellt. Wer jedoch jedes Risiko vermeiden will, nicht vollständig ausgerüstet zu sein, sollte besser alles mitbringen. Check-Listen sind bei den Veranstaltern der Gruppenreisen zu haben.

Der **Tansania-Shilling** ist von Staats wegen überbewertet, Shillings nach Tansania einzuführen ist untersagt. Deshalb sind alle Preise ausserhalb des in Europa gezahlten Pauschalpreises (z. B. für Taxifahrten) sehr hoch.

sig zugange, während wir fröstelnd zuschauen. Viel lieber hätten wir auch etwas getan. Aber wir dürfen nicht, wir sind ja hier die Herrenmenschen! Das Menu, das schliesslich zustande kommt, gleicht dem von gestern wie ein Zwilling dem anderen. Nachts pfeift und rasselt der Wind um unsere Hütte. Auch die Höhe – immerhin schon 3700 Meter – macht sich bemerkbar.

Im Blickfeld des Kibo-Kraters

Dritter Tag: Aufstiege durch die karger werdende afro-alpine Zone zum breiten Sattel zwischen Mawenzi und Kibo. Rund und steil wie ein Napfkuchen – die Schneekuppe als Zucker-

guss – beherrscht der Kibo-Krater das Blickfeld, erhebende wie bedrückende Gefühle weckend. Fataeli grinst vieldeutig. Die Sonne sticht fast senkrecht vom tintenblauen Himmel, der schattenspendende Safari-Schlapphut bewährt sich.

Aufstieg zum Kraterand

Vierter Tag: Fataeli weckt uns um ein Uhr. Obgleich wir alle eine schlechte Nacht hinter uns haben, hat keiner Lust aufzustehen. Der innere Schweinehund muss heftig bekämpft werden! Wieder gibt es Porridge, Biskuits und Tee. Dann sammeln wir uns zum Aufbruch, wohlverpackt in warme Sachen, denn draussen ist es bitter kalt. Die Träger bleiben auf der Hütte zurück.

Mühsam und kurzatmig röchelnd, steigen wir im Dunkeln den Kraterand empor. Fataeli mit der Laterne geht an der Spitze, Julius mit Taschenlampe macht den Schluss. Ein steiler Schotterpfad, der zeitweilig zur Sandreisse entartet. Schritt um Schritt, Stunde um Stunde. Ausser schlurfenden Stiefeln ist nichts zu hören. Nach zwei Stunden dürfen wir an der **Hans-Meyer-Höhle** endlich eine Pause machen. Die Hälfte des Weges hätten wir, tröstet Fataeli uns. Doch für die zweite Hälfte brauchen wir länger. In der Dunkelheit ist nicht ein bisschen Fort-

schrift zu sehen, die Minuten dehnen und dehnen sich. Nur die Abstände zwischen den Haltepausen werden kürzer. In dieser Höhe bekommen unsere Lungen nur noch die halbe Sauerstoffration; das macht sich bemerkbar. Wir schnaufen und keuchen...

Gegen sechs Uhr beginnt es zu dämmern. Mit zunehmender Helligkeit wird es etwas leichter. Wir fassen wieder Mut, empfinden sogar die wunderbare Schönheit der Bildes, als die Sonne hinter den Zacken des Mawenzi aufgeht. Und nun rückt doch der Kraterand tatsächlich näher! Kurz vor sieben Uhr stehen wir am **Gillman's Point** auf knapp 5700 Metern Höhe, zu erschöpft für Triumphempfindungen, obgleich das für jeden von uns der geographische Höhepunkt seines Lebens ist.

Auf dem Gipfel

Vom Gillman's Point bis zum **Uhuru Peak** sind es noch anderthalb bis zwei Stunden am Kraterand entlang. Doch der Weg dorthin ist nur für den Lohndner, der den absoluten Gipfelsieg nicht missen kann. Zu sehen gibt es da nicht mehr als hier. Ein dicker Wolkengrenzhang zwischen der afrikanischen Ebene und uns. Im Amboseli-Park unten werden die Safari-Touristen heute vergeblich nach dem obligatorischen Renommierhintergrund für ihre Tierphotos suchen. Fazit: Dass man auf dem Kilimandscharo steht, diesem mächtigen, legendären, höchsten Berg des Kontinents, ist der eigentliche Gewinn des Unternehmens. Wer das Bewusstsein nicht auszukosten versteht, der kann sich viel Zeit, Geld und Mühe sparen!

Abwärts geht es in der Falllinie ohne Halt, keine Schwäche ist mehr zu spüren. Nach einer Stunde sind wir bei der Kibo-Hütte, wo die Träger uns mit Glückwünschen und kaltem Orangensaft empfangen, in weiteren drei Stunden auf der Horombo-Hütte zur letzten Übernachtung. Wir geniessen die neugierigen Fragen derer, die nach uns kommen und das alles noch vor sich haben. Da merkt man erst, wie befriedigend es ist, ein Experte zu sein und sich mit seinen Erfahrungen wichtig machen zu können.

Am Nachmittag des fünften Tages treffen wir wieder im Hotel ein, gerade rechtzeitig zur Teestunde in der jacarandabewachsenen Veranda. Wir werden ermahnt, das Trinkgeld für die Träger aus grundsätzlichen Erwägungen knapp zu halten. Dafür lassen wir einen Berg getragener Kleidung zurück, der bei unseren Begleitern grosse Freude ausbrechen lässt. In der Rezeption liegt schon die Rechnung bereit.

Hans Eckart Rübesamen

Ferien in Graubünden. Aufatmen.



Arosa
Im Januar und ab Mitte März besonders empfehlenswert
Keine Wartezeiten an den Bergbahnen, kleine Skischulklassen und preisgünstige Unterkunftsangebote. Fragen Sie uns. Mehr Sonne – mehr Schnee.
Wintersaison bis Ostern
Auskunft/Prospekte: Kurverein Arosa
Postfach 230, 7050 Arosa
Tel. (081) 31 16 21, Telex 74 271

Davos
Schweiz
Modern «Ski Appeal» Sonne Chic
Filtern Erholen
Fischnen Träumen
Pfluschen und Ausleben
vielen mehr...
Fragen Sie uns, wir sind für Sie da
Verkehrsbüro Davos
Promenade 67
7270 Davos Platz
☎ 083/3 51 35
ftx355573b

Arosa
EXCELSIOR
Tel. 081/31 16 61, Tx 74 128. Erstklasshotel mit 140 Betten. Zentral, ruhig und sonnig gelegen, herrliche Aussicht. Bekannt für feine Küche und reiches Frühstücksbuffet.
Halbenschwimmbad 7,5 x 16 m, Sauna, Solarium, Bar – Festscholon – eigener Parkplatz/Garagen. Januar und ab 10. März ermässigte Preise. Offen bis nach Ostern. Eigener Busdienst zu den Skiliften und Sportbahnen. Dir. N.+O. Rederer

Davos
hotel europe
Das ganze Jahr...
Gastlichkeit mit Ambiance
Hallenbad – Sauna – Fitness.
Restaurant – Dancing – Bar.
Ferienwohnungen.
Parkhaus. Zentrale Lage.
Dir. Familie A. Flühler
Telefon 083/3 59 21, Telex 74 311

Die Weisse Arena
... das grösste zusammenhängende Skigebiet Graubündens erwartet Sie!
Laax
Flims
Falera
Verkehrsbüros:
Laax 086/2 14 23
Flims 081/39 10 22
Falera 086/3 30 30

HAPPY RANCHO
LAAX-Flims
Hallenbad, Sauna, Solarium, Türkisch-Dampfbad, Fitness-Center, Massage, Hot-Whirl-Pool, Sportclub, 6 Tage HP inkl. Skispass ab Fr. 550.–, Kinderermässigung – bis 6 Jahre gratis. – RE-LAAXEN, der Hilt Sporthotel Happy-Rancho, Dir. Sante Demoula, 7031 Laax, Tel. 081/39 01 31, Telex 74 506.

Chur
AUSGANGSPORT zum WINTERSPORT
16 km Pisten – 3 Kunsteisbahnen – Hallenbad.
Die Kleinstadt mit Charme. In aller-nächster Nähe zu den bekanntesten Skiregionen Mittelbündens.
Pauschalarrangements ab Fr. 374.– inkl. verschiedene Vergünstigungen.
Auskunft: Verkehrsverein der Stadt Chur
7000 Chur, Tel. 081/22 18 18 oder Ihr Reisebüro.

Das besondere ERSTKLASS-HOTEL
Crystal Hotel
Herzlich willkommen zu entspannenden Winterferien im neu umgebauten Crystal Hotel
7500 St. Moritz/Engadin
Telefon 082/2 11 85, Telex 74 449

Spilügen
Der kleine, gemütliche Ort mit dem grossen Skigebiet, 7 Skiliften und Sessellift Tambo, Skischule, Langlaufloipen, Eisplatz.
Auskunft und Prospekte: Verkehrsverein, 7431 Spilügen
Telefon 081/62 13 32

Stützerhorn
Lenzerheide-Valbella
Parpan Churwalden
● 20 Anlagen – 1 Fahrausweis
● 80 km Skipisten
● NEU: Skilift Fadaal direkt ab Parkplatz Danis/Lenzerheide (mit Hauptkasse)
Automatische Information
Stützerhorn Tel. 081/35 14 50
Danis Tel. 081/34 38 00

Pontresina
Hotel Engadinerhof
Gemütliches Sporthotel zu vernünftigen Preisen. Spezial-Arrangements für Familien. Am Ausgangspunkt der Loipen und Skipisten.
Bes. Fam. Heinrich, Telefon 082/6 62 12

Eine Nacht mit der Ugandabahn



Bahnbaureicher Höhepunkt: Die offene Kehrschleife im unteren Streckenteil. Auf dem Bild erscheint bloss die vordere Hälfte des 22 Wagen langen Zuges.

Spätestens eine Stunde vor Abfahrt sollten wir uns schon am Bahnhof einfinden, empfahl uns der Reiseberater im klimatisierten Büro des grossen Reiseveranstalters *United Touring Company* in Nairobi. So lassen wir uns mit gemischten Gefühlen knapp vor sechs Uhr an die Railway Station der kenyanischen Hauptstadt bringen – um dort aus dem Staunen nicht herauszukommen. Zuerst glauben wir uns in eine englische Kleinstadt versetzt. Das Bahnhofsgebäude ist aus bräunlichem Backstein. Formen, Proportionen und Hinweisschilder sind wie in einer beliebigen Station irgendwo in den Midlands. Allerdings passt die grosse rote Anschrift «*Nairobi Railway Station*» nicht so ganz ins Bild.

Doch einmal durch einen der drei Bogeneingänge geschritten, öffnet sich eine Welt, die nicht nur Eisenbahnerherzen höher schlagen lässt, sondern auch meiner sonst auf Flugzeug eingeschworenen Begleitung Anerkennung abfordert. Auf Geleise I steht der Nachtschnellzug nach Mombasa, Abfahrt um 19 Uhr. Mit Wagen erster, zweiter und dritter Klasse, Speise- und langen Güterwagen, und ganz am Schluss des nicht enden wollenden cremebraunen Bandes ist der Bremswagen angehängt. Über zwanzig Fahrzeuge reihen sich hinter der sechschachsigen blau-gelben Diesellokomotive, deren Motoren mit gleichmässigem Brummen auf gute Wartung und auf in ihr schlummernde Kräfte schliessen lassen.

Die Namen der Reisenden mit reservierten Sitzplätzen in der zweiten Klasse und den privaten Abteilen mit zwei Betten in der ersten sind an einem grossen Anschlagbrett fein säuberlich unter dem Titel «*Coach Seating and Berthing Allotment*» aufgelistet – unser Abteil «*F*» soll sich im zehnten Wagen, mit der Nummer 1131, befinden. Und auch hier: schon vom Bahnsteig her ersichtlich, sind unten in den Fensterahmen auf Karten die Namen der Fahrgäste für die kommende Nacht angeschrieben. Die ersten Eindrücke lassen unsere Zweifel am Abenteuer einer Fahrt mit der Ugandabahn verblasen. Dafür stellt sich Vertrauen in ein gepflegtes koloniales Überbleibsel ein.

Der «Irren-Express»

Bei der Vorbereitung des Kenya-Besuches waren wir auf die *Geschichte der Bahnlinie* gestossen, die den Indischen Ozean mit dem Victoria-See und damit Uganda mit dem Meer verbindet. Sie steigt dabei von null Meter auf 2500 Meter, und auf ihrer 581 Meilen langen Route durchquert sie mehrere Vegetationszonen und unwirtliche Landschaften – einen Querschnitt durch Westafrikas Fauna und Flora. Kein Wunder also, dass das den Bahnbau beschreibende Werk von *Charles Miller* den vielsagenden Titel «*The Lunatic Express*» trägt.

Noch vor Abfahrt besorgen wir uns Getränke für die Fahrt mit der «Irrenbahn» – eine Vorsichtsmassnahme, die sich, wie wir später herausfinden werden, eigentlich erübrigt hätte. Das Schlafwagenabteil gleicht denjenigen in Europa, und, obwohl die Ugandabahn auf Schmalspur fährt, es scheint, wir hätten im kleinen «Privatsalon» mit den um- und herunterklappbaren Betten mehr Platz als in einem herkömmlichen Fahrzeug des gleichen Zuschnitts.

Kurz vor Einbruch der Dämmerung heult die charakteristische Sirene der Lokomotive auf, die, zusammen mit den massiven Schutzfängern, wilde Tiere von den Geleisen fernhalten soll. Und mit einem sanften Ruck beginnt sich der Zug zu bewegen – freie Fahrt über 325 Meilen oder für dreizehn Stunden mit dem Hauptverkehrsmittel der kenyanischen Wirtschaft. Denn kaum eine Kreuzungsstelle, wo wir nicht einem Güterzug begegnen, der Richtung Hochland und zentrales Afrika fährt, beladen mit Fracht aller Art, die im Hafen von Mombasa gelöscht worden ist und der Versorgung des Hinterlandes dient.

Fünfgängiges Menu

Kaum haben wir die Vororte von Nairobi verlassen, uns an das regelmässige Fahrgeräusch der unverschweisten Schienenstösse und das leichte Schaukeln der überbreiten Schmalspurwagen gewöhnt, erscheint auch schon der Oberkellner mit der Anfrage für die Bestellung des Abendessens im Speisewagen, der in der Zugmitte eingereiht ist. Der erste Service ist bereits voll besetzt – uns werde man für den zweiten mit Beginn nach halb neun ruhen. Genug Zeit also, um sich am Lavabo im Coupé zu waschen, sich umzuziehen und beim Schlafwagenschaffner einen Aperitif zu bestellen, der innert kurzer Zeit gereicht wird.

Die *Erstklassabteile* kennen zwei Wasserhähnen: einen fürs Waschbecken und einen zweiten mit Trinkwasser, zu dem selbst die Kartonoberfläche nicht fehlen. Im Bahnbillert der obersten Klasse – sie wird den ausländischen Reisenden empfohlen – ist auch die Sitzplatzreservierung eingeschlossen (eine Notwendigkeit, wie wir selbst erleben mussten, denn die Schlafwagen sind meistens ausverkauft), nicht aber das Bettzeug. Dieses kann gegen ein bescheidenes Entgelt beim Schlafwagenbegleiter bestellt werden, der die Betten während des Abendessens bezieht. Und hier wartet eine weitere Überraschung.

Im nostalgischen *Wagon-Restaurant*, das ganz in Holz und mit echten Messingbeschlägen, an die gleichartigen Fahrzeuge der Rätischen Bahn erinnert, wird ein fünfgängiges Table-d'hôte-Menü serviert. Ausser dem Fischgang steht gar eine Auswahl von zwei oder drei Gerichten zur Verfügung. Das ganze kostet 55 Shilling, also kaum zehn Schweizerfranken, und ist im Vergleich zum Essen in Hotels und Restaurants in Kenya sehr billig. Kein Wunder, dass noch ein dritter Service stattfindet. Auch die *Weinkarte* lässt sich sehen, und die Bedienung ist umsichtig und zuvorkommend, trotz dem gelegentlichen Gerüll und den engen Platzverhältnissen bei vollbesetzten Tischen. Salz-, Pfeffer- und Senfgefässe wie auch das Besteck stammen noch aus der Zeit, wo es sich nur die reichen Kolonialisten erlauben konnten, im Speisewagen zu dinieren, denn sie sind allesamt aus Silber.

Schwüles Mombasa

Zurück im Abteil, finden wir die Betten bezugsbereit, und schon bald schlafen wir nach dem üppigen Mahl ein, um hin und wieder aufzuwachen, wenn eine Weiche allzu unsanft durchfahren wird oder der Zug auf seiner Tal-fahrt eine so grosse Geschwindigkeit erhält, dass für einige Sekunden die Frage auftaucht, ob er führerlos geworden ist, bis endlich das Einsetzen der Bremsen das Schreckgespenst der «Irren Bahn» verschucht. Gut zwei Stunden vor Mombasa wird es Tag, und wir merken der Temperatur und der laufend steigenden Luftfeuchtigkeit an, dass wir uns dem Meer rasch nähern. Das Leben im Zug wie auch in den kleinen Dörfern, die durchfahren werden, beginnt zu pulsieren. Frauen mit Körben auf dem Kopf machen sich auf den Weg zum Markt, und die Reisenden gehen Richtung Speisewagen, um vor der acht Uhr angesetzten Ankunft noch ein echtes englisches Frühstück einzunehmen. Für uns reicht der Platz nicht mehr aus, dafür geniessen wir die vorbeiziehende, immer üppiger spriessende Vegetation und die in der aufgehenden Sonne kräftig leuchtenden tropischen Farben. Die letzten Höhenmeter werden gar mit einer offenen Kehrschleife überwunden; im riesigen Kreis beisst sich der lange Zug fast in sein eigenes Ende. Die Vororte der einstigen Hauptstadt Künden das Ende unserer Fahrt an – ein letztes Zischen in den Druckluftleitungen, und wir sind am Ziel. Nach dem angenehmen Klima des Hochlandes hat uns das schwüle Mombasa wieder, wo Ben, unser Fahrer, uns willkommen heisst und kaum glauben kann, dass wir von der Fahrt mit der Ugandabahn so beeindruckt sind.

Kurt Metz

Afrikanische Landschaft und europäischer Komfort

Touristische Eindrücke aus Kamerun

Der schmale Felspfad, vor wenigen Kilometern noch ein bequemer Lehmweg, geht plötzlich steil bergab und löst sich in grössere Steinbrocken auf. Tief unten ein Bach, in der Trockenzeit wahrscheinlich nur ein Rinnsal, nun beträchtlich angeschwollen. Nur mit Mühe ist eine Art Furt zu erkennen. Zu dem kleinen *Bergdorf Mabas* können es nur noch wenige Kilometer sein. Wir inspizieren zunächst einmal zu Fuss die schwierige Passage, und dann geht es langsam im niedrigsten Geländegang des Toyota Landcruiser bergab, von Felsbrocken zu Felsbrocken, durchs Wasser und langsam wieder bergauf.

Die Strassen und Wege Kameruns bieten in und nach der Regenzeit Überraschungen. Die Strecke *Yaoundé-Douala*, Route nationale No 2, ist grösstenteils nicht asphaltiert und gilt einige Monate im Jahr als nicht passierbar. Lastwagen, die sich tief in den aufgewühlten Lehm eingegraben haben, liegen hier fest und bilden zusätzliche Hindernisse.

Die kleine Welt von Mabas

Mit einem guten *Geländewagen* ist es jedoch auch dann zu schaffen. Umkehren mussten wir eigentlich nur ein einziges Mal, wenige Kilometer vor *Rey Boubas*, der alten Sultanstadt im Norden Kameruns. Die Piste versank plötzlich in den Fluten. Die kamerunischen Fussgänger entledigten sich ihrer Kleider und gingen hindurch, etwa zehn Meter lang bis zur Brust im Wasser. Auch ein Fährmann war vorhanden, der – gegen geringe Gebühr – bereit war, Passagiere in einem kleinen Nachen überzusetzen.

Nach Mabas gelangen wir jedoch ohne weitere Schwierigkeiten. Die letzten Kilometer geht es nur bergauf. Schliesslich durch ein Hirsefeld, und wir helfen langsam über Steine und Felsbrocken auf einen kleinen Dorfplatz, von alten Bäumen beschattet. Sofort sind wir von Eingeborenen umgeben. Hier spricht keiner mehr französisch. Das Dorf aus strohgedeckten Lehmrudderbauten wirkt idyllisch, aber die Bewohner sehen krank aus.

Sie wollen Geschenke. Ohne grosse Umstände setzt sich eine Kolonne in Marsch, die uns ins Schlepptau nimmt. Sie führt uns aus dem Dorf heraus. Wir folgen gespannt, ohne zu wissen, wohin es geht. Plötzlich stehen wir am Rande eines steilen Bergabhangs und blicken im Licht der schräg stehenden Nachmittags-sonne Hunderte von Kilometern weit in die nigerianische Tiefebene. Der Anblick ist geradezu atemberaubend, hervorgerufen durch die Tiefe, Weite und Unvermitteltheit des Ausblicks.

Lange bleiben wir stehen. Aber die afrikanische Wirklichkeit des abgelegenen Dorfes will uns wieder haben. Am Leben der Dorfbewohner kann sich seit Jahrhunderten oder gar Jahrtausenden nichts geändert haben, bis vor einigen Jahren Touristen kamen. Sie schauen – wie wir – für ein paar Stunden in die kleine Welt von Mabas, ohne sie zu verstehen und ohne viel wahrzunehmen. Als Gegenleistung für die Zurschaustellung ihrer selbst, ihres Dorfes und seiner natürlichen Umgebung fordern die Bewohner von Mabas Geld. Das wird unser Problem. Je mehr wir geben, um so grösser und dränger wird der Menschenschwarm, der uns umgibt. Schliesslich suchen wir unser Heil in der Flucht. Während der eine vom Beifahrersitz aus Geschenke verteilt, steuert der andere den Wagen, so schnell es die im Wege liegenden Felsbrocken erlauben, zum Dorf hinaus. Bald werden die Pauschalreisenden kommen, die durch ihre grössere Zahl auch mehr Geld bringen.

Froschschinkel provenzalisch

Wir sind in den *Mandara-Bergen*, die im Norden die Grenze zwischen Kamerun und Nigeria bilden. Die Regenzeit ist vorüber, aber die Touristensaison fängt erst gegen Weihnachten an. Das Gras steht jetzt hoch, Bäume und Büsche sind dicht belaubt und verwehren dem Auge den Blick auf die Tierwelt, die allgemein als die grösste touristische Attraktion im Nor-

den des Landes gilt. So haben wir den *Waza-Nationalpark* gar nicht erst besucht und sind von Nigeria kommend gleich in die phantastische Vulkankegellandschaft der Hochebene um Kapsiki gefahren.

Die Modernität und Eleganz des Hotelneubaus in Maroua, der nördlichsten Stadt Kameruns, fügt sich harmonisch in die Landschaft ein und wird durch die traditionellen Lehmbauten der Umgebung noch betont. Der Service ist perfekt, die Küche gut französisch. Nur das unüberhörbare Quaken Tausender Frösche irritiert uns etwas bei der Vorreise: «Froschschinkel provenzalisch», und unsere Nachtruhe wird empfindlich gestört, als einheimische Liebesdinerinnen mit den Fäusten gegen unsere Zimmertüre hämmern und lautstark Einlass begehren. Das Gewerbe hat um diese Jahreszeit keine Konjunktur. Dieser Umstand mag die Grobheit des Annäherungsversuchs entschuldigen.

Die Kuh-Fulani

Die Stadt selbst liegt in idyllischer Ruhe. Am Marktplatz bieten Händler Folkloregegenstände feil: Decken aus Baumwolle, gebogene Schwerter, Kalebassen mit geometrischen Mustern. Auch hier kommen bereits regelmässig europäische Touristen hin. Doch noch sind die Souvenirs echt, für den Einheimischen Gegenstände des täglichen Gebrauchs; dieselben Kalebassen, in denen die Peul-Frauen die Milch auf dem Kopf zum Markt tragen, dieselben Decken, in die der Hirte sich nachts hüllt. *Maroua* hat ein kleines Peul-Museum, dessen Kustos wir am Sonntag vormittag von zu Hause abholen.

Die *Peul, Fulbe* oder *Fulani* sind ein nomadisierendes Hirtenvolk, das von Senegal bis Kamerun am Rande der Sahelzone lebt, ein schöner, langgliedriger Menschenschlag mit feinen, ebenmässigen Gesichtszügen und verhältnismässig heller Hautfarbe. Wenn sich in der Regenzeit die ausgedörrte Steppenlandschaft mit Grün bedeckt, ziehen sie mit ihren Rinderherden nach Norden. Wenn im Januar/Februar das Gras dort abgeweidet ist und in der Trockenzeit die glühende Sonne die Sträucher und Büsche versengt, geht es zurück nach Süden in die Savanne. Sie leben in zeltähnlichen Unterkünften.

Im leicht verstaubten, kleinen *Museum* in Maroua ist alles gesammelt, was zum Leben der Fulani gehört: kunstvoll gearbeitete farbige Ledertaschen, Lanzen und Speere, Schmuckgegenstände, das karge Mobiliar des Nomadenhaushalts, Butterfässer, und immer wieder Kalebassen; alles mit den einfachen geometrischen Mustern geschmückt, die den Wüsten- und Steppenbewohnern eigen sind und die auf wenige wesentliche Linien konzentrierte Landschaft wiedergeben. Ein Teil der Fulani ist seit alters sesshaft. Sie werden als «Stadt-Fulani» von den eigentlichen «Kuh-Fulani» unterschieden.

Afrika bleibt unverändert

Die nächste Nacht ist weniger komfortabel. Das einfache Hotel in Rhumsiki wird noch von den französischen Besitzern selbst geführt. Die *Hotels* in Maroua, Garoua, Yaoundé, Douala gehören dagegen zu einer internationalen Kette. In *Rhumsiki* übernachteten wir in kleinen Rundhütten ohne Klimaanlage. Zu essen gibt es Hausmannskost, französisch geprägt.

Während wir mit den wenigen Touristen nach dem Essen im Freien sitzen und das laute Zirpen der Grillen in unseren Ohren klingt, wird uns klar, dass der Rhythmus afrikanischer Lebens ausserhalb der Städte über 100 Jahre Kolonialherrschaft und 20 Jahre Unabhängigkeit im wesentlichen unverändert geblieben ist. Nur langsam dringt die westliche Zivilisation mit ihren Segnungen und ihren negativen Begleiterscheinungen von den Städten in die riesigen ländlichen Gebiete des Kontinents vor. Irrendwandern werden die Strohdächer durch Wellblech ersetzt und die Fulani Hemd und Hose tragen. Aber bis dahin wird noch viel Zeit vergehen.

Achim Rende



Die Furt ist blockiert durch zwei gestrandete Lastwagen.