



Mit Vollgas durch Wüste und Busch

*Mit dem Motorrad
von Kairo
nach Kapstadt
im Jahr 1932*

Horst Millauer





Start auf der Avus
+ Der Verfasser mit seiner Mutter und seinen beiden
Söhnen ++ Heinrich Dingler +++ Ernst Miolke ++++ Heino
Grefa



Auf verschneiten Straßen in Süddeutschland

... meinem Vater
in freundschaftlicher Erinnerung.
Danke für die vielen schönen Gutenachtgeschichten
und die Abenteuergerne...

Peer Millauer

Vorwort

Im Nachlass meines alten Herrn, der im Frühjahr 1980 im Alter von 83 Jahren verstarb, fand sich auch das einzig noch verbliebene Exemplar dieses Buches. Ziemlich zerfleddert, mit fleckigem und abgewetztem Leineneinband, der Buchrücken abgeplatzt, lose Blätter hinter dem Buchdeckel... Die unzähligen Male, da es für die unerlässlichen Einschlafgeschichten eines heranwachsenden Sohnes erhalten musste, hatten ihre Spuren hinterlassen. Geschichten, denen die Träume folgten. Von Afrika - jenem verheißungsvollen, Schwarzen Erdteil voller Gefahren und Abenteuer, voller wilder Tiere und dunkelhäutiger Menschen.

Lange Zeit blieb es verstaubt, doch nie ganz vergessen in den Bücherregalen meines Lebens versteckt. Der Hang zum Abenteuer war mir von Vaters Seite mit in die Wiege gelegt worden und so machte auch ich mich auf, genau wie er und im gleichen Lebensabschnitt, hinter den Horizont zu blicken. Im Gepäck dabei das Buch meines Vaters, das an so manchem Lagerfeuer herausgeholt und vorgelesen wurde. Und genau wie er, so schrieb auch ich danach ein Buch über diese Jahre der Reisen und der Abenteuer. Doch das Herausgeben meines Buches wäre nur eine halbe Sache gewesen - ein unvollendeter Akt. Denn ohne die Geschichten aus dem Buch meines Vaters, ohne seine unnachahmliche Art zu erzählen und ohne seine Veranlagung wäre meines nie entstanden. So entschloss ich mich dieses wertvolle Erbe zu bewahren und es neu aufzulegen. Die Arbeit mit Scanner und PC ging über Wochen und Monate. Ich bemühte mich dabei möglichst original am Vorbild zu bleiben. Es gelang mir Formatierung

und Layout fast bis aufs Wort beim Seitenwechsel beizubehalten. Den Inhalt ließ ich unangetastet. Er stellt so ein beredtes Zeitzeugnis der Reiseberichterstattung aus den 30er-Jahren dar. Natürlich würde man bestimmte Ausdrücke sowohl aus ethnologischen als auch aus stilistischen Gründen heute nicht mehr so benutzen. Politik und Gesellschaft haben sich Gott sei Dank seit dieser Zeit gewandelt. Dennoch ließ ich bestimmte Redewendungen und Beschreibungen aus Gründen der Authentizität unverändert – der Leser möge sie bitte richtig einordnen, nämlich in die Zeit, in der sie geschrieben worden sind.

Die Neubearbeitung und das Herausgeben dieses Buches waren für mich mehr als nur Verpflichtung. Es ist der späte, leider zu späte, Dank an einen Freund und Vater, der nie aufgehört hat mich immer wieder auf die Schönheiten der weiten Welt aufmerksam zu machen und der mich gelehrt hat sie auch für mich zu entdecken. Wenn ich heute an der Reling stehe und in den Sonnenuntergang über einer fremden Küste schaue, dann verdanke ich die Empfindungen dabei auch dem Einfluss und dem Erbe meines Vaters. Erst heute nach seinem Tod ist mir klar, wie sehr ich ihn dafür geliebt habe.

Peer Millauer

Vita

Horst Millauer, geb. am 24.08.1897 in Moritzkehmen bei Königsberg, heute Klaipeda/Litauen. Aufgewachsen in Berlin. Teilnahme am Ersten Weltkrieg in Russland, Leutnant d.R., Abitur. Danach freier Journalist, Pressereferent, Schriftsteller, Unternehmer in Berlin. Aus dieser Zeit zwei Ehen, drei Söhne und eine Tochter. In den 30er-Jahren als Presseberichterstatter auf Auslandsreisen, Motorradexpedition Kairo-Kapstadt 1931, Saharadurchquerung mit dem Motorrad 1933/34, Teilnahme am Zweiten Weltkrieg, Nachschubkommandeur unter General Rommel in Afrika, Oberst, nach dem Krieg dritte Ehe mit Sohn Peer als einziges Kind. Verbindungsoffizier zu den französischen Streitkräften in Freiburg i.Brsg., 1957 Ruhestand. Reisen, Hausbau, Vereinsvorsitz in Sexau bei Freiburg. Gestorben am 20. März 1980 in Sexau.



Wenn ich über die Vorbereitungen zu unserer langen Afrikafahrt sprechen soll, dann müsste ich eigentlich auch einiges über die Vorgeschichte unserer Expedition berichten. Doch diese war an Ereignissen, Enttäuschungen und Sonderheiten so reich, dass mein Buch vielleicht gerade ausreichen würde um alles erschöpfend zu schildern. Sie war voller Tragik, wenn auch bisweilen mit mancher heiteren Note, und im Enderfolg Schicksal bedeutend, sowohl für zwei liebe Kameraden, deren Afrikahoffnungen zu Wasser wurden, als auch schließlich für mich.

Jedenfalls saß ich nach all diesen Begebenheiten an einem frostklaren Januartage des Jahres 1931 mit einem Haufen Expeditionsgut, einer Menge meist trüber Erfahrungen und dem festen Vorsatz im März nach Afrika zu fahren in meinem Arbeitszimmer draußen in Niederschönhausen, einem nördlichen Vorort Berlins. Mir gegenüber meine beiden präsumtiven Fahrtgenossen Heinrich Dingler und Ernst Mielke.

Dingler war alter Afrikaner, Lettow-Kämpfer und kein Neuling in Expeditionsdingen. Ihn trieb die Sehnsucht zurück nach dem Schwarzen Erdteil und der Wunsch draußen persönliche Studien zu treiben. Mielke, gelernter Filmopérateur, beabsichtigte seine praktischen Kenntnisse in den Tropen zu erweitern.

Nachdem wir uns in letzter Zeit ausreichend beschnüffelt hatten, waren wir, jeder für sich, zu der Überzeugung gekommen, dass sich ein Zusammenschluss für eine gemeinsame Expedition lohnen dürfte. Nur wer die Tropen

und ihren Einfluss auf Europäer kennt, wird ermessen können, wie schwer es ist geeignete Kameraden für eine anstrengende und lange Fahrt zu finden. Komplexe, in der Heimat vielleicht nur kümmerlich und kaum bemerkbar, wachsen sich in tropischen Gegenden zu wahren Riesen aus. Nur schwach cholerische Temperamente bekommen nicht selten ausgesprochene Tobsuchtsanfälle, die mit anderen ähnlichen Erscheinungen zusammenfassend und sachlich als Tropenkoller bezeichnet werden. Neben den klimatischen Einflüssen tragen hierzu die erheblichen körperlichen Anstrengungen und nicht zuletzt der mangelnde Personenwechsel in der nächsten Umgebung bei. Eine Art Schützengrabenpsychose in übertragenem Sinne. Von morgens bis abends und wieder bis morgens – immer mit denselben Leuten zusammen, das wird und muss auf Dauer zu Unstimmigkeiten führen.

Wir prüften und erwogen daher lange. Schließlich schüttelten wir uns die Hände: Wir waren uns einig. Auf drei Motorrädern mit Beiwagen sollte Afrika von Kairo nach Kapstadt durchquert werden.

Was trieb uns hinaus? Wir wollten deutsche Erzeugnisse durch fremde Länder führen, also eine indirekte Propagandaarbeit für deutsches Schaffen leisten. Dann hieß es, unseren Landsleuten, den deutschen Pionieren im fernen Afrika, Grüße der Heimat auszurichten. Auf kulturellem Gebiet sollte neben persönlichen Studien in erster Linie ein Film unserer ganzen Reise gedreht werden.

Und dann die sportliche Seite. Eine schöne, große Sportaufgabe erfüllen zu dürfen sollte schon allein Grund genug sein, keine Strapazen und Gefahren zu scheuen um mit dabei sein zu können. Dazu kommt das nicht unwichtige, im nationalen Sinn wertvolle Moment, dass Sport, guter Sport, heute mehr denn je dazu angetan ist Brücken zu schlagen, Brücken der Verständigung, der Sympathien von Land zu Land, von Volk zu Volk!

Die beiden wichtigsten Fragen des Expeditionsaufbaus waren die Finanzierung und eine sachgemäße Ausrüstung. Die Gelder brachten wir selbst auf. Es stand uns eine Summe zur Verfügung, die bei größter Sparsamkeit für eine brauchbare Ausrüstung und die gesunde Durchführung unserer Pläne ausreichen musste.

Die deutsche Industrie hatte zugestandenermaßen schon damals mit erheblichen Schwierigkeiten zu kämpfen, sodass wir mit einer ausgesprochen nennenswerten Unterstützung von dieser Seite nicht rechnen konnten. Dazu kommt, dass man sich in Deutschland nicht mit dem Propagandawert befreunden will, den eine solche Fahrt für die interessierten Industriezweige mit sich bringen kann. Jede Reklame kostet selbstverständlich Geld. Jedes Erzeugnis, auch das wertvollste, muss aber in gewissen Zeitabständen nachdrücklich propagiert werden, sonst wird es von der eventuell weniger wertvollen, aber reklamefreudigeren Konkurrenz verdrängt.

Ich will mich nicht beklagen, denn tatsächlich haben uns einige Fabriken durch kostenlose Materiallieferung in anerkannter und anerkannter Weise unterstützt. Es hat sich hierbei aber ausnahmslos um kleinere Unternehmen gehandelt, deren Entgegenkommen vielleicht gerade deshalb umso größere Anerkennung verdient.

Wird im Ausland eine Expedition ins Leben gerufen, dann beginnt ein fast internationaler Reklamerummel. Dieser ist gleichbedeutend mit Vorschusslorbeeren, die von ernsten Männern wenig erfreut quittiert werden. Für die interessierten Fabriken aber bringt es den erwarteten Erfolg. Der stillschweigend damit verbundene Vorteil für die Expedition selbst ist jedoch nicht zu verkennen. Die Industrie hilft dort nicht nur mit der selbstverständlich kostenlosen Materiallieferung, sondern auch entsprechend dem Reklamewert mit Barzuschüssen. Ersatzteil- und Nachschubdepots werden eingerichtet und keinerlei Kosten gescheut, die im Interesse der Sache erforderlich sind. Was

das für eine Expeditionsgesellschaft bedeutet, kann nur der richtig beurteilen, der den Vorzug hatte das Gegenteil zu erleben.

Da uns diese Mittel und Hilfen nicht zur Verfügung standen, mussten wir sehen, wie wir unsere Pläne auch ohne sie verwirklichten. Wir benutzten die nächsten Wochen zur Bereitstellung unserer gesamten Ausrüstung: Zelte, Tische, Stühle, Waffen, Munition, zwei Filmapparate mit allem Zubehör und Ersatzteilen, drei Fotoapparate mit Ausrüstung, 10 000m Rohfilm, Apotheke, Schreibmaschine, Grammophon, einige Ersatzteile für die Motorräder, die ziemlich umfangreiche persönliche Ausrüstung und Küchenlast sowie viele Kleinigkeiten, deren Aufzählung ich mir ersparen möchte.

Besonders wichtig war die Besorgung von Empfehlungsschreiben, Durchreisegenehmigungen (auch für Waffeneinfuhr) und die Zusammenstellung eines lückenlosen, modernen Landkartenmaterials. Wir hatten aus verschiedenen Erwägungen heraus beschlossen auf 600-ccm-Einzyylinder-Standardmotorrädern zu fahren. Mir sagte bei dieser Marke in erster Linie die stabile Rahmen- und Vorderrad-Gabelkonstruktion zu. Die Maschinen waren mit Busch-Zündlicht-Aggregaten ausgerüstet. Zuverlässige Zündlichtanlagen sind unbedingt so wichtig wie gute Motoren, und bei der deutschen Weltfirma Bosch kann man sich auf die präzise und ausdauernde Funktion ihrer Erzeugnisse verlassen. Als Beiwagen nahmen wir die kräftigen Fahrzeuge der Firma Stolz aus Berlin, die auf Grund ihrer einfachen und soliden Bauart den afrikanischen Ansprüchen zu genügen versprochen.

Unsere Bewaffnung: eine 8-mm-Brenneke-Hochleistungsbüchse, die den größten Situationen gewachsen sein würde, eine Schrotflinte, für die wir neben den Schrotpatronen noch eine größere Zahl von wuchtigen Flintenlaufgeschossen (ebenfalls Marke Brennecke) mitführten, eine automatische Walther-Kleinkaliberbüchse

und eine Walther-Polizeipistole. Die handliche Kleinkaliberbüchse war für die Jagd auf Kleinwild gedacht.

Zu erwähnen wären noch der vielseitige Berger-Tisch, der gleichzeitig auch als Waschtisch und Badewanne zu benutzen war, unsere Zelte, Gummimäntel und Gummigaragen der Firma Klepper, die famosen Pertrix-Leuchtstäbe und nicht zuletzt meine Makina, der zuverlässigste fotografische Apparat, den ich je besessen habe. Die Plaubelsche Präzisionskamera hat Wüstenglut, Regenzeit, Stürze und Strapazen überstanden, bis zum Schluss tadellos gearbeitet und mich nie im Stich gelassen. Die Aufnahmen in diesem Buch stammen bis auf zwei ausnahmslos von meiner kleinen Makina.

Die Motorräder kamen Ende Februar nach Berlin, wurden zugelassen und eingefahren. Die Beiwagenlieferung verzögerte sich etwas und erfolgte erst drei Tage vor unserem Start. Es ging ans Packen und hierbei entwickelte sich das erste Drama.

Wir begannen unsere Lasten zu verstauen und mussten das feststellen, was wir unausgesprochen schon vorher geahnt hatten: Ein Lastwagen wäre notwendig gewesen um das gesamte Expeditionsgut mitschleppen zu können. Mit Zollstock und Waage wurden die unglaublichsten Experimente gemacht. Der Enderfolg war, dass jeder Quadratcentimeter Beiwagen-Innenraum vollgestopft und der Deckel der Kästen restlos mit Gepäckgebirgen beladen war. Trotzdem hatten wir das ursprünglich vorgesehene Material an allen Ecken und Enden auf das Notwendigste beschneiden müssen.

Pässe, Empfehlungsschreiben, Fahrzeugpapiere usw. waren vollzählig beisammen und unsere Gelder im Vertrauen auf Englands wirtschaftliche Festigkeit in Pfundnoten und Pfundkreditbriefe umgewechselt. Man soll jedoch mit Vertrauenskundgebungen sparsam umgehen, das merkten wir einige Monate später nur zu gut.

Der Deutsche Touring-Club, persönlicher gesagt, der rührige Leiter der Landesgeschäftsstelle Berlin, Baron von der Recke, hatte es in uneigennütziger, kameradschaftlicher Weise übernommen unsere Kolonne zu starten und teilweise durch Deutschland zu geleiten.

Mein bester Freund, Heino Grefe, wollte uns auf der Fahrt durch Europa begleiten. Unser Filmmann sollte daraufhin einen halben Meter weiter nach hinten auf den Soziussitz rutschen und meinem Freund den Führerplatz einräumen.

Am 7. März, dem Tage vor dem Start, wurde alles klargemacht, die Expeditionskluft bereitgelegt und Abschied von unseren Lieben genommen. Zu allem Überflus begann ausgerechnet in der folgenden Nacht sich der Nachwinter mit ziemlich starkem Frost bemerkbar zu machen.

Sonntag, der 8. März 1931, auf der Avus. Um 10.30 Uhr waren wir bereits draußen auf der Nordschleife. Ein Abschiedstrunk, herzliche Worte für den langen Weg, Presseleute, Fotografen. Letzte Händedrücke, hier und da sah man auch Tränen, und um 11.00 Uhr senkte sich die Startflagge des Touring-Clubs. Zahllose Wagen und Motorräder gaben uns das Geleit. Allmählich bröckelte einer nach dem anderen ab und nur einige Unentwegte folgten uns bis Wittenberg. Wir froren uns langsam weiter. In Leipzig gab es einen erwärmenden, herzlichen D.T.C.-Kaffee und in Greiz Nachtquartier. Am nächsten Tage waren wir Mittagsgäste der Plauener Touring-Leute und abends der Nürnberger. Am 10. März begann die Geschichte für uns ungemütlich zu werden. Es schneite ununterbrochen und wir trafen erst spät abends in Stuttgart ein. Hier hielt uns ein besonders feierlicher Empfang durch Behörden und Sportkameraden noch lange Stunden fest.

Äußerst unerfreuliche Schneewehen südlich von Stuttgart bis zur Schweiz erforderten unentwegtes Schaufeln sowie Heben und Schieben der Fahrzeuge. Ein kräftiges Training für spätere Wüstenerlebnisse, gewürzt mit nachdrücklichem Schimpfen.

Die Schweizer hatten ihre Straßen mit Schneepflügen bearbeitet, sodass wir dort erheblich besser vom Fleck kamen als in Süddeutschland.

Am 13. März landeten wir in Mailand, genossen die Frühlingssonne Oberitaliens und freuten uns der ersten Knospen an Baum und Strauch. Noch ein Tag zur Überquerung des Apennin, zur Fahrt nach Genua. Nachdem wir hier die notwendigen Formalitäten bei der Verladefirma der Deutschen Afrikalinien erledigt und erfahren hatten, dass unser Dampfer, die „Usambara“, am 16. März Genua verlassen würde, konnten wir die übrige Zeit für Spaziergänge und Besichtigungen und schließlich für einen Abschiedsabend, Heino zu Ehren, bei einem Glase Italienerwein ausnutzen.

Unsere Gespanne wurden am 16. März des Vormittags verladen, ein Angstwerk für uns alle, da die Fahrzeuge mit ihren Lasten von den Hebenetzen nicht gleichmäßig genug erfasst wurden. Ein Kotflügel und zwei Fußrasten quitierten mit Verbiegen.

Endlich war das Verladen geschafft, unsere Kabinenplätze belegt und wir gingen in den Speisesaal um uns mit Heino einen Abschiedstrunk zu genehmigen. Wir hatten uns immer noch etwas zu sagen und überhörten den Ruf: „Nichtpassagiere an Land!“

Plötzlich kam ein Steward hereingestürzt und rief: „Schnell an Land, wir fahren ja schon!“

Heino, eiligst noch einen festen Händedruck, raste hinaus und rutschte zum Vergnügen aller Anwesenden an dem letzten Halteseil zum Kai zurück. Das war wirklich Ausnutzen der Abschiedsstunde bis zum Letzten.





Maschinenlärm, Kommandos, krächzende Möwen. Langsam schob sich die „Usambara“ dem offenen Meere zu.

„Glückliche Fahrt“, schallte es von Heino zu uns herüber. Er wurde kleiner und kleiner und wir nahmen unsere Gläser zur Hand um ihn noch erkennen zu können. Tatsächlich, er weinte, der Gute! Abschied eines wirklichen Freundes. Für uns Abschied von Europa, das wir nur noch einmal am nächsten Tage bei Sizilien kurz zu sehen bekommen sollten.

Nachdem wir auf hoher See waren, fanden wir uns in unsere Kabinen zurück und versuchten dem Badesteward noch eine einigermaßen brauchbare Badezeit abzukämpfen. Wenn man oft Seereisen gemacht hat, dann lernt man bald diese Badeangelegenheit als erste zu erledigen, sowie man an Bord kommt. In den oberen Klassen ist diese Frage natürlich leichter zu klären. Sind aber für hundert Passagiere nur vier Baderäume vorhanden, dann kann es leicht passieren, dass man nachmittags um 14 Uhr in die Badewanne steigen darf.

Die Dampfer der Deutschen Afrikalinie haben drei Klassen. Selbstverständlich fuhren wir in der billigsten, der Mittelklasse, die ich, abgesehen von kleinen Beschränkungen, unbedingt als die tatsächlich empfehlenswerteste bezeichnen möchte.

Die erste Klasse bietet den Fahrgästen die Möglichkeit sämtliche Decks zu betreten, eine schöne Einzelkabine zu bewohnen, stundenlang fürstlich zu speisen und mehrmals am Tage die Musik der Bordkapelle zu hören. Die zweite Klasse genießt fast die gleichen Vorteile mit einigen, ohne

weiteres entbehrlichen, Abstrichen. Beide haben eines gemein: Man langweilt sich. Denn diese Afrikadampfer sind keine Vergnügungsschiffe, in denen die teuren Klassen voll besetzt sind und wo man aus diesem Grunde keinen Mangel an Zerstreuungen und zahlreicher Gesellschaft hat. Man bekommt auf See den exklusiven und steifen Betrieb in kleinstem Kreise schon nach wenigen Tagen über.

Zu Beginn einer Reise wird der Passagier der billigen Mittelklasse von den Herrschaften der „Ersten“ und „Zweiten“ etwas von oben herab übersehen. Man freut sich darüber, wenn man die Entwicklung der Dinge kennt. Denn schon nach wenigen Tagen treibt die Langeweile die ersten Überläufer aus den oberen Klassen zur Mittelklasse. Irgendwie ist hier immer etwas los. Man lacht, tanzt, spielt und findet Gelegenheit zur Zerstreuung.

Die Kabinen der Mittelklasse sind nicht übertrieben geräumig, aber sauber und praktisch eingerichtet. Wir stellten uns von vornherein gut zu dem lebenswürdigen Chef unserer Klasse, dem Obersteward. Es soll dieses in der Regel ganz empfehlenswert sein. Gibt es doch so allerhand Annehmlichkeiten, die man gern für sich erreichen möchte: die schon erwähnte Badezeit, einen einigermaßen bequemen oder erwünschten Tischplatz für die Mahlzeiten und vieles andere. Als Neuankömmling hat man aus dieser Freundschaft bei einer Zigarre und einem Glase Bier bald die nötigen Informationen über die lieben Mitreisenden erfragt. Selbstverständlich mit der erforderlichen Diskretion! Je nach den persönlichen Interessen des Fragestellers erfährt man, wer gern Skat spielt, wer unnötig lange Vorträge über die unmöglichsten Dinge zu halten beliebt und erhält auch kurze Aufklärungen bezüglich der Zusammengehörigkeit der Geschlechter: wer mit wem, seit wann und wie? Denn das ist immerhin für die lange Fahrt nicht unwichtig!

Die Verpflegung der Mittelklasse ist gut bis sehr gut. Morgens schon einen warmen Fleischgang und andere kräftige Dinge, unter die man praktischerweise Porridge zu

legen pflegt. Dieser so schön nach nichts schmeckende Haferbrei ist ein Zugeständnis für die angelsächsischen Passagiere und als Unterlage für die Beefsteaks usw. keineswegs von der Hand zu weisen. Mittags Suppe, Braten, Gemüse, Nachtisch und Obst, nachmittags Kaffee oder Tee und einfachen, aber gut schmeckenden Hefekuchen und abends Vorgericht, Fleischspeise, vielleicht sechs verschiedene kalte Kleinigkeiten mit Brot und Butter sowie Obst. Für Eingeweihte gibt es 10 Uhr abends nochmals eine Unmenge appetitlich angerichteter Schnittchen.

Das ganze Elend einer solchen Seereise ist der unglaubliche Appetit. Man isst, verdaut, isst wieder und schläft. In dieser Beziehung hatte sich an unserem Tisch eine Elitegesellschaft zusammengefunden. Die Mengen Fleisch, Nachtisch und Kuchen, die unser Steward regelmäßig nachliefern musste, konnten selbst diesen geruhsamen Hamburger trotz langjähriger Erfahrung in Erstaunen versetzen.

Ich möchte nicht vergessen einen Mitreisenden zu erwähnen, der auf den sonderbaren Gedanken gekommen war Reisen im Telegrammstil oder Zeitraffertempo durchzuführen. Dieser arme, gequälte Kerl hatte es sich in den Kopf gesetzt in vier Wochen eine Reisedstrecke zu bewältigen, für die drei Monate gerade ausgereicht hätten. Ein nüchterner, fantasieloser Norddeutscher, Akademiker übrigens, mit einer ihn anbetenden Frau im Kielwasser. Er war im besten Futterzustande und zweifellos bei den anerkanntswerten Esswettkämpfen ein stark beachtlicher Gegner. Sonst war er nur Sklave seines Reiseprogramms und seine Frau folgte ihm willig, wenn auch müde und überanstrengt. Seine Telegrammreise sah ungefähr so aus. Berlin-Genua, dritter Klasse Eisenbahn. Schlafwagen? Nein! Zu teuer und man sieht doch nichts bei Nacht. Für Genua außer einer Nacht noch vier Stunden und fünfzehn Minuten, das genügt! Vier Tage Genua-Port Said werden mit Vorratsschlafen und Essen (siehe oben) ausgefüllt. Dann

kommt Afrika! Für Port Said drei Stunden Besichtigung, für Kairo, man staune, ein ganzer Tag!

Vierundzwanzig Stunden ägyptische Hauptstadt - die Nacht wird überschlafen. Morgens geht's hinaus zu den Pyramiden, zurück zur Stadt, schnell ein Blick ins Altertummuseum und dann zum Mittagessen. Die kleine Frau ist müde, traut sich aber nichts zu sagen. Nach Tisch läuft man in die Muhski, das alte Handelsviertel, wo man glücklich das Andenken an Ägypten für den rund fünffachen Betrag des normalen Wertes erhandelt. „Made in Germany“ steht natürlich nicht drauf, wenn es für den Fachmann auch sofort als deutsche Imitation erkennbar ist. Man ist erfüllt von Besitzerfreuden und malt sich, tief befriedigt, die neidischen Gesichter der lieben Bekannten in der Heimat aus. Zehn Ansichtskarten werden ins Hotel mitgenommen und an die soeben erwähnten Freunde geschrieben. Dann packt man die Koffer und fährt nach zwei Stunden weiter in Richtung Palästina. In ähnlichem Tempo werden dann eingehend die nächsten Länder durchforscht. Ein Tag Jerusalem, ein Tag Konstantinopel, ebenso Athen, Korfu, Abbazia usw. Dazwischen liegen anstrengende Eisenbahn- und Dampferfahrten. Das Ganze wird von Hast, Ungemütlichkeit und Nervosität umrahmt. Und was bleibt übrig? Eine vollkommen fertige Frau, die man auf drei Wochen zur Nachkur in den Harz schickt, und eine spießerische Genugtuung - man kennt Ägypten, Palästina, die Türkei, Griechenland, Italien und noch ein paar Länder mehr. Fühlt sich zu allem Unglück solch ein landeskundiger Reisender außerdem noch zu schriftstellerischen Großtaten berufen, dann wird man verstehen, auf welche Art viele der unsinnigsten Artikelchen das Licht dieser gläubigen Welt erblicken.

Wir beobachteten interessiert unsere anderen Mitreisenden. Alte Tropenmänner mit ernsten, hageren Zügen, auf dem Rückwege zur zweiten Heimat, zur Wahlheimat Ostafrika. Man sah ihnen an, dass sie froh

waren die Europawochen hinter sich zu haben. Sonderbar, diese sich immer wiederholende Tatsache: Erst sehnt man sich aus dem Busch, aus dem Pori nach Europa, nach Deutschland zurück und wenn die Hälfte des Heimaturlaubs verstrichen ist, hat man den Betrieb zuhause so satt wie das einsame, harte Tropenleben nach vielleicht fünf Jahren. Der politische Hader, der viel erbitterter geführte Existenzkampf, die freudlosen, schalen Vergnügungen und das nervöse Hasten und Jagen sind es, die den „Afrikaner“ zurück in sein Arbeitsreich treiben.

Dann junge, gesunde Männer, die mit vollen Segeln und blanken Augen hinausfahren. Nur die Starken unter ihnen können bei der herrschenden Wirtschaftsnot und den widrigen politischen Verhältnissen auf einen Erfolg rechnen. Die anderen werden scheitern, irgendwie Schiffbruch erleiden oder sich zu Abenteurern entwickeln, die als Glieder für die endlose Kette der Produktivarbeiter verloren gehen.

Frauen? Ja - schmalwangige Pflanzerfrauen auf dem Wege zurück. Dann zwei kräftige, gesunde Mädels, Lehrerinnen, auf der Fahrt ins neue Land. Auch noch ein Fräulein, die Lippenstift und Puderdose nach meinem Geschmack etwas zu betont benutzte. Sie beschränkte sich nicht wie die anderen auf einen kleinen, ausgesprochen harmlosen Bordflirt, sondern war in der Verteilung ihrer Sympathien freigebiger und legte scheinbar besonderen Wert darauf, dieses beachtliche Anlehnungsbedürfnis möglichst vielen Männern gegenüber zum Ausdruck zu bringen.

Unsere Fahrzeuge standen gut vertäut tief unten im geräumigen Schiffsbauch. Wir machten auf See die Gespanne landungsreif und kontrollierten an den Maschinen Schrauben, Muttern und Bolzen. Die übrige Zeit unserer Mittelmeerfahrt verbrachten wir bei Bordspielen mit oft recht interessanten Unterhaltungen, mit Schlafen, Essen und Verdauen. Zwischendurch erweiterten wir unsere mäßigen Kenntnisse im Arabischen. Indirekte Veranlassung hierzu gab mir ein Landsmann, der an Bord bereits hier und

da mit einem Fez bedeckt eine erstaunliche Kenntnis Ägyptens zu offenbaren schien. An allen möglichen passenden und unpassenden Stellen flocht er ein arabisches Wort in die Unterhaltung ein. Später in Kairo konnte ich mit Genugtuung und spöttischem Lächeln feststellen, dass sein arabischer Sprachschatz ungefähr zehn bis zwölf Worte umfasste.

So vergingen die Stunden und Tage. Am 21. März kam gegen Mittag die afrikanische Küste und das Denkmal Lesseps, des Suezkanal-Erbauers, für Fernglasbewaffnete in Sicht. Das tiefblau-grün schimmernde Mittelmeer hatte schon Stunden vordem eine hässliche gelbliche Färbung angenommen, als wir in die Zone des Nildeltas gekommen waren. Ein flinkes Dämpferchen brachte den Lotsen an Bord und verschwand dann seitab, stolz das grüne Flaggentuch Ägyptens führend. Mit halber Kraft fuhren wir in Port Said ein. Wie ein unter Wasser gesetzter Ameisenhaufen wirkte der Hafen. Wichtige Transport- und Passagierdampfer verschiedenster Nationalitäten lagen am Kai. Zahllose Ruder- und Motorboote wimmelten um uns herum und stießen scheinbar zweck- und ziellos durch die leicht bewegten Wellen. Dazu brüllten und schrien die Eingeborenen wild durcheinander. Mit langsamen, exakten Manövern legte unser Schiff an, nachdem die Quarantäne- und Passformalitäten beendet waren. Unser Einzelgepäck war an Deck gebracht, der Trinkgeld-Reigen beendet und Abschied von den Reisegefährten genommen. Während sich meine Kameraden mit fünfzehn dunkelhäutigen Gepäckträgern auseinandersetzten, enterte ich zum Ärger des Ladeoffiziers in den Gepäckraum hinunter und schützte unsere Fahrzeuge vor allzu rücksichtsloser Behandlung durch die eingeborenen Stauleute. Das Ausladen klappte tadellos und die Maschinen kamen auf einen Leichter, ebenfalls das Gepäck. Auch wir kletterten auf dieses längsseits liegende Fahrzeug, das dann von einem Schlepper zur Zollstation gezogen wurde. Holpernd,

begleitet von dem Gebrüll einer neuen Abteilung Eingeborener, ging es an Land. Zum ersten Male starteten wir unsere Motoren auf afrikanischem Boden.

In der Zollstation. Ich zückte Pässe, Empfehlungsschreiben und Fahrzeugpapiere. Man sprach zunächst englisch mit uns, durchaus korrekt und höflich, wurde aber um verschiedene Grade liebenswürdiger, als ich vom Englischen ins Französische hinüberwechselte. Ein Symptom, das ich mir kommentarlos merkte für spätere, oft wichtige Verhandlungen mit ägyptischen Beamten. Die Passrevision und Fahrzeugabfertigung gingen langsam, aber reibungslos vonstatten. Ebenfalls unsere Gepäckstücke, Apparate usw. verursachten keine Einfuhrschwierigkeiten.

Dann kamen die Waffen an die Reihe – ein Kapitel für sich. Auf gewisse Schwierigkeiten waren wir vorbereitet. Einen fast viertägigen Zwangsaufenthalt mit anschließender Jagd nach meinen Empfehlungsschreiben in Kairo hatte ich aber nicht erwartet. Die Geschichte kam so: Trotz Einreiseerlaubnis und trotzdem man in Ägypten auf unsere Ankunft vorbereitet war, wurden zunächst sämtliche Waffen und Munitionspakete auf so und so vielen Aktenbögen fein säuberlich verzeichnet. Dann plombierte man umständlichst die einzelnen Pakete und Futterale. Während dieser Zeit raubenden und mit der notwendigen Ruhe ausgeführten Arbeit war es dunkel geworden. Der Direktor des Zollamtes war nicht mehr erreichbar. Wir zogen mit unseren Maschinen, aber ohne Waffen und Munition, in die Stadt in ein Hotel. Am nächsten Morgen sollte der Zollgewaltige gegen 10 Uhr für uns zu sprechen sein.

Der erste Abend in Port Said wurde zu einem Bummel durch die Straßen genutzt. Später stiegen wir mit Nervosität geladen in unsere breiten französischen Hotelbetten. Als Auftakt für Afrika genügte uns der Zollzauber vollauf.

Am nächsten Morgen – es war ein Sonntag – fuhren wir zu dritt auf meiner Standard zum Büro des Zolldirektors. Unser

Geführt war selbst für diese betriebsreiche Stadt eine kleine Sensation.

Der Zollbeamte war ein würdiger, wohl beleibter Mann von Kultur. Ich sprach französisch mit ihm und übersetzte ihm meine deutschen Empfehlungsschreiben. Er bat um Überlassung der Originalschreiben, für deren Sicherheit er sich verbürgte. Er wollte die Papiere ans Innenministerium nach Kairo schicken um die Erteilung der Einfuhrbewilligung zu erleichtern. Außerdem wurde ein Telegramm für unsere Rechnung nach Kairo gesandt und nach einem Schälchen türkischem Kaffee wurden wir unter trostreichen Worten entlassen.

Die Verabreichung von Kaffee ist eine selbstverständliche Höflichkeitshandlung eines jeden Ägypters oder Arabers gegenüber seinem Gast. Ich pflege Kaffee im Allgemeinen ohne Zucker zu trinken. Der stark gesüßte „Cafe turque“ mit seinem zwei Zentimeter hohen Bodensatz schmeckte mir daher ähnlich schlecht wie beispielsweise Rizinusöl und hatte auch ähnliche Nachwirkungen. Ich bat späterhin in allen Fällen um Fortlassung des Zuckers, was regelmäßig bei meinen Gastgebern automatisch ein mehr oder minder sichtbares Grinsen auslöste. Nur alte Frauen und Männer pflegen nämlich hier zu Lande ungesüßten Kaffee zu trinken, vielleicht zum Unterstreichen ihres hohen Alters.

Am Sonntag Nachmittag fahren wir mit einer Maschine an der Küste entlang auf Entdeckungsreisen und abends saßen wir in einem Kaffeehaus.

Die fliegenden Händler respektieren weder den Sonntag noch kennen sie eine Polzeistunde. Alle zehn Schritte wird man von irgendeinem jungen Bengel oder von einem erwachsenen Eingeborenen belästigt. Am zahlreichsten treten die Schuhputzer auf. Danach die Zigarettenhändler und schließlich alle anderen Spezialisten. Die Aristokraten unter ihnen sind die Fremdenführer, die mit erstaunlichem Instinkt erkennen, welche Europäer Neulinge im Lande sind. Einige treffsichere Worte in der Sprache des Fremdlings

sollen diesem Sprachgewandtheit und Bildung vortäuschen, damit der lebenswürdige Führer danach umso sicherer die Vertrauensseligen einwickeln kann. Mir bereitete es viel Freude diese Jungen in Verlegenheit zu bringen, indem ich ihnen schnell ein paar russische Worte entgegenwarf. Mit erstaunten, runden Augen und verlegen lächelnd verduftete der Störenfried. Bei besonderer Zudringlichkeit helfen immer und sofort einige energische arabische Worte der Abweisung.

Die Geschäftsstunden solcher internationalen Hafenstädte richten sich vollkommen nach der Ankunft der Passagierdampfer. Der Aufenthalt der Schiffe beträgt mindestens fünf bis sechs Stunden, dementsprechend sind Geschäfte und Lokale auch außerhalb der üblichen Geschäftszeiten geöffnet. Am Sonntag Abend erlebten wir, dass ein größeres Kaufhaus bis 12 Uhr in die Nacht seinen Geschäftsbetrieb aufrecht erhielt.

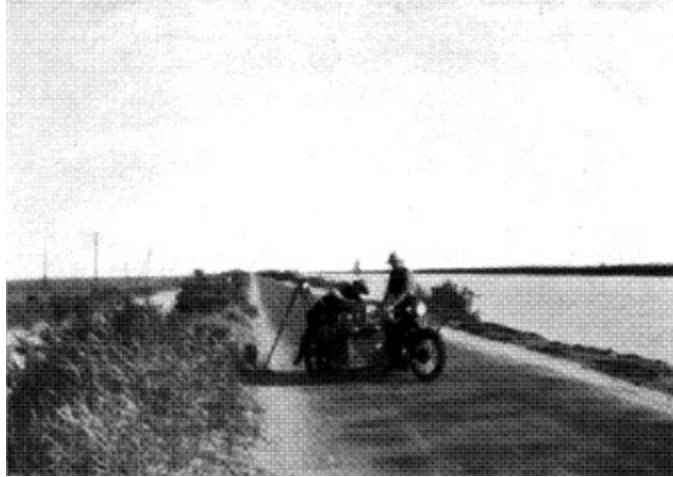
Die beiden folgenden Tage waren eine Enttäuschung. Die erwartete Antwort aus Kairo blieb aus und wir mussten uns in Geduld fassen. Es wurde an den Fahrzeugen gearbeitet und ein Ausflug nach Port Fuad gemacht. Auf dem jenseitigen Ufer des Kanals, also in Asien, liegt diese neu erbaute, nach dem Ägypterkönig benannte Beamtenstadt. Sie steht in einem unglaublichen Kontrast zu dem schmierigen Alt-Port Said. Wir besichtigten auch die staatlichen Salzwerke jenseits des Kanals. Die Rückstände des verdunsteten Meerwassers türmten sich zu riesigen Salzbergen. Ein recht gesundes Geschäft: Staatsmonopol.

Endlich traf die Genehmigung für die zollfreie Waffeneinfuhr aus Kairo ein. Meine Papiere allerdings blieben aus. Es nützte alles Krachschlagen nichts, wir mussten ohne die Dokumente am Mittwoch Früh nach der ägyptischen Hauptstadt aufbrechen.

Die Strecke Port Said-Kairo ist rund 250 Kilometer lang. Zunächst führte die Straße am Kanal entlang bis nach Ismailja - Teerasphalt, in gutem Zustand. Reizvolle Ausblicke

boten sich auf den Suezkanal mit seinem regen Verkehr. Vereinzelt Palmen als kümmerliche Zeichen karger Vegetation. Dann kam die einzige Brücke über den Kanal bei El Kantara in Sicht. Erinnerungen an Napoleons Ägyptenzeit umschwebten diesen Namen. Es begann unangenehm warm zu werden und ein Motor reagierte sauer mit seiner Ölpumpe auf die ungewohnte Temperatur. Wir waren froh, als wir am Mittag in Ismailja eintrafen. Ein Mittagessen, bedenklich von Knoblauch beherrscht, wurde vereinnahmt. Dann zogen wir uns um einige Schichten dünner an und fuhren weiter. Der plötzliche Temperaturwechsel vom deutschen Winter zu dieser Hitze griff uns erheblich an.

Mit dem Asphalt war es nun vorbei und ebenfalls mit einer brauchbaren Wegmarkierung. Der Wind frischte zwar etwas auf, aber er brachte keine Abkühlung, sondern stieß uns kaum erträgliche Hitzewellen mit Sand vermengt in die schweißtriefenden Gesichter. Unserem Ernst Mielke war Christophorus heute nicht hold. Beim Wenden auf schmalem Wege verbeulte er sich und einem dort haltenden alten Ford - es war in einem Dörfchen - einen Kotflügel, was ein entzückendes Toben bei dem geschäftstüchtigen Besitzer auslöste. Wir bezahlten ihm ein anständiges Schmerzensgeld und fuhren weiter.



Am Suez-Kanal