

## Landminen und das Hospital im Urwald



Wir haben es nach insgesamt 22.000 km geschafft – wir sind in Namibia angekommen!  
Nach den letzten teilweise sehr anstrengenden Wochen sitzen wir nun in einer Lodge direkt am Kunene (Grenzfluss zu Angola). Nicht nur das Wasser fließt träge in der Sonne, auch wir wollen für einige Tage etwas ausruhen.  
Im Anschluss an den letzten Reisebericht begeben wir uns aber erst mal nach Lambarene.



Lambarene liegt am Fluss Ogooué, einem langsam durch den Regenwald fließenden Strom.  
Als wir uns bei der Hospitalleitung vorstellen und um Erlaubnis zum Filmen bitten, wird uns erfreut mitgeteilt, dass z.Zt. eine Gruppe des Fördervereins aus Deutschland im Hospital weilt. Der Kontakt ist schnell hergestellt und so haben wir das große Glück, ausführliche Informationen über die Geschichte und aktuellen Probleme des Hospitals zu bekommen.

So erfahren wir z.B., dass im von Albert Schweitzer errichteten Lepradorf auch heute noch Leprakranke leben. Die Behandlung dieser Menschen ist aber mittlerweile durch gute Medikamente recht erfolgreich.

Die alte Glocke im Lepradorf neben dem Haus mit dem Behandlungsraum ist noch eine Spende aus DDR-Zeiten, sie ist von einer Gießerei aus Morgenröthe –Rautenkranz.

Selbst in Afrika müssen wir feststellen, dass das Zusammenwachsen der Deutschen noch immer nicht überall erfolgte. Es gibt eben nach so vielen Jahren immer noch zwei getrennt handelnde deutsche Fördervereine für das Hospital - einen im Westen Deutschlands und einen im Osten (in Weimar). Bei den vielseitigen finanziellen Problemen, die das Hospital hat, wäre eine gemeinsame und koordinierte Hilfe sicher angebracht.

Ein wesentlicher Schwerpunkt im Hospital ist die Malariabekämpfung. Dazu werden auch Forschungsreihen durchgeführt. Noch immer sterben zu viele Menschen, besonders auch Kinder an dieser Krankheit.

Auch erfahren wir, dass die Patienten einen Eigenanteil in Höhe von umgerechnet 9 EUR für die Behandlung und für 1 Woche Medikamente erbringen müssen. In unseren Augen ein wichtiger Punkt hier in Afrika. Wir haben überall die Erfahrung gemacht, was nichts kostet, hat in den Augen der schwarzen Bevölkerung ganz oft auch nur einen geringen Wert. So ist es nicht verwunderlich, wenn durch Entwicklungshilfe finanzierte Brunnen wegen defekter (aber sicher zu reparierender) Pumpen trocken sind, oder teure Baugeräte nur wegen eines platten Reifens am Straßenrand stehen und nach einiger Zeit dann wirklich nicht mehr nutzbar sind. Auf unserer bisherigen Tour durch Afrika mussten wir feststellen, dass dies nicht nur Einzelfälle sind, für die Entwicklungshilfe sicher ein ganz dringend zu überdenkendes Thema.

Für uns ging es weiter auf holprigen und staubigen Pisten Richtung Kongo.

Unterwegs begegnen wir vielen Holztransportern. Kommt einem so ein langes Gefährt entgegengedonnert, ist es ratsam weit am Rand anzuhalten. Bei einer Überbreite des Holzauflegers von ca.3m und einer undurchsichtigen Staubwolke, die sich nur langsam verzieht, wird es nicht nur eng, man hat auch keine Sicht mehr.

Besonders abenteuerlich sind in ganz Afrika immer wieder die Brücken.

Auf dieser Strecke passierten wir mehrere dieser Holzkonstruktionen, stabil genug, um auch den tonnenschweren Holzladungen standzuhalten.





Die Menschen in dieser Bergregion besitzen nur das Nötigste zum Leben.. Die stabilen Holzhütten (aus Tropenholzbrettern) bieten zumindest Schutz vor Wind und Regen. Als Dankeschön für unseren Stellplatz zur Nacht verschenken wir wieder einiges von den mitgebrachten Kleidungsstücken, waren wir doch froh, überhaupt von der Piste runterzukommen. (Die Kleiderspenden aus Europa landen übrigens alle auf dem Markt und werden verkauft! Das scheint eine richtig organisierte Händlerkette zu sein.)

In solch bergigen Regionen ist es teilweise recht schwierig, ein einigermaßen ebenes Stück für unser großes Gefährt zu finden.

Die Qualität der Pisten sollte auch im Kongo nicht besser werden. Doch zuvor war wieder mal ein Grenzübergang mit viel Geduld zu meistern.

Man glaubt gar nicht, wie viele Menschen in Afrika an den Grenzen einen Posten haben, der eigentlich nicht wirklich mit Arbeit verbunden ist. Die meisten sitzen gelangweilt rum und warten darauf, wieder einem der Grenzgänger Bestechungsgelder abknöpfen zu können. Da ich an den Grenzen immer im Auto gewartet habe, hatte ich genügend Zeit, das ständige Kommen und Gehen zu beobachten. Da werden auf Karren Diesel- und Benzinfässer, Bier- und Colakästen, Sachen aus der Kleiderspende, Ersatzteile, Obst und vieles mehr hin- und hergeschafft. Es scheint selbstverständlich für diese Kleinhändler zu sein, den Beamten einen gewissen Betrag abzuliefern und dafür passieren zu können. Jedenfalls herrscht an den Grenzen ein regelrechtes Marktgetümmel.

In den „Amtsstuben“ (stickige Hütten) werden von dem Rest der Beamten derweil unsere Daten mehrfach in Bücher, Hefte oder auch nur auf einen losen Zettel geschrieben. Und weil man als Beamter auch recht ordentlich schreiben muss, dauert es so seine Zeit, bis alles in „Schönschrift“ notiert ist. Zwischendurch wird mit dem Finger die Nase geputzt, ein Schwätzchen mit den anderen herumstehenden Amtspersonen geführt, zum Schluss wird dann meist noch nach dem erforderlichen Stempel gesucht.

Da wird nicht nur der Pass abgeschrieben, es werden auch die Daten zu Eltern, Geschwistern, Beruf und was sonst noch so von „Wichtigkeit“ für den schwarzen Mann sein könnte, abgefragt. Egal, was man da erzählt, es wird alles niedergeschrieben! Wir sind jedenfalls immer als „Ingenieure für den Straßenbau“ durch Afrika gereist. Darunter konnte sich wenigstens jeder was vorstellen und es ist ein allgemein sehr anerkannter Beruf hier.

Während der ersten 20 km im Kongo haben wir jedenfalls 7 Grenzposten passiert. Jedes mal haben wir unsere Papiere zum Abschreiben vorgelegt. Einen Einreisestempel in unseren Pass bekamen wir aber erst, nachdem uns schließlich der sechste Posten unsere Pässe zusammen mit einem langen handgeschriebenen Brief in einem mit Stempel versiegelten Briefumschlag mitgab und uns genau instruierte, wo wir in dem nächsten größeren Dorf seinem Vorgesetzten dies auszuhändigen hätten. Dort würden wir dann auch unsere Einreise bestätigt und unser Carnet abgestempelt bekommen. Umständlicher geht's nimmer! Glücklicherweise waren nicht alle Übergänge so „kompliziert“. Wir durchqueren das Land auf dem für uns kürzesten Weg und machen Station in Pointe Noire. Hier können wir nicht nur unsere Vorräte in einem gut sortierten Supermarkt auffüllen (allerdings recht teuer), wir genießen auch in einer vorzüglichen französischen Konditorei Erdbeertörtchen und Apfeltasche, dazu Kaffee.

Aus dem Internet hatten wir die Information, dass es in dem Ort einen Yachtclub gibt, wo auch wir einen sehr schönen Stellplatz am Meer bekommen haben.

Gut, dass wir uns 2 Tage erholt haben, denn es sollte noch viel heftiger kommen mit den schlechten Pisten. Wieder auf dem kürzesten Weg passierten wir die angolansische Enklave Cabinda und die DR Kongo (Zaire). Wieder an der Grenze zu Angola überqueren wir auch den Fluss Kongo, auf der einzigen Brücke, die es über den mit mehr als 4000 km Länge zweitgrößten Strom Afrikas gibt.

Die kongolesischen Beamten haben dann an der Grenze ihr „wichtiges“ Amt so lange (über 2 Std.) ausgeübt, bis es 18.00 Uhr war, wohl wissend, dass der angolansische Grenzposten um diese Zeit schließt und wir nicht mehr abgefertigt werden. So haben wir diese Nacht streng bewacht direkt an der Grenze verbracht. Sicher würden sich die Kontrollen manchmal noch weiter hinauszögern, wenn wir nicht einen guten und auch funktionierenden Trick hätten. Natürlich wollen die Beamten alle auch einen (oder mehrere) Blicke in das Innere unseres Autos werfen. Auch wenn die Neugier verständlich ist, muss der schwarze Mann ja nicht in jeden Schub schauen, die Sitze ausprobieren und vielleicht auch noch unser Bett testen (soll alles schon vorgekommen sein). Wir jedenfalls legen vor der Grenze immer einen sauberen Lappen an die Tür und fordern die Herren auf, sich die Schuhe auszuziehen (in islamischen Ländern ja durchaus üblich). Das hat noch nie einer gemacht! Und so bleiben sie immer schön auf dem Lappen stehen und lassen sich nur ein paar Schübe öffnen.

Alles in allem hatten wir zum Glück an den Grenzen nie ein wirkliches Problem und haben auch keine „Sonderzahlungen“ leisten müssen.



In Angola wurde die Landschaft zusehends trockener. Teilweise fühlten wir uns an die Steinwüste oder den Anti-Atlas in Marokko erinnert. Nur war da Sicherheitslage dort wesentlich besser.

In Angola ist auch heute das Landminenproblem noch immer nicht gelöst. Überall im Land liegen noch viele dieser schrecklichen Waffen in der Erde. Nur ganz selten haben wir ein Hinweisschild zu dieser allgegenwärtigen Gefahr gesehen. Mahnung genug waren aber die im ganzen Land noch herumstehenden Panzer und anderes Kriegsggerät.

So sind wir besser auch nie von der Strasse in die Pampa gefahren. Wir haben auch hier immer in den Dörfern übernachtet. Die Menschen waren alle ausnehmend freundlich. Auch wurden wir in diesem Land nicht ständig angebettelt, obwohl die Armut teilweise wesentlich größer war als z.B. im Kongo.

Im Kongo waren die Dörfer voll mit Hühnern, Schweinen und Ziegen, trotzdem haben wir da die kummervollsten Mienen zu der „Hungergeste“ mit der Hand auf dem Bauch gesehen. Wir können uns nicht so recht vorstellen, wer diesen Menschen in entlegensten Gebieten diese Bettelei beigebracht hat.

In Angola waren die Menschen sehr aufgeschlossen und man hatte das Gefühl, dass nach jahrelanger Lähmung durch den Bürgerkrieg sich so langsam wieder was bewegt in dem Land.

Nur müssten dazu auch die Transportwege endlich in einen fahrbaren Zustand versetzt werden. Durch den Krieg zerstört, bestehen diese nur noch aus Teerresten (mit reifentötenden scharfen Kanten) und unzähligen Schlaglöchern, viele inzwischen so tief wie Badewannen. Von den über 2000 km durch das Land sind wir 1500 km nur mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 15 km/h vorangekommen. Dazu wurden wir kräftig durchgeschüttelt. Eine Tortour für Mensch und Maschine.



Nur mit den Brücken hatten wir in Angola kaum Probleme. Alle wichtigen Brücken liegen seit dem Krieg zersprengt in den Flussbetten. Sie wurden alle durch sogenannte Pionierbrücken von der Armee ersetzt und diese sind für 60 t ausgelegt, dem Gewicht eines Panzers.

Außer uns waren fast ausnahmslos nur Lkw unterwegs. Man kommt schon ins Grübeln, wenn einem in diesem immer noch wirtschaftlich desolaten Land auf diesen Pisten vollbeladene Coca Cola-Laster entgegen kommen.



Nahe der Grenze zu Namibia bekamen wir die Möglichkeit, einen Stützpunkt der Minenräumer zu besuchen und erhielten auch die Genehmigung zum Filmen. Die Lage der meisten Minenfelder ist eigentlich nur bekannt, weil viele der heutigen Minenräumer diejenigen sind, die im Krieg mit dem Legen der Minen beauftragt waren. Als ich mein Objektiv auf die fürchterlichen Funde richtete, war mir wirklich nicht sonderlich wohl zumute, zumal einige der geborgenen Bomben wegen Schwierigkeiten mit dem Zünder noch nicht entschärft werden konnten. Auch auf Nachfrage konnte uns keiner die Zahl der jährlichen Minenopfer sagen. Es seien immer noch viele – eine statistische Erhebung würde sicher auch keine Besserung bringen. Bleibt nur zu hoffen, dass die über das ganze Land verteilten Stützpunkte der Minenräumer auch weiterhin von Deutschland, den USA und der EU Unterstützung bekommen.

Ganz im Süden Angolas kommt uns auf der Straße ein buntes, singendes und tanzendes Völkchen entgegen. Dem Schmuck nach zu urteilen, gehören sie zu den Himbas, einem Volk, was ebenfalls im Norden Namibias beheimatet ist.



Nun rollen wir auf gut präparierten Pisten durch den Norden Namibias.

Doch darüber werden wir demnächst berichten.

Bis dahin viele Grüße

Ute und Henry Schwarz

