



Tagebuch

der Adler-Luftschiff-Expedition und andere afrikanische Geschichten.

Auf den Spuren von Vater und Sohn Grzimek,

Tanzania im Januar / Februar 1998

>>> Nicht heute oder morgen, aber In drei, vier Generationen, wenn man Bolschewismus und Kapitalismus längst vergessen hat und Ostblöcke und Westblöcke nicht mehr wichtig sind, werden vielleicht viele Menschen darüber froh sein, daß sich in unseren Tagen jemand um die Tiere Afrikas Sorgen gemacht hat...

...In hundert Jahren werden Chruschtschow und Eisenhower, werden unsere politischen Sorgen und unser Haß nur noch in den Geschichtsbüchern ein Buchstabenleben führen. Aber ob dann noch Gnus über die Steppe stampfen und nachts Leoparden brüllen, das wird den Menschen immer noch etwas bedeuten; gerade deshalb, weil sie noch viel mehr dazu verdammt sein werden, in riesigen Betonstädten zu leben.>>>

(Bernhard und Michael Grzimek in „Serengeti darf nicht sterben“, 1959)



„Serengeti wird nicht sterben“: Eine lange Vorgeschichte.

Geschichten aus Afrika auf den Spuren von Vater und Sohn Grzimek und wie verschlungen die Pfade sind, eine Luftschiff-Expedition in einem fernen Kontinent zu planen.

Kinderträume können sehr real sein.

Es war an einem sonnigen Vormittag Ende der 50er Jahre und ich spielte auf dem Balkon unseres Hauses, als ein tiefes, langsam anschwellendes sonores Brummen lauter und lauter wurde. Und dann erscheint ein silbergraues „Etwas“ am Horizont, schwebt schließlich, wie ein riesiger Wal über mir, taucht auf und ab und sämtliche Häse recken sich nach oben: „Der Zeppelin, der Zeppelin kommt“... Bis zu diesem Moment hatte ich wie jeder andere normale kleine Junge eigentlich Baggerfahrer oder Lokomotivführer werden wollen... Das war von nun an Schnee von gestern...

Es muß Anfang der sechziger Jahre gewesen sein, als ich im Bücherschrank meiner Eltern Grzimek's „Serengeti darf nicht sterben“ entdeckte und zur Freude meiner Mutter und meiner beiden großen Schwestern nun endlich flüssig lesen lernte. Natürlich faszinierte mich vor allem das zebragestreifte Flugzeug... Das Buch steht seitdem in *meinem* Bücherschrank und gelesen habe ich es unzählige Male...

Die Idee für: „Serengeti wird nicht sterben“.

Im Grunde genommen ist die Idee ganz einfach. Vierzig Jahre nach der Expedition von Vater und Sohn Grzimek mit ihrem zebragestreiften Flugzeug nach ihren Spuren in der Serengeti zu suchen, ehemalige Mitarbeiter zu finden, einen Film darüber zu machen, um die Erinnerung an Grzimeks „Serengeti darf nicht sterben“ wachzuhalten. Was lag näher, als unserem Luftschiff Zebrastreifen ans Leitwerk zu pinseln und es als Kameraplattform für Tier- und Naturaufnahmen zu nutzen. Luftschiffe sind bekanntlich Langsamflieger, und Erfahrung in der Umweltbeobachtung mit Luftbild- und Filmkameras haben wir in den zurückliegenden Jahren bei allen möglichen Umweltprojekten in Europa und Übersee genügend gesammelt. Etwa zweieinhalb Jahre waren notwendig von den ersten Überlegungen bis zur schlußendlichen Umsetzung, davon rund eineinhalb Jahre mit immer wieder neuen Vorstößen für immer wieder neue urplötzlich auftauchende, scheinbar oder auch tatsächlich notwendige Genehmigungen. Dieses zähe Ringen um Genehmigungen aller Art hielt selbst vor Ort in der Serengeti noch an.

Es wurde unsere bisher aufwendigste Expedition und damit gleichzeitig die bei weitem teuerste. Auf ihre Art war sie auch die riskanteste, hatte ich doch beim entscheidenden Budget-Gespräch mit Günter Schmittiel, dem Hauptgeschäftsführer der Firma Adler per Handschlag versprochen, nicht mit halb aufgeblasenem Luftschiff aus der Serengeti anzurufen und um mehr Geld zu bitten. Wie sich viel später herausstellen sollte, war dieser Anruf letztendlich nicht nötig, aber auch nicht möglich... Es gibt In der Serengeti im Umkreis von einigen hundert Kilometern kein Telefon...



Irgendwann Ende der 80er Jahre.

Mein Freund Jürgen Leisten und ich sitzen bei ihm zu Hause vorm Fernseher. Es ist Bundesligazeit und Jürgen ist Fußballfan, ich eher weniger. Mein Blick schweift deshalb über seine Regalwand, Bildbände, Alben, Mitbringsel von Reisen, ein Foto meines Sohnes Robin (Jürgen ist sein Patenonkel) und daneben ein dickes zebra gestreiftes Buch... Nicht irgendein zebra gestreiftes Buch, sondern "das zebra gestreiftes Buch"... „Ich war zwei mal da unten und auch in der Serengeti“, knurrt Jürgen etwas ungnädig durch die Zähne auf meine Frage nach seiner Beziehung zu diesem Buch und kuckt weiter Bundesliga. „Ich leihe es Dir gerne, ist eine spannende Geschichte“...Ich ringe nach Luft: „Mensch Jürgen, da müssen wir beide mit dem Luftschiff hin“... „Ja, wär ´ne Idee“, sagt er, „wir können ja irgendwann mal bei ´nem Weizenbier laut drüber nachdenken“.

Oktober 1995: Ein Abendessen mit Pizza.

Ich treffe mich mit Bernd Wilting, einem Filmproduzenten aus Köln, zu einer Pizza. Wir kennen uns seit vielen Jahren. Bernd ist Luftfahrt-Fan und hat immer mal wieder über unsere Luftschiffe berichtet und so kommen wir ins Plaudern. Ich erzähle ihm von unserer letzten großen Expedition „ARCTIC-SKY“ wo es um die Erinnerung an alte Polarforscher und Luftschiffexpeditionen von Roald Amundsen, Umberto Nobile und Hugo Eckener in der nördlichen Polarregion in den zwanziger und dreißiger Jahre ging. Ja, wir waren mit dem Adler Luftschiff am nördlichsten Zipfel Europas, in Vadsö, der alten Luftschiffstation an der Barentssee, da wo Rußland und Norwegen sich berühren... „Und“, fragt er, „wohin geht´s beim nächsten Mal“? Ich erzähle ihm von „Serengeti darf nicht sterben“. Auch Bernd kennt das zebra gestreiftes Buch und den gleichnamigen Film und wir beschließen ein Konzept für eine Luftschiff-Expedition auf den Spuren von Vater und Sohn Grzimek zu entwickeln.

April 1996: Die Finanzierung der Expedition ist gesichert!

Jürgen und ich treffen uns mit der gesamten Geschäftsleitung der Firma Adler in Haibach bei Aschaffenburg. Das Gespräch dauert nur etwas mehr als eine halbe Stunde: „O.K.“ sagt Günter Schmittziel, „wir haben zwar keinen Modemarkt in der Serengeti, aber wir finanzieren die Expedition unter zwei Bedingungen, das Luftschiff muß Zebra streifen am Leitwerk haben und ich will keinen Anruf aus der Serengeti mit Hinweis auf ein halb aufgeblasenes Luftschiff“. Ich muß hier einfügen, daß wir im Auftrag von Adler bereits seit 1991 alle möglichen auf den ersten Blick „unmöglichen“ und „verrückten“ Luftschiffaktionen durchgeführt haben und letztendlich immer erfolgreich waren. Aber was Günter Schmittziel diesmal so schnell zum „Ja“ bewegt hat, entzieht sich bis heute meiner Kenntnis. Ich habe ihn nicht explizit befragt, bin mir aber ganz sicher, auch er kennt das Zebra buch...

Sommer 1996 in London.

Bernd Wilting und ich fliegen für zwei Tage nach London und treffen uns dort mit den Managern von Serengeti Balloon Safaris, einer englischen Fluggesellschaft, die Touristenflüge mit Ballonen in der Serengeti durchführt. Wir treffen auch Ian Bodenham, Dokumentarfilmer der BBC und Afrikakenner. Bernd denkt an eine internationale Vermarktung unseres Filmes und da ist jeder seriöse Kontakt wichtig. Die Begegnung in London ist nicht nur wichtig, sondern auch zugleich ernüchternd. Mike Toogood und Tony Pascoe von Serengeti Balloons haben fast fünf Jahre benötigt, bis sie alle Genehmigungen für ihr Ballonunternehmen zusammen hatten. Aber sie wollen uns in jedem Fall unterstützen und irgendwie wird es schon schneller gehen, schließlich wollen wir ja „nur“ ein paar Flüge dort unternehmen und kein Luftfahrt-Unternehmen dort aufbauen...



März 1997: „Serengeti, die erste“.

Es klang alles ganz einfach, von Amsterdam mit der KLM im Direktflug nach Kilimandjaro Airport in Tanzania. Ein Orkantief über Europa ließ aus diesem neunstündigem Direktflug eine 35 stündige Odyssee werden über London, Nairobi, Dar-Es-Salaam und Kili Airport. Mit von der Partie sind Bernd Wilting, Ian Bodenham, Jürgen Leisten und ich. Eine Woche Zeit haben wir für eine Rundreise, bestehend aus: Serengeti erkunden, Gespräche mit früheren Mitarbeitern der Grzimeks führen und Genehmigungen beim Luftamt und der Nationalparkverwaltung sondieren. Für Jürgen und mich war es zudem wichtig mit den Serengeti Ballonfahrern in Kontakt zu kommen und von deren Problemen zu hören. Gespräche mit Dr. Markus Börner, dem Nachfolger von Professor Grzimek und früherem Mitarbeiter, ergaben, daß der beste Zeitraum für unsere Expedition die Monate Dezember bis Februar seien, da die Landschaft dann grün ist und wir mit einiger Wahrscheinlichkeit die großen Herden im Großraum des Ngorongoro Schutzgebietes finden würden. Die Gespräche bezüglich der notwendigen Genehmigungen für unser Luftschiff und für das Filmteam verliefen zwar höchst widersprüchlich, aber nicht unbedingt negativ. Immerhin wurden wir höflich vom Boß der tanzanischen Nationalpark-Verwaltung empfangen und der ist zuständig für alle möglichen Genehmigungen bis hin zur Erlaubnis, ein eigenes Zeltlager in der Serengeti aufbauen zu dürfen.

Sommer 1997: Keine Genehmigung weit und breit.

Zurück in Deutschland beginnt das große Briefeschreiben und das Warten auf Genehmigungen. Geschrieben haben wir an Gott und die Welt, nur Antworten gab's wochenlang keine. Telefonieren ist nahezu sinnlos und wenn es eine Verbindung gibt, ist derjenige den man an die Strippe bekommen gerade nicht vorhanden, auf einer Safari oder aus einem beidseitigen „Hallo, Yes please,“ kommt meistens nichts Gescheites aus dem Hörer heraus. Selbst Satellitenfaxe funktionieren nicht, schon gar nicht, wenn sie nicht eingeschaltet sind, mußten wir über eine internationale Fehlersuchauskunft für Satellitenfaxe lernen. Der Name des Teilnehmers will hier aus verständlichen Gründen auch heute noch ungenannt bleiben. Schließlich kam im Juli eine Antwort von der Nationalparkverwaltung: Höfliche Ablehnung unseres Ansinnen für Flüge im Serengeti Nationalpark, man empfahl uns um eine Genehmigung außerhalb des Nationalparks zu ersuchen. Man muß wissen, daß die Gesamtfläche des Öko-System Serengeti etwa doppelt so groß ist, wie der eigentliche Nationalpark, nur bei wem wir nun um Genehmigung anfragen sollten, blieb ungeklärt.

Zugegebenermaßen war das ein herber Schlag für uns und Depression drohte sich breit zu machen. Krisensitzung zwischen Jürgen, Bernd und mir. Wir informieren die Serengeti Balloon Leute in London, die uns dringend empfehlen, mit einem Wirtschaftsberater in Tanzania Kontakt aufzunehmen, der ihnen auch schon etliche Male bei kniffligen Anliegen aus der Klemme geholfen habe. Fax an Mr. Patwa: „Can you help“? Antwort: „Yes, I can“!. Tag's drauf verläßt ein dicker Umschlag mit allen möglichen Dokumenten und Briefen unser Büro per Kurier nach Arusha. Bereits wenige Tage später bestätigt Kurban Patwa per fax den Eingang unserer Unterlagen. Er hat natürlich seinerseits etliche Fragen und Anmerkungen, ist aber guter Dinge und sehr zuversichtlich, uns sowohl bei der Einfluggenehmigung durch das tanzanische Verkehrsministerium, als auch bei den Flug- und Filmgenehmigung in den Nationalparks helfen zu können. Es kommt ein stetiger Informationsfluß von und nach Tanzania in Gang. Die Kommunikation per Fax funktioniert nun auch einigermaßen zuverlässig, wenngleich es manchmal mehr als einen Tag dauert bis ein mehrseitiges Fax fehlerfrei abgesendet ist.



...Um eine unendliche Geschichte abzukürzen, ohne Kurban Patwa hätten wir unsere Genehmigungen womöglich heute noch nicht. Die letzte und abschließende Genehmigung des tanzanischen Luftamtes mit einem Auszug aus dem Regierungsamtblatt wo wir überall fliegen dürfen, bekommen wir mit der Weihnachtspost und angehängtem Gebührenbescheid.

Die Zeit bis dahin war mehr als nervenaufreibend, denn Mitte Oktober hatten Jürgen und ich uns entschlossen grünes Licht zu geben für unsere Expedition, da sie sonst bis Ende Januar mit all ihren Verabredungen, Buchungen, Reservierungen, Genehmigungen für Film und Luftschiff, Fahrzeugen, Gasversorgung und Zeltlager etc. nicht planbar gewesen wäre. Wir hingen also mehr als zwei Monate absolut in der Luft, sind aber gleichzeitig einen Haufen finanzieller Verpflichtungen eingegangen, ohne zu wissen, ob wir „Serengeti wird nicht sterben“ überhaupt würden durchführen können. Wir haben aber selbst bei bohrenden Fragen bezüglich der programmgemäßen Durchführbarkeit immer gute Miene zum ungewissen Spiel gezeigt, was Jürgen glücklicherweise wesentlich leichter fällt, als mir.

Herbst 1997: Die Luftschiff-Mannschaft.

Langsam rückt unsere Reise in greifbare Nähe und es wird Zeit die endgültige Mannschaft festzulegen. Es gibt etliche Mitfahrangebote von guten Freunden, die ihre Reisekosten selbst tragen wollen. Jürgen und mir war aber schon lange klar, daß sich diese Expedition mit all ihren Unwägbarkeiten und absehbaren Problemen „mit guten Freunden“ nicht würde durchführen lassen, ohne nach der Heimkehr vor „lädierten“ Freundschaften zu stehen. Dieses Vorhaben war schon lange kein Abenteuerurlaub von Tom Sawyer und Huckleberry Finn mehr. Dies wird absehbar ein harter Job ohne Schwimmbad, ohne Campary mit O-Saft, ohne Strand, womöglich sogar ohne Dusche und Klo!

Natürlich fährt Jürgen mit, seine Hauptaufgabe wird es sein, sich um alle finanziellen und bürokratischen Fragen und Anforderungen in Tanzania zu kümmern. Er ist dafür mehr als prädestiniert, ist er doch von seiner Ausbildung her einerseits Bankkaufmann, andererseits hat er später lange Jahre als Werbekaufmann in der Tourismusbranche gearbeitet. Seit vielen Jahren ist Jürgen außerdem Ballon- und Luftschiffpilot. Wir sind seit 15 Jahren miteinander befreundet, seit zehn Jahren leitet er mit mir die Geschicke unserer gemeinsamen Firma GEFA-FLUG als deren kaufmännischer Geschäftsführer.

Als Copilot fährt Haimo Wendelstein vom Pestalozzi Kinderdorf am Bodensee mit. Haimo wird sich um die Abwicklung unserer Luftschiff-Sonderpost kümmern, die zum einen aus 3.500 Postkarten für das Kinderdorf besteht, zum anderen aus 1.000 Karten mit deren Einnahmen wir den in Tanzania lebenden amerikanischen Augenarzt Dr. Royce Hall unterstützen wollen. Um solche Berge von Post in einem Land wie Tanzania ohne Pannen ordnungsgemäß los zu werden, ist es wichtig daß Haimo mitkommt, der solche Sonderpostsendungen schon seit vielen Jahren abwickelt. Mit Grauen erinnere ich mich an „ARCTIC SKY“, wo wir am Abreisetag in Kirkenes vom dortigen Postamt informiert wurden, daß sämtliche Postkarten unterfrankiert waren und eine weitere Briefmarke und Stempel notwendig waren...



Als Techniker und Chef der Bodenmannschaft kommt Michael Albold mit nach Tanzania. Auch er ist Ballonpilot und arbeitet seit vielen Jahren als technischer Mitarbeiter bei der GEFA-FLUG mit unseren Luftschiffen. Michael ist gelernter Physiklaborant, läuft selbst bei brüllender Hitze tagein tagaus mit Motorrad-Klamotten rum, fährt im "Nebenberuf" eine äußerst betreuungsintensive italienische Morini, liebt gutes Werkzeug über alles und kennt jede Unterlegscheibe unserer Luftschiffgondeln mit ihrem richtigen Vornamen.

Bleibt zum Schluß nur noch ich selbst übrig, ich fahre mit als Pilot und als derjenige, der das ganze Unternehmen angezettelt hat...

Filmisch begleitet werden wir von Bernd Wilting, seinem Kameramann Klaus und dem Tonmann Norbert, die im Auftrag vom „WDR“ und vom deutsch französischen Kultur-TV Kanal „Arte“ einen ausführlichen Dokumentarfilm drehen werden. Fotojournalistisch begleitet wird die Expedition von Gero Breloer, der als Berufsfotograf bei der Deutschen Presseagentur gelegentlich Kanzler Kohl, Aussenminister Kinkel oder Bundespräsident Herzog auf deren Reisen begleitet und für uns auch schon bei ARCTIC-SKY mit von der Partie war.



Unser Expeditionstagebuch Januar / Februar 1998

„SERENGETI WIRD NICHT STERBEN“:

Mit dem Adler „Jenseits von Afrika“

>>> *Ein Schulausflug kann herrlich sein, aber wenn man hinterher einen Aufsatz darüber schreiben muss, wird er einem noch nachträglich vergällt >>> (Michael Grzimek in „Serengeti darf nicht sterben“)*

22.01. Unser Luftschiff hat 13 mm Luft im Laderaum der KLM Maschine.

Vor Weihnachten hatten wir alles in unserer Werkhalle in Aachen probegepackt und Polaroidfotos an die KLM geschickt. Trotzdem war ich leicht nervös, denn nur 13 mm Spielraum bis zum Erreichen des maximalen Lademaßes hatte uns die niederländische KLM zugestanden, um unsere Gondel durch die Flugzeug Ladeluke zu bugsieren. Es wurde ein langer Tag in Düsseldorf und alles ist anders, als wir es uns gedacht hatten... Aber schließlich ist alles professionell auf der Flugzeugpalette verstaut und verzurrt und der Lademeister gibt sein o.k. Nur wegen der Starterbatterie hat er ein paar Bauchschmerzen, die sei als radioaktives Material klassifiziert. Aber auch die kommt schließlich mit...

27.01. Jambo Afrika! und auch „Jenseits von Afrika“ kann das Wetter schlecht sein. Maastricht-Aachen Airport, 08.45 Abflug nach Amsterdam, von dort wenig später im Direktflug nach Kilimandjaro Airport in der Nähe von Arusha, dem Ausgangspunkt unserer Expedition. Zeitweise recht schaukeliger Flug in 35.000 ft Höhe, über der Sahara knallt es einmal ganz heftig, wir müssen uns wieder anschnallen. Ich mag fliegen ohnehin nicht so besonders...

Ankunft um 21.00 Lokalzeit. Freddie und Hashim, die Fahrer unserer beiden Landrover erwarten uns bereits. Kurzes Palaver beim Zoll, unser Regierungsmann vom „Prime Minister's Office“ Mr. Greysson und unser tanzanischer Agent Kurban Patwa kümmern sich hingebungsvoll um alle Listen und Fragen der gestrengen Zollbeamten. 22.30, Peter Lindström von unserer Expeditionsgesellschaft Hoopoe erwartet uns im Hotel in Arusha. Es gibt eiskaltes Safari-Lager und Peter informiert uns über die allgemeine Lage. Zu der gehört auch in Afrika das Wetter. Es hat viele Wochen wie aus Kübeln geschüttet. Aus der normalerweise kurzen Regenzeit, die bis Mitte Dezember dauert, ist eine Klimakatastrophe geworden, von der noch nicht klar ist, ob sie nun ein Ende gefunden hat. El-Ninjo hat auch hier seine Auswirkungen. Peter ist skeptisch, ob wir in einigen Tagen überhaupt bis zum Ngorongoro Krater hochfahren können. Mehrere Expeditionsfahrzeuge anderer Firmen mußten dort bereits schon in stundenlangen Mühen aus dem Schlamm gegraben werden.

28.01. Die Suche nach dem Füllstück.

Aufstehen um 07.30. Eigentlich eine ganz zivile Zeit, wenn es auf unserer inneren Uhr nicht erst 05.30 wäre. Um 08.30 kommen Freddie und Hashim uns abholen. Im Büro von Hoopoe gibt es eine erste Lagebesprechung, wer was in welcher Reihenfolge zu erledigen hat. Peter Lindström berichtet vom Stand der Dinge und von seinem neuen 10 Tonner Mercedes Allrad-Lastwagen, den er letztendlich auf Grund unseres Projektes gekauft hat. Dann tauchen auch schon unsere beiden Lastwagenfahrer auf mit der frohen Kunde, daß auch das Luftschiff vom Zoll freigegeben sei. Gut, daß wir es schon mit der KLM Maschine am letzten



Freitag losgeschickt hatten... Anscheinend ist alles mit 13 mm „Luft“ nicht nur heile ins Flugzeug gekommen, sondern auch wieder heraus. Los geht's zum Workshop von Hoopoe am Stadtrand von Arusha, wo wir die Luftschiffgondel zusammenbauen und Motor und Brenner testen wollen. Am frühen Nachmittag haben Michael, Haimo und Jürgen alle Schrauben und Scheiben beieinander. Ich habe mich derweil mit den 35 ziemlich schweren Butangasflaschen beschäftigt. Na, prima, sämtliche (Zuhause) als wahrscheinlich passend eingestufte Füllstücke passen auch bei dieser Expedition wieder nicht und ich fahre mit Freddie und Bernd's Kamerateam los nach einem passenden Füllstück zu suchen. Ein vergleichbares Teil würde bei uns in Deutschland keine 50 DM kosten, wird schon nix schiefehen.

An einer großen Tankstelle mit angeschlossenem Gasflaschenverkauf werden wir zwar nicht direkt fündig, aber der Besitzer bietet an bis heute abend ein solches Teil zu besorgen... Bernd filmt mein Gespräch mit dem Chef der Tankstelle, die Quittung dafür bekommen wir später präsentiert: Der Adapter kostet unglaubliche 135 US Dollar, umgerechnet rund 250 DM... Wir lernen, wer ein Filmteam mit in eine Tankstelle bringt, muß entweder sehr berühmt, reich oder beides sein, oder das Teil um das es geht ist viel wertvoller, als bisher angenommen werden konnte. Wieso wir im nächsten Laden, in dem wir für unsere Kohlendruckdruckarmatur (Stickstoff gibt's hier nicht) nach einem Schlauchanschluß fragten, mit geradezu lächerlichen 10 DM davonkamen, ich weiß es nicht...

29.01. Eine schwarze Wolke über dem Flugplatz von Arusha.

Um 09.00 stehen wir wieder im Workshop von Hoopoe mit dem „veredelten“ Füllstück. Und nun wird doch noch Blumendraht notwendig, das Füllstück passt zwar auf die Gasflaschen, aber der Übergang zu unserem eigentlichen Füllschlauch ist natürlich entsprechend „fummelig“. Misstrauisch nehme ich den kleinen Durchmesser des Ausgangs des Füllstück in Augenschein. In Verbindung mit dem geringen Druck von reinem Butan, das wird ewig dauern bis unsere sechs Luftschiffgascontainer gefüllt sind. Tatsächlich benötigen wir für den ersten fast eine Stunde, die anderen gingen dann aber wie wundersam ein Stück schneller. Der Motor des Luftschiffs läuft auf Antrieb ohne Mucken, die beiden Brenner, wenn das Butan tüchtig mit Kohlendruck aufgedrückt ist, ebenfalls. Das Flambild ist zwar anders als mit Propan, aber das Gas brennt ganz eindeutig mit genügender Leistung.

Vom Flugplatz in Arusha hatten wir am Tag zuvor die Genehmigung eingeholt, mit unserem Luftschiff einen Probestart machen zu dürfen. Das Wetter war o.k., kaum Wind, ein paar Cumuluswolken in der Ferne, leichte Abdeckung. Wir rumpeln zum Flugplatz, melden uns auf dem Tower und legen unsere Hülle auf der Wiese neben der Startbahn aus. Es sind noch drei Stunden bis zum Sonnenuntergang, genügend Zeit, unseren vier tanzanischen Mitarbeitern alle wesentlichen und notwendigen Handgriffe zu vermitteln. Da sie allesamt Techniker sind, gelingt das in erstaunlicher Ruhe und Geschwindigkeit. Es ist Zeit das Füllgebläse anzuwerfen, noch ein kurzer Blick zum Himmel, aus ein paar schneeweißen Cumuluswolken am Horizont sind mittlerweile viele Cumuluswolken auch in unserer Nähe geworden. Und eine davon steuert, wenn man genau hinkuckt, auf uns zu und wird nicht nur größer, sondern auch immer grauer... Wir warten, der Wind springt um, es wird kühler, es frischt ziemlich auf, der Tower kommt auf meine Frage nach Regen und der Bitte nach Consultation des Meteorologen nach einigen Minuten mit der Antwort zurück: "Schauer vermutlich ja, aber nur lokal"... Was der wohl glaubt, wo wir mit dem Luftschiff



hinwollen...Also alles wieder einpacken... Bleibt noch zu erwähnen, daß es dann doch nicht geregnet hat und der Wind kurze Zeit später wieder einschloß, aber da war bereits alles wieder eingepackt. Als wir alle noch eine Weile auf dem Sack mit dem eingepackten Luftschiff sitzen, bricht unter unseren Fahrern eine kleine lustige Neckerei aus. Nach einigem Hin und Her übersetzt Freddie schließlich unter unverhohlenem Gelächter, was wir ohnehin schon verstanden hatten, ohne Suhaheli zu beherrschen. Wir alle, unsere vier Fahrer eingeschlossen, tragen mit Zebrastreifen verzierte Overalls. Nun ist unser LKW Fahrer Raymond wie ich ein zwei Meter Typ und die drei anderen Fahrer spöttelten, weshalb Raymond und ich nicht einen Giraffenoverall tragen würden. Jedenfalls hatte Raymond nun seinen Spitznamen...

30.01. Unser Besuch bei Dr. Hall.

Um 09.00 Abfahrt. Wir wollen den amerikanischen Augenarzt Royce Hall besuchen, der in den Bergen von Monduli lebt und dort eine Augenklinik aufgebaut hat. Das Wetter ist mäßig, aber nicht wirklich schlecht. Die Straße ist die ersten vierzig Kilometer in gutem Zustand, sogar asphaltiert. Dann, nach dem Abzweig nach Monduli, wird sie aber doch schlecht. In Deutschland haben wir für diese Art von Fahrspur gar keinen Namen, es ist eine ausgefahrene Off-Road Schlammrinne, Geschwindigkeit maximal 20 km/h mit dem Landrover, der Lastwagen schafft noch weniger. Früher Nachmittag, wir erreichen Dr. Hall's Augenklinik, d.h. wir sehen sie auf einem etwa 2000 Meter hohen Berg liegen und stehen selbst einige hundert Meter tiefer. Wir fassen den weisen Entschluß, den Lastwagen erst einmal unten in der Talsohle zu lassen und nur mit den beiden Landrovern den Berg hoch zu fahren. Der Feldweg zu Dr. Hall ist, wenn überhaupt, nur mit dem Traktor zu befahren. Nun, wir kommen schließlich heile oben an. Vielleicht sollte ich hier kurz einschieben, weshalb wir überhaupt zu Dr. Hall fahren. Wir bekamen Kontakt mit ihm über Serengeti Balloons und Royce Hall regte an, unser Luftschiff bei ihm zu fahren, pitoreske Gegend und Massai Dörfer eingeschlossen. Royce war im vergangenen Sommer der Erste gewesen, der bereitwillig seine Unterstützung bei der Einholung von Fluggenehmigungen angeboten hat.

Gleichzeitig hat mir imponiert, daß er ohne staatliche oder übernationale Unterstützung, nur mit Eigenmitteln seine Klinik aufgebaut hat. Er hat für diese Art der „Hilfe zur Selbsthilfe“ 1996 von der Schweizer Uhrenfirma Rolex einen mit 50.000 Dollar dotierten Sonderpreis für „mitmenschliches Unternehmertum“ zugesprochen bekommen. Im Vorfeld hatten wir eine Postkartenhilfsaktion angekurbelt und nach medizinischem Untersuchungsgerät für ihn gesucht. Immerhin 1.500 DM waren so zusammengekommen und ein sogenannter Augenspiegel, worüber er sich natürlich herzlich gefreut hat.

Untergebracht sind wir in seiner Augenklinik, die genau acht Betten hat für Patienten, die sich nach einer Augenoperation ein paar Stunden erholen sollen. Er selbst lebt mit seiner Frau in einem gemütlich eingerichteten Bungalow auf dem Außengelände der Klinik. Um es kurz zu machen, eigentlich wollen wir Luftschiff-fahren bei Royce Hall, aber es bläst ein strammer Wind aus Osten mit bis zu 50 km/h und bis in die Nacht, auch unten im Tal ist es nicht wirklich weniger windig.



31.01. Wind ohne Ende im Rift Valley.

04.00 aufstehen, Wind, zuviel Wind, trotzdem fahren wir im Dunkeln ins Tal mit einem der beiden Landrover. Mir ist mulmig zumute, hatte ich Jürgen doch gestern abend noch von dem kleinen Froschteich erzählt, den man umrunden muß, um zu dem von mir ausgewählten Startgelände zu kommen. Und natürlich findet Freddie den Froschteich selbst im Dunkeln zielsicher und wir fahren uns fest... Ich steige aus, rette mich mit einem großen Sprung und dem Windmesser aus dem Auto und laufe als reine Beschäftigungsmaßnahme damit bis zum Startplatz. Auch hier bereits 15 Knoten Bodenwind und mehr...Freddie schimpft später mit mir und murmelt etwas von den Hyänen, die überall rumlungern würden...

Der Rest vom Tag war auch nicht wirklich erheiternd, Royce Hall war ziemlich geknickt uns mitteilen zu müssen, daß die Massai "momentan" keine Filmaufnahmen in ihren Dörfern wünschten, was natürlich unseren Filmmann Bernd nicht gerade aufheiterte. Die Stimmung war nicht toll, zumal Royce Hall seine Augenklinik im Vorfeld wegen unseres Besuches geschlossen hatte, da er die beiden Tage ganz für uns da sein wollte. So konnte Bernd nicht einmal die Klinik im Betrieb filmen... Da braucht man Nerven wie dicke Nudeln, sagt Jürgen manchmal in solch einer Situation...

Monduli liegt in einem Knick des Rift Valley, das Tal ist dort am Westrand ein Stück niedriger und genau da liegt die Augenklinik. Um diese Jahreszeit kommt der Wind immer aus Osten oder Nordosten, bläst durch das Rift Valley, „schwappt“ über den Rand des Tales bei Monduli und erzeugt dort heftige Turbulenzen. Daß das Großklima ohnehin momentan verrückt spielt, kommt sicherlich noch erschwerend hinzu, jedenfalls ist Monduli sicherlich kein idealer Platz zum Luftschiff-Fahren, aber wie soll man das aus mehr als 8.000 Kilometern Entfernung von Europa aus herausfinden...

Nach dem Abendessen haben Jürgen und ich noch eine ganze Weile mit Royce am offenen Kamin zusammengesessen und er erzählt uns bei einem guten Brandy von seinem langen Leben in verschiedenen Ländern Afrika's und wie es zum Bau dieser Klinik kam, die er als seinen Alterssitz betrachtet und als Ausbildungsstätte für junge Augenärzte aus Tanzania oder auch aus Übersee. Jürgen murmelt später vor dem Einschlafen, Royce hätte Ähnlichkeit mit Hemingway...

01.02. Wenn aus Straßen Flüsse werden.

Aufstehen um 05.00. Es ist immer noch windig, Abreise um 06.00, wir haben eine lange Fahrt vor uns bis zum Ngorongoro Krater. Das sind zwar nur etwas mehr als 100 Kilometer bis dorthin, aber die haben es bei diesen Klima- und Straßenverhältnissen in sich. Freddie versucht ständig Funkkontakt mit Kirurumu zu bekommen, einem festen Camp von Hoopoe in der Nähe des Ngorongoro-Kraters. Die Straßenverhältnisse seien mäßig, übersetzt er für uns das Gepiepse und Gejaule aus dem Funkgerät. Keiner von uns fragt ihn, um einen Vergleich zu haben, wie er denn die momentanen Verhältnisse unserer Straße bezeichnen würde, so genau wollen wir es gar nicht wissen...

Und dann kommt es wirklich knüppeldick, nur selten fahren wir in einem anderen als im ersten Gang, man braucht jetzt beide Hände um sich im Auto festzuhalten. Oft ist die Piste in einem See verschwunden, oder in tiefem Matsch. Dann kommt was kommen muß, zwar sitzen nicht wir fest, aber immer mehr andere Fahrzeuge vor uns. Und das läuft natürlich über kurz oder lang absehbar auf das gleiche hinaus. Längst haben wir unseren Lastwagen und das Filmteam mit dem zweiten Landrover zurückgelassen und fahren als Pfadfinder voraus. Freddie ist in seinem Element, wir müssen bis 18.00 am Eingangstor des



Ngorongoro Schutzgebietes sein, sonst machen die Ranger dort zu und es ist keine angenehme Aussicht, eine Nacht draußen in der Wildnis im Auto zu verbringen. Freddie ist zuversichtlich die Ranger zu überreden, das Tor so lange aufzuhalten, bis unser Lastwagen und der zweite Landrover dort auftauchen. Bei den Verhältnissen können wir gegen 17.30 am Tor sein, aber es darf nichts schiefehen...

Es *geht* zwar nichts schiefe, aber dafür *steht* schließlich etwas schiefe, nämlich ein 10 Tonner MAN Allrad Truck, blockiert auf einer leichten Steigung querstehend die gesamte Piste. Es stehen dort schon einige andere Fahrzeuge in beiden Richtungen und warten. Worauf die warten weiß ich nicht, denn der MAN mahlt sich immer tiefer in die total zerfurchte Piste. Freddie und wir steigen aus und erkunden die Gegend. Schließlich finden wir eine riskante Möglichkeit der Umfahrung, riskant in der Gestalt, daß wenn wir hier festsitzen, sitzen wir für Tage fest. Wir überlassen Freddie als dem Fachmann die Entscheidung und da diese Umfahrung nicht zu beschreiben ist spare ich mir überhaupt den Versuch dazu. Am Ende der Umfahrung muß Freddie noch einmal anhalten, Einheimische haben den Weg mit Dornenbüschen versperrt und wollen Wegezoll kassieren. Mit großem Wutgebrüll entreißt Freddie einem Massai Hütejungen seinen langen Speer, räumt damit die Dornensträucher weg und schon sind wir wieder auf der ursprünglichen Piste. Andere Fahrzeuge folgen unserem Beispiel und es geht weiter. Was wohl unser Lastwagen an dieser Stelle machen wird? Freddie's lapidare Antwort ist, wir kümmern uns um die Ranger, der Lastwagen kümmert sich um sich selber.

17.35. Wir erreichen die Ranger am Eingang zum Ngorongoro Gebiet. Freddie verhandelt eine Weile mit ihnen und sie sind schließlich bereit, das Tor für uns offenzuhalten... Wir warten, denn Freddie fürchtet, daß die Wachablösung heute abend nichts von unserem LKW und dem zweiten Landrover weiß und das Tor dann doch zu ist... Freddie betätigt nun die Buschtrommel, wie genau er an alle einlaufenden Informationen kommt, wissen wir nicht. Aber jede Viertelstunde, manchmal auch öfter, erreicht ihn eine neue Botschaft von unserem Lastwagen, obwohl der gar kein Funkgerät hat und der zweite Landrover auch nicht. Jedenfalls sind sie heile an der Stelle mit dem MAN vorbei gekommen, jetzt sind sie am Manjarasee und nun in Kirurumu. Gegen 20.00 stehen sie endlich am Tor... Erleichterung, in die Arme fallen und großes Palaver unter unseren vier Fahrern. Dann Weiterfahrt zu unserem Buschhotel am Rand des Ngorongoro Krater, das wir gegen 21.00 erreichen. Ich erinnere mich nur noch an ein eiskaltes Bier und ein zu kurzes Bett.

02.02. Der Ngorongoro Krater und die fehlende Genehmigung.

Heute gilt es eine letzte Genehmigungshürde zu nehmen, es geht dabei weniger um die Genehmigung als solche, als vielmehr um die Höhe der Genehmigung. Beantragt hatten wir vor vielen Monaten Flüge in der Serengeti und Begleitung durch ein zweiköpfiges Kamerateam. Nun aber stehen konsequenterweise insgesamt acht Personen auf unserem Permit für das Ngorongoro Schutzgebiet. Und für eben diese acht Personen sollen wir nun 100 US Dollar zahlen... pro Tag... pro Person... für acht Tage... Das sind ungemütliche Minuten im Büro des Conservators. Diese Summe hätte sowohl unser Budget, als auch das Budget des WDR Teams bei weitem überstiegen. Außerdem sind wir der Auffassung, daß wir von Deutschland aus alle notwendigen Genehmigungen bezahlt haben. Jürgen erweist sich als der richtige Verhandlungspartner, nach stundenlangem Kaffeetrinken mit dem Conservator und zur Sonnenuntergangszeit einem Campari mit Orangensaft an der Bar unseres Buschhotels am Kraterrand des Ngorongoro einigen sich Beide gütlich auf 3.000Dollar... Es war ein langer Tag, der so richtig für nichts Nutzen war, ich habe den kleinen



Flugplatz am Kraterrand erkundet, von dem Grzimek schon in seinem Buch geschrieben hat und von dem auch wir grundsätzlich hätten starten können. Die Genehmigung des Verkehrsministerium dazu haben wir, aber ohne Genehmigung des Conservators sind unserem Adler trotzdem die Flügel gestutzt, denn das Gelände des Flugplatzes gehört der Nationalparkverwaltung, worauf uns ein verwittertes Schild unmißverständlich hinweist...

03.02. Endlich in der Serengeti: Der Adler hebt ab!

Frühes Aufstehen, abschließender Besuch beim Conservator der Nationalparkverwaltung. Wir fahren noch einmal zum Grzimek Denkmal, Vater und Sohn haben hier ihre letzte Ruhestätte am Kraterrand gefunden, Michael im Januar 1959 nach dem Absturz des Zebraflugzeuges, Bernhard im März 1987. Vater Grzimek's letzter Wunsch war es, neben seinem Sohn begraben zu werden. Jürgen und ich waren bereits im vergangenen Jahr hier und wissen, daß man von hier einen beeindruckenden Blick in den Ngorongoro-Krater hat. Das Denkmal ist schlicht und gepflegt und mehrere Inschriften erinnern an ihr Lebenswerk.

Weiter geht's in Richtung Serengeti, vom Ngorongoro Kraterrand geht es im dritten Gang 500 Höhenmeter tiefer in die Steppe. Fünf Fahrstunden später erreichen wir unser nächstes Etappenziel. Ndotu ist eigentlich nur ein willkürliches „Nichts" auf der Landkarte, eine Straßenkreuzung, ein Buschhotel, eine Landepiste für Buschflieger, ein See mit Flamingos und eine Rangerstation. Wir werden von Mike, dem Chef-Ranger begrüßt. Kurz in unser Zeltlager gefahren, dort gibts kühles Mineralwasser. Endlich ist das Wetter o.k. für das Luftschiiff, schwacher Wind aus Nordost, abgedeckter Himmel, kaum merkliche Thermik.

Der erste Start soll der Einfachheit vom kleinen Flugfeld aus erfolgen und der allgemeinen Orientierung dienen. Außerdem wollen wir natürlich Haimos Koffer mit den insgesamt 4.500 Postkarten befördern. Hier kommt nur selten ein Flugzeug, beruhigt uns Mike, wir können direkt an der Landebahn unser Luftschiiff aufbauen. Um 18.30 fängt es an dämmerig zu werden, wir setzen den Start für 17.30 an. Um 17.00 beginnt das Füllgebläse mit seiner Arbeit und nach 15 Minuten ist die Hülle startfertig. Haimo's Koffer bzw. dessen Unterbringung in der Gondel ist eine eigene Geschichte aber schließlich geht's los.

Die Temperatur in der Hülle beträgt knapp über 100 Grad Celsius, die Brenner arbeiten sauber, der Motor ebenfalls... In etwa 30 Metern Höhe bei flotter Vorwärtsfahrt kommt es mir plötzlich so vor, als ob wir gegen eine Schaumstoffwand fahren, das Luftschiiff bäumt sich auf, legt sich von einer Seite zur anderen und steht schließlich auf der Stelle. Keine Mauer, sondern heftiger Gegenwind hat uns ausgebremst. Die Serengeti hat es wirklich in sich und stellt mich auf eine harte Probe... Haimo hat es auch sofort bemerkt und wir beschließen es ein paar Meter tiefer zu versuchen. Über Funk fragt unsere Bodenmannschaft, ob alles o.k. sei... Ein paar Meter tiefer geht es tatsächlich wieder langsam weiter, aber es ist natürlich sehr turbulent in Bodennähe und so geht die Luftschiiffnase ständig rauf und runter. Rauf ist unproblematisch, da dort nur "mehr Wind ist" runter ist kritischer, da stehen höchst stachelige Akazienbäume. So geht das eine ganze Weile bis dann dieser wirklich große Akazienbaum wie aus dem "Nichts" auftaucht und mit der Luftschiiffnase nach unten steuern wir munter darauf zu... Doppelbrenner eingeschaltet, Motor zurück auf Standgas, Ruder auf rechts und schon passieren wir den Stachelbaum in vielleicht zwei bis drei Metern Abstand. Zurück auf sichere 50 Meter Höhe und zurück zum Landeplatz, den wir bei dem Wind in ein paar Minuten erreicht haben. ...Was wir gesehen hätten... Akazienbäume antworten wir beide lakonisch... „Sah nicht sehr gemütlich aus, wie das Schiff geschaukelt hat", sagt



Jürgen... War auch nicht sehr gemütlich... Einpacken, auf dem Transportsack sitzen, mit der Mannschaft und mit Mike dem Ranger unsere erste Flasche GEFA-FLUG Sekt trinken war der Abschluß dieses Tages.

04.02. Starts und Landungen in unserem Zeltlager in Ndotu.

05.00 aufstehen, ich werde ohne Wecker wach, richtig geschlafen habe ich ohnehin nicht, heute Nacht schlichen Hyänen um unser Zeltlager. Schneller Kaffee mit leckeren Keksen. Heute morgen wollen wir den Adler im Zeltlager aufrüsten und von hier aus zu einem weiteren Erkundungsflug starten. Ein paar kleine Dornenbüsche müssen weichen, aber dann ist Platz genug vorhanden. Wenn nur dieser verdammte Wind nicht schon wieder „da“ wäre... Aber es funktioniert dennoch, der Adler ruckt ungeduldig an seinen Leinen, Haimo sitzt hinter mir und los geht's. Wir nehmen Kurs auf den nahegelegenen See, Flamingos stehen im Wasser und grüdeln nach Krebsen. Eine Weile später passieren wir drei Giraffen, die sich nicht eben besonders für uns interessieren und weiter in den Akazienbäumen äsen. Am Buschhotel drehen wir um, treiben mit Standgas zum Zeltlager zurück, Haimo steigt aus, Klaus mit seiner Kamera steigt ein. Der Wind hat etwas nachgelassen und so gelingt ein ruhiger Flug mit unserem Kameramann. Klaus ist begeistert und meine Anspannung läßt allmählich nach. Die Akazienbäume sind bestimmt noch genauso stachelig wie gestern abend, aber diesesmal ein paar Meter tiefer unter mir... Endlandung gegen 08.45 im Lager.

Ein paar allgemeine Anmerkungen zu unserem Zeltlager, es besteht nicht einfach nur aus ein paar Zelten, es ist ein richtiges kleines Dorf, nur für uns aufgebaut, mit einem Küchenzelt, einem geräumigen Gemeinschaftszelt mit langem Tisch und bequemen Stühlen. Daneben gruppieren sich mehr als ein halbes Dutzend großräumiger Schlafzelte. Alle Zelte sind doppelwandig, der Wind streicht hindurch, so daß wir uns auch tagsüber darin aufhalten können. Vor jedem Schlafzelt steht ein kleiner Tisch mit einer Waschschüssel, einem Rasierspiegel und einer Petroleumlampe. Davor steht ein Hocker. Und das tollste, hinter jedem Schlafzelt steht ein Duschzelt und je ein kleines Zelt mit „Donnerbalken“. Später lernen wir noch, daß unser Koch Richard mit Hilfe seines ungetümen Blechkoffers sogar Brot und Kuchen für uns backen kann. Ein zweiter, noch größerer Koffer war unser Eisschrank mit Eisblöcken drin. Erst am letzten Abend in Ndotu wird unser Bier schließlich lauwarm, was aber eigentlich nur unsere Vorfreude auf das erste eiskalte Bier in Arusha erhöht...

05.02. 1.000 Postkarten brauchen Briefmarken und Luftschiff-Bordstempel.

Heute darf die Luftschiffmannschaft ein paar Stunden faul sein, aber nur bis nach dem Frühstück. Bernd und das Filmteam sind auf Safari, wir müssen nun langsam an das Abwickeln der Postsendung denken. Haimo's Pestalozzi-Kinderpost ist perfekt vorbereitet, aber unsere 1.000 Karten für Royce Hall müssen noch mit Briefmarken beklebt und mit dem Adler-Bordstempel versehen werden. Versenden werden wir alle 4.500 Karten von Arusha aus, in der Serengeti gibt es keinen Briefkasten...Haimo ist Perfektionist: „Du sitzt hier mit den Zeppelinbriefmarkenmarken und Du hier mit den Fischbriefmarken, zwischen Euch Beiden steht das orangene Schwämmchen von der Post“. Ich darf am Tischende sitzen und als Pilot den Bordstempel aufdrücken. ...Stunden später, ich habe längst einen lahmen Arm, ist die Arbeit getan und alle Karten sind in Haimo's silbernem Aktenkoffer verschwunden...

06.02. Unsere Begegnung mit Alan Root: Erinnerungen werden wach.

Nach dem Frühstück großes Meeting mit Mike dem Ranger, wir haben zwar schon ein paar Mal kleinere Gnuherden gesehen, aber er hat gestern abend von einer wirklich großen Herde gesprochen, die irgendwo dort draußen nach ihrem ureigenen Instinkt ihre Route findet und im Jahresgang tausend und mehr Kilometer zurücklegt. Mike hat von tausenden



>>> Ich aber wünsche allen Vätern, daß sie einen Sohn haben mögen, der ihr Kamerad und Freund ist und der sich mit ihnen versteht. Und wenn es auch nur für wenige Jahre ist.>>>

07.02. Erneute Suche nach der großen Herde und am Ende wird alles gut!

04.30. Der Wecker klingelt. Wenn nur der Wind heute schwächer und die Herde noch da ist. Der Wind ist kaum schwächer, aber es ist abgedeckt und warm. Schneller Kaffee mit einem Keks und schon brummen unsere drei Allradfahrzeuge und Alan's Landrover im Kriechtempo durch die Dunkelheit. An der Abzweigung nach Ngorongoro rechts ab und nach einigen Kilometern stop. Hier muß nach Aussagen von Mike unserem Ranger die große Herde irgendwo sein. Motoren aus, alle Fenster auf, wir lauschen und riechen. Nachdem wir dieses Procedere dreimal in Abständen von jeweils ein paar Kilometern exerziert haben, können wir das leise Muhen der Gnus hören und die Herde sogar riechen.

Es ist immer noch total dunkel und unsere Fahrer weigern sich, unser Luftschiff abzuladen, wegen der möglichen Löwen und Hyänen, die natürlich immer eine solche Herde begleiten. Als es dann heller wird, sehen wir die Herde schemenhaft in etwa einem Kilometer Entfernung und wir suchen uns einen Startplatz auf der Leeseite. Zum einen damit die Herde sich nicht durch uns gestört fühlt, zum anderen um bei einer Motorpanne des Luftschiffes schnell wieder von der Herde durch den Wind wegzudriften. Es sind tausende von Gnus und zahllose Zebras. Das Aufrüsten ist wieder einmal höchst anspruchsvoll, es geht bereits jetzt ein Wind von sicherlich zehn Knoten, aber Michael und Haimo mit Freddie und Hashim sind einsame Spitze an der Luftschiffnase und fangen jede Böe geschickt ab.

Gegen sieben Uhr steht das Luftschiff endlich fertig zum Start und ruckt wieder einmal heftig an den Leinen. Der Himmel ist immer noch bedeckt und der Kameramann hinter mir sagt o.k. Alan Root schlägt mir auf die Schulter und wünscht „Good-Luck“. Doppelbrenner und Vollgas, wie man es sonst nur von Weltmeisterschaften mit „Le Mans Start“ kennt. In etwa 30 Metern Höhe ist es noch windiger, nur meterweise geht es vorwärts, schräg auf das Ende der Herde zu. Wie lange ich für diesen einen Kilometer benötigt habe, keine Ahnung, es kommt mir vor wie ein ganzer Tag, aber länger als vielleicht zwanzig Minuten kann es beim Blick auf den Gasvorrat eigentlich nicht gewesen sein.

Jetzt bloß nichts falsch machen und hoffentlich fällt die Drehzahl des Motors nicht noch weiter ab, mehr als 5.000 Umdrehungen pro Minute will er heute nicht... Am Ende der Herde dann eine Rechtskurve, damit Klaus besser filmen kann, den Motor auf Standgas und das Schiff im Wind driften lassen. „Höhe für Dich so o.k. Klaus“? ... „Ja super, alles o.k.“ Und so schweben wir in vielleicht 20 bis 30 Metern Höhe über tausenden von Gnus und Zebras und erreichen bei dem strammen Rückenwind bereits nach wenigen Minuten das Ende der Herde. Die Tiere bleiben zwar nicht stehen, aber panisch wegrennen tun sie auch nicht. Meine Vermutung, daß ein Luftschiff sie selbst im Tiefflug nicht so sehr stört, war also zumindest bei diesen „unseren Gnus“ richtig. Drei solcher großen Runden machen wir, mittlerweile stört mich weder der immer noch kräftige Wind, noch die geringe Motorleistung, ich fange an, das Ganze wirklich entspannt zu genießen...

Butterweiche Landung nach 65 Minuten in die Arme von Michael und Haimo und in der Nähe der Herde. Viel Gas haben wir nicht mehr, Klaus ist hochzufrieden und ich ziemlich ermüdet bei ständiger Vollgasfahrt das Schiff auf präzisiertem Kurs und ebenem Kiel halten zu müssen...



Alan Root taucht mit seinem Geländewagen auf, beglückwünscht uns herzlich, ist sichtlich ergriffen und begeistert gleichzeitig: Ballongefahren wäre er an diesem Morgen bei dem starken Wind sicherlich nicht, sagt er. Ich hab das einfach als Lob abgebucht und nicht weiter hinterfragt...

Mittags mit Alan in unserem Zeltlager noch einen Kaffee getrunken und Lebewohl gesagt. In der Ferne hören wir bald darauf seine Cessna 206 auf dem Airstrip warmlaufen. Die Maschine startet und verschwindet kurz darauf aus unserem Blickfeld. Keine zwei Minuten später hören wir sie dann noch einmal, wie sie mit Vollgas im Tiefstflug auf unsere Zelte zubraust, über uns steil hochzieht und mit den Flächen winkt. ...Good Bye Alan...

08.02. Zurück nach Arusha.

05.00 Aufstehen und Packen, 05.30 kurzes Frühstück, Michael ist mit dem Lastwagen und dem Luftschiff bereits vor zwei Stunden vorgefahren. Es sind bis Arusha zwar nur etwa 250 km, aber man weiß ja nie. Bis 11.00 müssen wir den Ausgang des Ngorongoro Gebietes erreicht haben um nicht für einen weiteren Tag hunderte von Dollar Gebühren zu zahlen. Das Wetter ist o.k. nur in der Nähe des Ngorongoro tröpfelt es mal kurz. Die Piste ist stellenweise sogar ausgebessert worden, unglaublich... Mittags überholen wir unter wildem Gehupe Michael mit dem Lastwagen, auch er ist also akzeptabel vorangekommen. Gegen 16.00 erreichen wir durchgerüttelt und mit Muskelkater, aber dennoch glücklich Arusha und freuen uns auf eine zumindest lauwarne Dusche und ein Klo mit Spülung, wie relativ doch alles ist...

09.02. Verladungs- und andere Probleme: „Pole, Pole“.

07.00 Aufstehen, um 08.00 holt Freddie uns ab, der Zoll und die Verladefirma stehen auf dem Programm. Um 10.00 sind wir in Kili-Airport, die Gondel ist rasch zerlegt. Unser Zollagent aus Dar-Es-Salaam ist auch wieder aufgetaucht und kümmert sich um die Ladepapiere und alle Stempel. 18 Mitarbeiter der Verladefirma zählt Jürgen und alle sitzen rum und bestaunen uns beim arbeiten. Es ist 13.00 und noch immer gibt es kein o.k. vom Lademeister die Gondel auf die Palette zu packen. Wir vermissen unsere Holzbohlen um die Gondel in die richtige Lage auf der Palette verladen zu können. Holzbohlen, niemand von der Ladefirma will bei der Ankunft vor zwei Wochen Holzbohlen gesehen haben. Das gibt ein Problem wegen der 13 mm Spielraum auf der Palette... Ich rolle mit den Augen, denn Jürgen kommt mit dem nächsten Problem. Unter anderem gehen unsere Ladearbeiten deshalb nicht richtig voran, weil unsere Starterbatterie wieder als radioaktives Gefahrgut eingestuft ist und von diesem Flugplatz aus nicht befördert werden darf. Und es gibt außerdem morgen wichtigere Fracht als unsere Gondel, einige hunderttausend frische Rosen, die von hier nach Europa fliegen müssen. „Pole, Pole“ meinen Freddie und Raymond achselzuckend, was man als Europäer völlig unzulänglich nur mit "langsam, langsam" übersetzen kann. Um 14.30 erklärt der Lademeister, daß hier um 15.00 Feierabend sei und wir erklären im Gegenzug für heute „Waffenstillstand“. Kummer machen uns aber die verschwundenen Holzbalken und Freddie bietet an, im Hoopoe Workshop nach Michaels Angaben welche anfertigen zu lassen. Da diese Balken aber präzise 55 cm hoch sein müssen und 40 cm lang, bei einer Breite von höchstens 25 cm, sind wir doch lieber selbst bei der Anfertigung dabei. Schließlich geht alles um 13 mm Reserve und das ist hier in Tanzania gegebenenfalls nicht sehr viel...

Abends große Abschiedsfete mit Peter Lindström in einem tanzanischen Restaurant mit einheimischem Essen. Wir opfern die zweite für die Abschiedsfete reservierte Flasche GEFA-FLUG Sekt. Peter wird die leere Flasche morgen als Erinnerungsstück auf seinen



Schreibtisch stellen. Greysson, der Regierungsbeamte aus dem Prime Minister's Office hat ihm heute nachmittag beiläufig gesagt, unser Projekt sei das bisher zweitgrößte gewesen in seiner Zeit als Pressebeamter im Serengetigebiet. Das größte Projekt war vor einigen Jahren die Vorbereitungsarbeiten für Walt Disney's „König der Löwen“. Ob auch das wieder eine dieser afrikanischen Geschichten ist?... Jedenfalls fühlen wir uns sehr geschmeichelt...

10.02. Kwaheri heißt: "Auf Wiedersehen".

07.00 Aufstehen, um 08.00 kommt Freddie und wir müssen wieder zum Kilimandjaro Airport. Da Jürgen mit Peter Lindström alle Rechnungsposten durchgehen will, obliegt es heute mir mit Geduld und Hartnäckigkeit die Verladearbeiten zum Abschluß zu bringen. Freddie hat die zusammengenagelten Holzklötze mitgebracht, alles wie gewünscht, und eine Tüte voll mit langen Nägeln, Säge und Hammer. Gegen 09.30 sind wir an der Lagerhalle und drängen höflich auf Aktion. Es geht nun tatsächlich alles viel schneller als gestern, nur verdichtet sich die Botschaft zur Gewißheit, daß unser Luftschiff nicht heute abend, sondern erst am Freitag wegen der Rosen nach Amsterdam fliegen wird. Unser Protest mit Hinweis auf Reservierung ist relativ lahm und wohl auch deshalb völlig wirkungslos. Wir beschließen, zumindest die Funkgeräte im Handgepäck mitzunehmen und Teile der Kameraausrüstung und natürlich alle Filme. Nach einigem Hin und Her ist das Luftschiff nun auf der Palette mit sämtlichem Zubehör und alle Maße stimmen wieder. Um 13.00 ist das Luftschiff verpackt, die Starterbatterie ausgebaut, sie bleibt als deklariertes Gefahrgut in Arusha.

18.00 Treffen im Hoopoe Büro, Bernd war mit dem Kamerateam noch einmal den ganzen Tag in Monduli bei Dr. Hall, um ihn bei seinen Augenoperationen zu filmen, und ist begeistert. Na bitte, hat diese Geschichte auch ihren Abschluß gefunden. Greysson unser Regierungsbeamter ist auch wieder da und es kann losgehen zum Kili-Airport. Natürlich wieder einiges Lamentier beim Zoll, weil unsere Teilelisten nicht mehr stimmen, da Bernd ja einen Teil seiner Kameraausrüstung als Handgepäck mitnimmt und nicht auf der Luftschiffpalette. Unsere beiden Funkgeräte fallen dabei nicht weiter auf, wohl aber insgesamt 66 kg Übergepäck. Weitere 660 Dollar sollen wir dafür zahlen, Greysson kann lenkend eingreifen, das Übergepäck resultiert natürlich daher, daß eben diese 66 kg nicht auf der Luftschiffpalette liegen, weil das Luftschiff erst mit der nächsten Maschine fliegt...An dieser Stelle beschließe ich, daß mich das jetzt Alles ab sofort nichts mehr angeht sondern Bernd's und Jürgen's Job ist... Zum Abschied umarmt Freddie mich und verspricht einen Brief zu schreiben, ich bin total gerührt... Kwaheri Freddie...

11.02. Es ist saukalt in Europa und liegt Burmah auch „Jenseits von Afrika“?

Von Kili-Airport geht es nach Dar-Es-Salaam, dort fragt mich Michael kurz nach dem Start wohin denn die nächste Expedition gehen würde. „Ich denk drüber nach, laß mir bitte bis Amsterdam Zeit und frag mich dann noch mal“. Neun Stunden bis Amsterdam, wo Michael mich Gottlob dann doch nicht nach neuen Plänen befragt und nach kurzem Aufenthalt geht's weiter nach Maastricht. Dort erwartet mich gegen Mittag ein frisch gewaschener Pullover und eine dicke Felljacke. Es ist saukalt in Europa, obwohl wir Vorfühling mit Sonnenschein und 9 Grad Celsius haben.

Das Breitling Ballonteam sei übrigens vor ein paar Tagen tatsächlich, bei seinem Versuch der Weltumrundung, von der Schweiz aus bis nach Burmah gekommen und mußte dort nur deshalb schon landen, weil der Ballon für China keine Überfluggenehmigung hatte, hören wir nur wenig später. Keine Genehmigung für „irgendwas“ klingt uns „irgendwie“ sehr vertraut, aber Burmah, liegt Burmah auch „Jenseits von Afrika“?



Irgendwann Ende Februar: Eine Nachbetrachtung.

Dutzende von Zeitungsartikeln mit Fotos vom Adler-Luftschiff über der Gnuherde liegen auf meinem Schreibtisch. Das Aufarbeiten einer solch aufwendigen Expedition ist oftmals genauso kräftezehrend, wie die eigentliche Durchführung. Jeden Tag klingeln die Telephone, Journalisten, Kunden, aber auch Freunde und Bekannte, jeder Anrufer will natürlich „die ganze Geschichte“ hören. Zwischendurch schleicht sich bei mir immer mal wieder die Frage nach dem „was soll als nächstes Projekt kommen“ ein und lähmt mich ein Stück im Tagesgang. Dieses Phänomen der Leere und des Grübeln kenne ich schon von früheren Expeditionen, es ist dieses Mal aber zum Glück viel schwächer und so hat auch die „vergessene“ private Steuererklärung 1996 eine gute Chance auf baldige Erledigung...

Es hat eine Weile gedauert, bis alle unsere Geschichten aus Afrika ordentlich zu Papier gebracht sind. Einige habe ich sicherlich auch vergessen, denn unterwegs war selten Zeit, noch Energie, um Notizen zu machen. Eine sehr gute Hilfe beim Schreiben waren Gero's viele hundert eindrucksvolle Diapositive aus der Serengeti. Wieder andere Eindrücke wird sicherlich Bernd's Film dauerhaft und „lebendig“ in unsere Erinnerung zurückrufen.

Beim Aufschreiben unseres Expeditions-Tagebuches blättere ich seit einigen Tagen immer wieder im Zebrabuch. Ich habe es dann noch einmal ganz gelesen, bewundere fünfunddreißig Jahre nach dem ersten Lesen, damals als Schuljunge, wieder Grzimeks packenden Schreibstil, aber auch seine wertfreie Weit- und Weltsicht. Ich stolpere wieder über Zeilen wie diese, die erst gestern geschrieben zu sein scheinen und in den zurückliegenden vierzig Jahren nichts von ihrer zeitlosen Aktualität eingebüßt haben:

... Michael und Ich werden recht behalten ...

... Immer bleibt die Natur, solange wir sie nicht sinnlos zerstören. In fünfzig Jahren wird sich niemand mehr für das Ergebnis der Konferenzen interessieren, die heute die Zeitungsschlagzeilen füllen ...

... Aber wenn ein Löwe im rötlichen Morgenlicht aus dem Gebüsch tritt und dröhnend brüllt, dann wird auch Menschen in fünfzig Jahren das Herz weit werden. Ganz gleich, ob diese Menschen dann Bolschewisten oder Demokraten sind, ob sie englisch oder russisch, suaheli oder deutsch sprechen.

Und sie werden stumm dastehen und ihren Nachbarn an der Hand fassen, wenn sie zum ersten Mal zwanzigtausend Tigerpferde über die endlose Steppe ziehen sehen ...