

22.10.2019 Lusaka

Als erstes fahren wir zu Carsten von „German Truck Tech“ wegen besagter verstopfter Reifendruckregelanlage. In seiner Werkstatt wird das elektromagnetische Ventil, das den Reifendruck steuert, auseinandergelassen und gesäubert. Das Wuchtpulvergranulat, sollte nun endlich das Ventil nicht mehr verstopfen. Tatsächlich, die Luftzu- und abfuhr funktioniert wieder besser.



Während wir in der Werkstatt sind kommt uns der Gedanke, den gerissenen Faltenbalg zwischen Fahr- und Wohnkabine zu reparieren. Die nächste Regenzeit steht vor der Tür, da müssen wir gewappnet sein und dürfen es nicht weiter vor uns herschieben auch wenn wir uns gerne davor drücken würden, ist nämlich eine Sauarbeit. Praktischerweise kennt Carsten einen Schneider, der den Faltenbalg aus Ripstop Material nachschneiden kann, das hier in der Safariwelt viel genutzt wird für Abdeckungen aller Art. Also machen wir uns ans Werk, das Teil auszubauen. 70 kleine Schrauben müssen aufgeschraubt werden, was nur geht, wenn von aussen dagegen gehalten wird, weil die Mutter sich mitdreht. Und viel Platz gibt es dazwischen nicht.



Nach vier Stunden und vielen Litern Schweiß haben wir es geschafft. Aber ohne die Hilfe von Breyton wären wir aufgeschmissen gewesen. So einen Dünnen muss man erstmal finden!

23.10.2019 Lusaka

Unser Reifen ist abholbereit, alles hat gut geklappt, wir können Bennie und seine Firma Power Tyres nur empfehlen.



Anschliessend fahren wir zu Carsten in seine Werkstatt. Da der Faltenbalg ausgebaut ist, nutzen wir die Gelegenheit den Durchgang zu entrostern. Unsere Hausaufgabe für heute: Erst alles schleifen, dann Rostumwandler und anschliessend Rostschutzmittel auftragen.

Am Nachmittag meldet sich der Schneider, er ist noch nicht fertig; wegen der Stromsparmassnahmen kann er nicht mehr weiternähen. Wir werden noch einen Tag in Lusaka dran hängen müssen.

Das Stromsparen bzw. „Load Shedding“ begegnet uns seitdem wir in Zambia sind. Es wurde eingeführt, weil die Dämme zu wenig Wasser haben oder ganz ausgetrocknet sind, um Strom zu produzieren. Ca 90% der Elektrizität Zambia's wird durch Wasserkraft produziert. Das staatliche Elektrizitätswerk Zesco gibt inzwischen einen monatlichen Plan heraus, welches Stadtviertel wann keinen Strom haben wird, aber das haut nicht immer hin und manchmal gibt es keinen Strom, wenn man hätte Strom haben sollen. Zur Zeit ist man in Lusaka bis zu 12 Stunden pro Tag ohne Strom und es soll sogar auf 18 Stunden ausgeweitet werden. Daher besitzt hier fast jeder einen Generator. Die Einheimischen schalten ihren Kühlschrank auch einfach ganz aus. 2015 war die Stromknappheit so schlimm, dass sogar der Diesel knapp wurde, weil alle ihren Generator betreiben mussten. Das Stromsparen hat natürlich einen grossen Einfluss auf die Wirtschaft, da weder gearbeitet noch produziert werden kann.



Der Manager von unserem Campingplatz hat geflucht, weil seine ganze Gefriertruhe aufgetaut und der Inhalt ruiniert ist. Ohne den neuen Faltenbalg können wir nicht weitermachen, daher ist heute früher Feierabend. Wir waren die letzten Tage so viel in der Werkstatt, wir haben schon das Gefühl dort zu arbeiten...

24.10.2019 Lusaka

Happy Independence Day! Am heutigen Tag im Jahr 1964 wurde die britische Kolonie Northern Rhodesia zur unabhängigen Republik Zambia. Kenneth Kaunda, der erste Präsident Zambias, war bis 1991 im Amt. Er lebt heute noch in Lusaka und wird von seinen Bürgern hoch geachtet.

Uns bleibt nichts als warten, aber gegen 11 Uhr kommt der ersehnte Anruf, das tapfere Schneiderlein ist auf dem Weg zur Werkstatt. Leider hat er den Faltenbalg etwas zu kurz genäht, wir können es an der Kante nicht mehr umfalten, es muss auch so gehen. Es graut uns vor dem Einbau, denn man muss eine Schraube mit Mutter und Beilagscheibe eindrehen, dabei den Stoff und die Aluminiumleiste festhalten und gleichzeitig muss von aussen gegedrückt werden. Eigentlich ein Ding der Unmöglichkeit, der Zwischenraum ist auch viel zu eng; vor allem von unten, dort kommt man überhaupt nicht an die Öffnung dran, das Getriebe ist im Weg. Wir haben extra gefragt, ob Breyton, „der dünnste der dünnen Mechaniker“, heute zur Arbeit kommt, zum Glück nehmen nicht alle am Feiertag frei.

Wir grübeln hin und her wie wir es am besten machen könnten, da hat Carsten eine geniale Idee: Warum befestigen wir den Faltenbalg nicht einfach von innen und warum nicht nieten statt schrauben? Es sollte nichts dagegen sprechen, ihn von innen zu befestigen, das wäre viel einfacher zu handhaben. Und es zu nieten erspart das Gefummle mit Schraube, Mutter und Beilagscheibe. Gesagt, getan. Für die Nieten müssen die Löcher etwas aufgebohrt werden, aber das ist schnell erledigt. Zur Sicherheit und Dichtigkeit kleben wir alles noch mit Sikaflex fest.



Kaum zu glauben, wir sind am Nachmittag fertig und haben erwartet bis tief in die Nacht Schrauben reinfummeln zu müssen. Eins ist sicher, Werner wird zu Weihnachten eine Nietenzange kriegen!

Wir sind so früh fertig, dass wir es sogar noch zum Pioneer Camp schaffen, am östlichen Ende von Lusaka gelegen, denn als nächstes wollen wir in nordöstliche Richtung zum South Luangwa Nationalpark fahren. Durch den Feiertag hält sich der

Verkehr in Grenzen, wir stehen nicht im Stau und sehen zum ersten Mal ein bisschen von der Stadt.



Auf dem Weg zum Pioneer Camp verfahren wir uns und enden vor einem Schlagbaum. Maps.me will mal wieder mitten durch... Der Wächter am Schlagbaum beschreibt uns den richtigen Weg sehr detailliert, abschliessend wünscht er uns eine weiterhin gute Reise und sagt „Welcome to Zambia“. Die Zambianer erstaunen uns immer wieder. Wir finden das Camp ohne weitere Probleme.

25.10.2019 Lusaka

Das Pioneer Camp ist entspannt, es gibt Platz und etwas Schatten, wir können uns mal wieder um die kleineren Sachen kümmern, wie z.B. Scheinwerfer abdichten. Es sammelt sich Wasser im Scheinwerfer an, das den Reflektor beschädigt, obwohl es noch nicht geregnet hat, seitdem wir unterwegs sind. Auf dem Dach muss ein Kabelkanal abgedeckt und ein angeknackster Solarzellenrahmen repariert werden; das abgerissene Rücklicht muss angeklebt werden. Die Äste und Bäume im Busch machen alles kaputt, was nicht geschützt ist. Wenn man in Afrika unterwegs ist, hören die Hausaufgaben nie auf.



26.10.2019 Rufunsa

Bis zum South Luangwa Nationalpark sind es ca 500km, die wir in 2-3 Tagen bewältigen wollen, es stehen uns also einige Fahrtage bevor. Nach dem üblichen Ritual Einkaufen und Volltanken müssen wir ins heisse Auto steigen.

Es stellt sich wie immer die Frage nach einem Stellplatz für die Nacht, vor dem Dunkelwerden sollten wir was gefunden haben. Nachtfahrten gilt es auf alle Fälle zu vermeiden. Es gibt zu viele Schlaglöcher, Tiere, Rabauken, Betrunkene oder andere Hindernisse, die schwer zu sehen sind. Ziemlich spät werden wir fündig, das Restaurant „Food Cave“ ist inzwischen geschlossen, aber für uns ein idealer Campingplatz. Als nächste Option wäre in einigen Kilometern eine Tankstelle gekommen, aber nach der schlaflosen Nacht in Mumbwa sind Tankstellen nicht mehr unsere favorisierte Wahl.

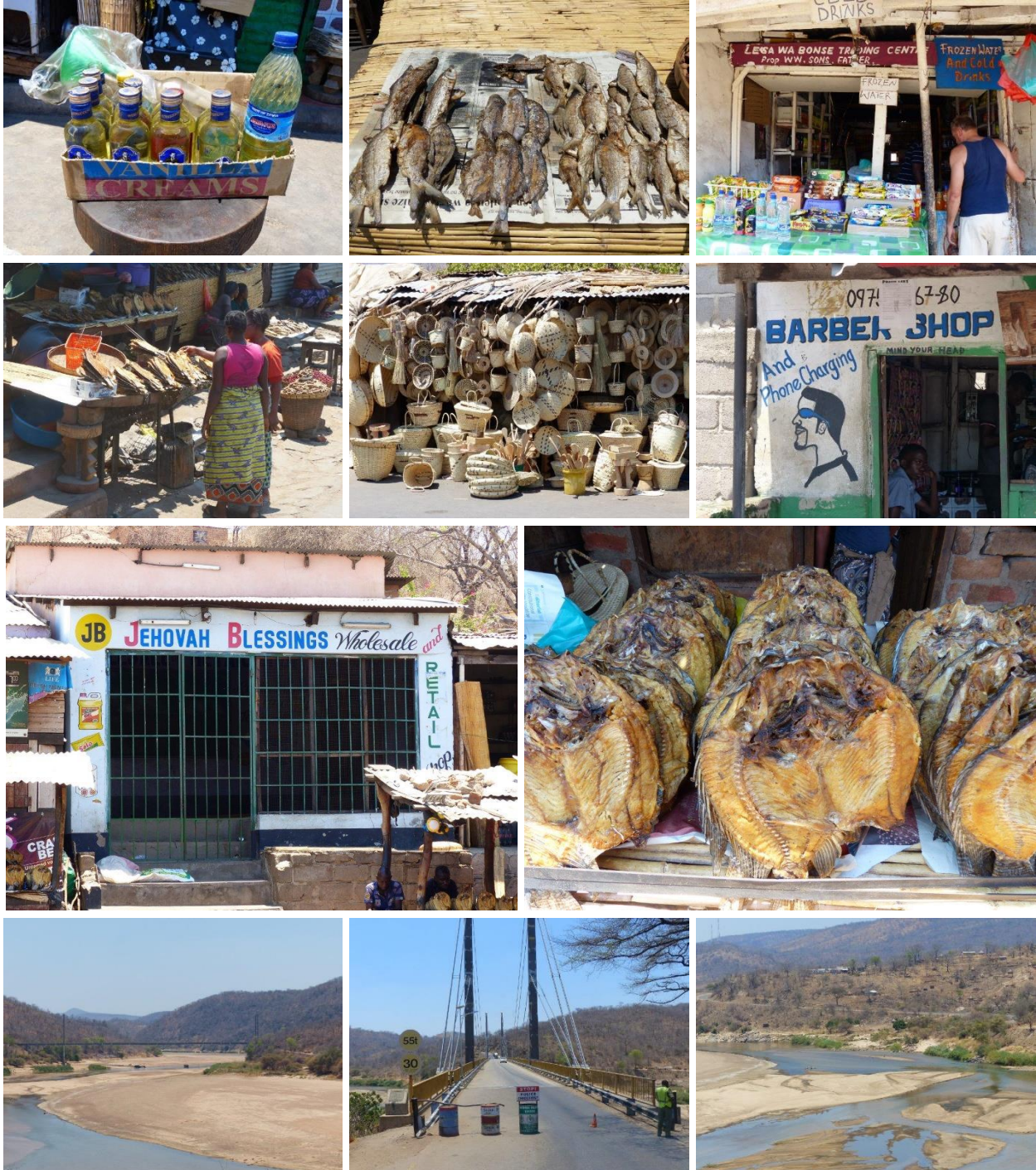


27.10.2019 Petauke

Es geht weiter die Great Eastern Road entlang, wir kommen durch Dörfer wie Rufunsa, Kacholola, Nyimba; unterwegs gibt es regelmässige Polizeichecks, aber wir werden als Touristen immer durchgewunken.



Wir müssen über die Luangwa Brücke. Am dortigen Checkpoint ist ein kleines Dorf, wo wir eine kleine Pause einlegen und uns die Beine vertreten. Es wird viel Fisch angeboten und Flechtware, Speiseöl ist wertvoll und wird in kleinen Flaschen verkauft.



Hinter der Brücke ist die Strasse nagelneu gemacht. Schilder verweisen darauf, dass die Strasse mit Hilfe von EU-Krediten gebaut wurde. Auf einmal nimmt die Mangobaum-

dichte zu, die Bäume sind gross und dicht behängt mit Früchten. Ein ganzer Beutel Mangos kostet nur 10KW, ca 0.70EUR! Wir sind im Paradies!



Weiter geht es über Dörfer bis Petauke, unserem Ziel für heute.



Am Nachmittag sind wir im Camp der Chimemwe Lodge, wo wir uns an unseren Schätzen erfreuen...



28.10.2019 Old Petauke Road

Anstatt auf der Teerstrasse bis Chipata durchzufahren und dann zum South Luangwa abzubiegen, kann man ab Petauke auch die „Old Petauke Road“ nehmen, eine 170km lange 4x4 Sandpiste. Unsere Entscheidung ist schnell getroffen, die Old Petauke Road klingt abenteuerlicher und auf dem Rückweg werden wir sowieso die Teerstrasse nehmen.

Die Gegend ist dicht besiedelt, wir passieren viele Dörfer. Überall kommen die Kinder aus allen Ecken ihrer Dörfer zur Strasse gerannt, sobald sie uns hören. Sie rufen laut „Sweets, Sweets“, in der Hoffnung, dass wir es Bonbons regnen lassen wie bei einem Karnevalsanzug. Bisher wurde in Zambia nirgendwo gebettelt, die Kinder haben immer nur gewunken. Es fällt auf, wie aggressiv die Kinder auf dieser Strecke ihre Süßigkeiten einfordern, obwohl hier doch eher weniger Touristen entlang fahren?





Wir rumpeln die Strecke entlang, die zum Teil ziemlich ausgewaschen ist, was uns aber keine grösseren Probleme bereitet. Innerlich waren wir auf eine Schlacht wie im Kafue NP eingestellt, aber es gibt glücklicherweise keine niedrigen Bäume hier.





Der Wald wird wie so häufig - in unseren Augen sinnlos – abgebrannt. Wir verstehen nicht, warum das Holz nicht mal eingesammelt und zum kochen benutzt wird. Stattdessen verkohlen die Stämme für Tage langsam vor sich hin und verpesten die Luft.



Es wird langsam dunkel und wir müssen uns einen Nachtplatz suchen. Wir finden eine geeignete, ebene Stelle und können sogar ein kleines Feuerchen machen. Wir sind auf fast 500m Höhenmeter runter gefahren, die Nacht ist eine der heissesten bisher. Das Thermometer geht auch nachts kaum unter 30C.

