

Geisterflug - auf der Insel der Ahnen

Madagaskar, die viertgrößte Insel der Welt ist ein noch weitgehend unbekanntes tropisches Paradies. Die bekanntesten Tiere der „Roten Insel“ sind die Lemuren. So nannten die alten Römer die Geister ihrer Verstorbenen, die nachts wiederkehrten und die Lebenden mit glühenden Augen und klagendem Geheul erschreckten. Große Entfernungen und schlechten Straßenverhältnisse verlangen vom Besucher viel Geduld. Viele Rundreisen benutzen daher das Flugzeug. Warum sollen wir es nicht selbst versuchen. Mit einer gecharterten Cessna 182 wagen wir zur zweit eine Reise zu den Attraktionen Madagaskars auf eigene Faust. Die Reise geht über Urwälder, Hochgebirge, Savannen und tausende Kilometer lange Küsten mit Mangrovenwäldern und Palmenstränden.



Die Wetterzentrale in Antsiranana

Das Knarren der Fenster übertönt gelegentlich das metallische Tickern des Morsegerätes. Draußen fegt ein stürmischer Wind mit 35 Knoten von Süden heran. Drinnen riecht es nach feuchtem Staub. Auf der Fensterbank und in den Ecken türmen sich Papierstapel. Kabel und Mehrfachsteckdosen liegen wie Wollknäule kreuz und quer durcheinander. Ich fühle mich wie in einem alten Film. Wir sind aber nicht in einem Technikmuseum sondern in der Wetterzentrale des Flughafens von Antsiranana, besser bekannt unter seinem alten portugiesischen Namen Diego Suarez, an der Nordspitze von Madagaskar.



Über der Bucht von Antsiranana

Beflüssentlich übersetzt der Meteorologe das Tickern aus dem knapp 300 nm südlich liegenden Nosy Saint Marie ins Französische. „Außer dem Wind sollten wir keine Probleme haben auf unserem Weg der Küste entlang, vielleicht ein paar Wolken. Auch die Abkürzung über die Berge ist problemlos möglich“. Das Satellitenbild im Internet heute Morgen habe ich anders in Erinnerung. Ein kräftiger Zyklon an der Südspitze der Insel schaufelt beharrlich Wolken an die Ostküste, die an den über 3000 m hohen Bergen aufsteigen. Im Lee, hingegen die typische Schönwetterlage, die uns nun schon seit gut 2 Wochen begleitet.



Aber warum sollten wir den Fachleuten vor Ort nicht glauben? Nach seinen Aussagen ist unter den „wenigen“ Wolken auf alle Fälle genügend Platz. Bruno möchte heute unbedingt Nosy Saint Marie. Heute ist dort großes Zebufest. Zudem schwimmen in der Helodrano Antongila Bucht zahlreiche Wale. Wir haben auch keine großen Alternativen, auf jeden Fall Richtung Süden, also rein in den Flieger und Back Track Runway 13. „Five Romeo Mike Delta Fox cleared for Take Off Runway, QNH 1013, wind 130°, 36 knots, gusting.“ Na ja, immerhin steht der Wind genau auf der Bahn, bei unserer Ankunft hatten wir ähnlichen Wind von links vorne.



Wolken und Regenwald

Unsere Cessna 182 wird ordentlich durch gerüttelt. Die Gurte sind festgezurr, sonst gäbe es Beulen am Kopf. Die Ground Speed schwankt zwischen 70 und 80 Knoten. Den Plan in niedriger Höhe der Küste entlang zu fliegen verwerfen wir auf Grund dieser Flugleistung schnell. Wir steigen weiter. Links vor uns zeigen sich erste Cumulonimbus-Wolken. Die sich am Horizont zu Nimbostratus-Wolken verdichten. Wir verfluchen den madagassischen Flugwetterdienst, nehmen Abstand von der Route an der Küste entlang und drehen in 9500 Fuß auf Kurs 180°, dieser führt uns genau entlang der Wolkengrenze und östlich an dem 2876 m hohen Maromokotro vorbei. Die Vegetation spiegelt die Wolkengrenze, unter den Wolken Regenwald, daneben wie mit dem Lineal gezogen, die graubraunen Bergrücken des Savannenlandes.



Anderthalb Stunden fliegen wir über tief zerklüftetes, wegloses Bergland. Regenwald wechselt mir Reisterrassen, die eher an Asien als an Afrika erinnern. Mehrstöckige, rote Backsteinhäuser liegen mitten in den Feldern. Zebus auf Futtersuche durchwaten die abgeernteten Felder. Währenddessen verdichten sich die Wolken zu unserer Linken immer mehr. Nach eineinhalb Stunden müssen wir uns entscheiden. Bei Maroantsetra mündet ein breites Flusstal in die Helodrano



Hier könnte man landen, aber was dann?



Die Magrovenküste



Hinaus aufs Meer zum Endanflug



Einer vielen seltsamen Käfer



Warten wie es weitergeht, in der Wetterzentrale von Ivato



In den Straßen von Antananarivo



Antongila Bucht. Wenn der Wetterman in Antsiranana nur ein bisschen Recht hatte, sollte es uns hier problemlos gelingen unter den Wolken zur Küste vorzudringen. Die sich vor uns aufbauenden Wolkentürme über einer geschlossenen dunkelgrauen Wolkendecke verheißen nichts Gutes. Da im Westen aber noch strahlendblauer Himmel herrscht, gehen wir in den Sinkflug und versuchen unter die Wolkendecke zu schauen. Heftige Niederschläge färben den Horizont dunkelgrau. Nein, da ist gefahrlos kein Durchkommen. Die Wolkendecke zieht nun auch immer schneller Richtung Westen.

Wir kreisen über dem Tal um wieder Höhe zu gewinnen. "Da!" Ein Aufschrei von Bruno: "Da, ich sehe das Meer, da kommen wir durch." Der Arme, offensichtlich hat er bei der Kreiserei die Orientierung verloren. Aber es ist schon verhext. Die 150 nm entfernte Westküste können wir sehen, nicht aber die keine 50 nm entfernte Ostküste.

Wir sind inzwischen zwei Stunden in der Luft und könnten noch dreieinhalb Stunden fliegen. An alternativen Landeplätzen mangelt es in Madagaskar im Notfall nicht. 67 Flugplätze habe ich in mein GPS einprogrammiert. Aber die nächsten Landeplätze sind alle ohne Infrastruktur, also wirklich nur etwas für den Notfall. Die Kommunikation mit den zuständigen Behörden ist schon auf Flugplätzen mit Infrastruktur meist schwierig genug.

Den nächst gelegenen Platz an der Ostküste Maroantsetra werden wir nicht erreichen, noch weniger Nosy San Marie. Der internationale "Flughafen" von Nosy Bé liegt nur 130 nm im Nordwesten. Da wollen wir eigentlich nicht mehr hin. Außerdem entfernen wir uns damit wieder von unserem endgültigen Ziel Antananarivo. Antananarivo liegt 240 nm im Süden. Das wäre von der Entfernung machbar. Aber Antananarivo liegt in den Bergen in einer Höhe von 4200 Fuß und nach den Erfahrungen der letzten Wochen immer in der Nähe der Wolkenfront. Ist also möglicherweise nicht direkt anfliegbar. Funkkontakt haben wir keinen. Einzige sinnvolle Alternative ist Mahajanga 180 nm im Westen.

Die höchsten Berge sind nur knapp 1400 m hoch und dann geht es über scheinbar endlose sumpfige Tiefebenen. Es ist sehr diesig, der Horizont kaum auszumachen. Der Blick ist verschwommen wie durch eine Milchglasscheibe. Das GPS zeigt 150 kn über Grund direkt nach Westen, alles was wir bisher verbummelt hatten holen wir jetzt wieder auf.

Zwischenzeitlich ist es uns auch gelungen mit Tana Information Kontakt aufzunehmen. Es bedarf eines längeren Wortwechsels bevor der Lotse unseren Ausweichflugplatz akzeptiert. Immer wieder versucht er uns nach Sambava oder Maroantsetra umzuleiten. Diese haben wir im Flugplan als „Alternate“ angegeben. Und noch wichtiger, so ist die Route auf unserem "Permis de Vol" von der ACM (Aviation Civil de Madagascar) eingetragen. Erst nachdem wir mehrmaliges eindringlich darauf hinweisen, dass besagte Plätze unter VFR-Bedingungen nicht anfliegbar sind, gibt er resigniert auf.

Den verschlafenen Flugplatz von Mahajanga kennen wir schon. Normalerweise landen hier 2 lokale Flüge von Air Madagascar am Tag. Wir melden uns beim Tower, mit dem Estimate 09:30. Aber wie es der Zufall so will. Zwei Minute später meldet sich auch diesmal wieder die 5R-MKB mit der gleichen "estimate arrival time". So etwas ist ein Lotse in Mahajanga nicht gewohnt, zwei Flugzeuge gleichzeitig. Man spürt die Anspannung durch den Äther. Man kann die Schweißperlen auf seiner Stirn fast sehen. Diesen Alptraum hatte er wenige Tage vorher schon einmal erlebt. Diesmal geht er auf Nummer sicher. Um uns richtig zu separieren schickt er uns in die Rechtsplatzrunde der 14 10 nm weit übers Meer hinaus. In heftigen Turbulenzen nähern wir uns bockspringend dem Endanflug hinter der 5R-MKB. Nach dreieinhalb Stunden löse ich endlich meinen Gurt und schäle mich aus unserem Schuhkarton und sortiere meine Knochen, 306 nm von unserem geplanten Ziel entfernt, neuer Rekord.



SIM-Karten gibt es überall



Der Königspalast



Zwei Wochen vorher, Bruno ist schon am Vortag über La Reunion angereist und hat am Vormittag schon die Weichen für den Papierkrieg gestellt. Er fängt mich am Flughafen ab. In einer verwackelten Bretterbude schräg gegenüber trinken wir einen Kaffee, während er mich auf das kommende vorbereitet. Um 16:00 schon sollen wir unsere Prüfung in Meteorologie ablegen. Gut, dass ich schon einen Tag Erholungspause in Johannesburg hatte. Im Gebäude der ADEMA (Aéroports de Madagascar) erfahren wir, dass man es sich anders überlegt hat. Met-Prüfung brauchen wir nicht. Wir hängen in der meteorologischen Zentrale von Ivato, dem internationalen Flughafen von Antananarivo rum und warten was nun geschieht. An einem Tisch sitzt hochkonzentriert ein Mitarbeiter und zeichnet akribisch Isobaren auf eine Pergamentfolie. So kenne ich das auch noch aus meinem Studium. Der Chef spielt genauso konzentriert Solitaire an seinem PC. In der Ecke läuft ein Actionfilm im TV. Die Stimmung ist locker. Man bittet uns vorm Fernseher Platz zu nehmen. Wie wir später noch feststellen werden, ist dies der einzige Ort in Madagaskar wo man sich selbst anhand von Satellitenbildern verlässlich über das Wetter informieren kann.

16:30 werden wir ein Stockwerk höher gebeten. Daphine, der oberste Chef der madagassischen Flugsicherung unterweist uns in madagassischem Luftrecht. Nach etwa einer Stunde müssen wir einen 2-seitigen Fragebogen ausfüllen. Das war es. Inzwischen ist die tropische Dunkelheit hereingebrochen. Draußen herrscht gespenstische Ruhe. Wo sind all die Menschen in der Umgebung des Flughafens hin?

Ich wuchte mein Gepäck in den Kofferraum eines Taxis. Nachdem Bruno und ich auf dem zerfetzten Polster des Rücksitzes Platz genommen haben, geht der betagte R4 merklich in die Knie. Der Unterboden scheint auf der Straße aufzuliegen. Erste Baureihe, 1961 tippe ich. Die erste Tankstelle wird angesteuert und 3 Liter Benzin eingefüllt. Ein Zündschloss gibt es nicht, nur zwei Drähte, aber es funktioniert auch so.

Autos, Motorroller, Fahrräder und Zebukarren streiten um jeden Quadratzentimeter. Für die knapp 15 km zum Hotel Sakamanga im Herzen von Antananarivo brauchen wir anderthalb Stunden. Das Hotel besteht aus mehreren traditionellen Häusern, die durch verwinkelte, schmale Gänge miteinander verbunden sind. Alle Zimmer sind entsprechend sehr individuell. Aber das ist mir im Moment egal. Ich bin seit 12 Stunden unterwegs und habe noch nichts gegessen.

Das Restaurant des Sakamanga wird in allen Reiseführern hoch gelobt. Nicht zu Unrecht, mit viel Glück bekommen wir den letzten freien Tisch. Kaninchen in Honigsoße, das hätte ich nach allem was ich bisher von Madagaskar gesehen habe nicht erwartet. Dazu gibt es einen madagassischen Weißwein, ja den gibt es wirklich und er ist sogar genießbar. Und alles zusammen kostet keine 10€.

Es ist Freitagabend Bruno hat sich mit einem hier lebenden Franzosen im Le Glacier Club verabredet. Das Le Clacier liegt etwa 300m vom Hotel entfernt, trotzdem rät uns der Rezeptionist nach Einbruch der Dunkelheit nur mit dem Taxi zu fahren. Wir gehen trotzdem zu Fuß. Die Straßen sind kaum beleuchtet. Die meisten Gullydeckel fehlen. Ein Fehltritt hätte fatale Folgen. Sollte man sich nicht die Knochen brechen, würde die stinkende Brühe, in der alle erdenklichen niederen Lebensformen ihr Dasein fristen den Rest besorgen und zu einem elendigen Ende führen.

Bald sind wir von halbwüchsigen Straßenkindern umringt. Nur mit Mühe können wir uns ihrer erwehren. Erst auf der breiten Avenue de L'Independance wird es etwas ruhiger. Im Le Glacier ist es mit der Ruhe aber dann endgültig vorbei. Eine zwölfköpfige Band in traditionellen, bunten Gewändern spielt madagassische Gassenhauer, zumindest singt das Publikum alle Lieder mit. Die Haare der 3 Sängerinnen sind mit farbigen Bändern kunstvoll geflochten. Ihre Hüften kreisen.



Die Menge wogt im Rhythmus von rechts nach links. Es gelingt mir in dem Gewühl eine Flasche „Three Horse Beer“ zu ergattern. Sofort halten mir grell geschminkte, augenscheinlich minderjährige Mädels, in bunten, enganliegenden, sehr kurzen Kleidchen ihr Glas hin, verbunden mit eindeutigen Angeboten. Im Laufe des Abends steigt der Alkoholspiegel und mit ihm die Aggression in der brodelten Menge. Die Toilette ähnelt bald einer Güllegrube, Zeit zu gehen.



Samstagmorgens, die gestern düsteren menschenleeren Gassen sind nicht wieder zuerkennen. In den Häuserschluchten brodeln das Leben. Ganz Tana, wie die Einheimischen Antananarivo liebevoll abkürzen, scheint ein einziger großer Bazar. Frittierte Süßspeisen, gebratene Fleischspieße, Kugelschreiberminen, rosa Unterwäsche, Schraubenschlüssel, Handys, Fernseher alles was das Herz begehrt wird am Straßenrand lautstark angeboten. Wir erstehen als erstes 2 SIM Karten für unsere Handys und lassen uns treiben. Hügel reiht sich an Hügel es geht bergauf und -ab. In den engen Gassen riecht es streng, eine süß-säuerliche Mischung aus Urin und Vanille.



Über dem Anosy See schwebt ein silberner Engel. Muskel bepäckte, schwitzende Männer schmieden alte Autoteile. Für ein Taxi wird es noch reichen, ansonsten ergibt es immer noch ein Hoftor oder eine Haustür. In den See scheinen alle Kloaken der umliegenden Hügel zu münden. Er erinnert mich an die Gülleseen auf den LBGs in der DDR. Über allem thronen der 1995 ausgebrannte Palast der Königin. Erbaut 1838/39 von „Ranavalona die Schreckliche“, tausende verloren unter ihrer Herrschaft ihr Leben, vermeintliche Konkurrenten, vor allem aber Christen. Und heute, an den Mauern und Bäumen prangen Werbeplakate für ein „Propheten Festival“. Apostel Michael, Prophet Zion Matthew und Prophet Fanekena laden zu einem Bekehrungsfestival ein. Die Zeiten ändern sich.



Im „Tatoa“ spielt abends eine traditionelle Musik- und Tanzgruppe. Im Gegensatz zum Le Glacier wird diese Lokalität vor allem von Touristen frequentiert. Als Spezialität gibt es ein „Menue Malagasy“, traditionelles Essen, von allem etwas. Wobei die Variationen sich in Grenzen halten. Hauptbestandteil ist eine wässrige, fast geschmacklose Brühe mit einer spinatähnlichen Wasserpflanze. Darin werden verschiedene tierische Bestandteile Fisch, Huhn, Ente, Zebu zu unterschiedlichen Konsistenzen verkocht. Die musikalischen und tänzerischen Darbietungen sind deutlich besser.



Wir lassen die Hektik von Tana hinter uns. Auf der Straße herrscht das Recht des Stärkeren. Gott sei Dank ist es uns gelungen ein größeres Taxi aufzutreiben, keinen R4 oder eine Ente. Wir müssen vor einem Menschaufmarsch stoppen. Auf der Straße liegt ein Toter, notdürftig mit einem Leinensack bedeckt. Blut sickert darunter hervor. Ein LKW hat einen Radfahrer am Straßenrand erwischt.



Famadihana

Rundherum leuchten rote Hügel, tiefschwarz dagegen die Erde der Täler. Die Reisterrassen zeigen den Zyklus der Tropen, dunkelgrün, hellgrün, braun die Felder, alle Vegetationsphasen nebeneinander. Auf den abgeernteten Feldern grasen Zebus. Daneben geschäftige Menschen bei der Feldarbeit und die Zebus vor dem Pflug. Rote, mehrstöckige Backsteinhäuser thronen inmitten der Felder, nur wenige Bäume mit bunter Blütenpracht, Jacaranda, Hibiskus und vieles unbekanntes, ich wähne mich eher in Asien als in Afrika. Tatsächlich waren die ersten Menschen auf Madagaskar Einwanderer aus Asien. Sie pflegten bis heute die traditionelle Art des Reisanbaus, sowie ihre spezielle Beziehung zum Tod und den Ahnen.



Eine Kakophonie aus Trommeln und Trompeten erklingt. Frauen in grünen, roten und goldenen Gewändern schreiten voran. Männer in roten Trainingsanzügen tragen eine Bahre mit einer in bunte Tücher gehüllten Leiche, eine „Famadihana“ zieht vorbei. In den traditionellen Dorfgemeinschaften werden die Gebeine der Vorfahren mindestens alle zehn Jahre ausgegraben, dann werden die Toten mit





Kochtopf reiht sich an Kochtopf



Hira Gasy



Ivato International



Antananarivo



neuen, kostbaren Leinentüchern aus Seide eingekleidet und wieder begraben.

Nur wenig später, Frauen, viele Kinder, wenige Männer in Sonntagstracht und weiß gekleidete Nonnen ziehen Psalme singend durch die Straßen. Am Ende mehrere Priester in weißen und lila Gewändern mit Aktenkoffern in der Hand, die augenscheinlich wenig begeistert dem frommen Zug folgen, ein eigenartiges Bild.

Eine lange Steigung wird zur Härteprobe für die meist sehr betagten madagassischen Fahrzeuge. Im Schrittempo, stinkende Abgaswolken im Schlepp schleichen Laster mit bunten Holzkarossen bergauf. Eine solche Gelegenheit lassen sich unzählige Straßenhändler nicht entgehen. Am Straßenrand steht ein dampfender Kochtopf neben dem anderen. Daneben werden frische Ananas, Orangen, Möhren und sonstiges Gemüse angeboten. Konkurrenz belebt das Geschäft.

Auf der Terrasse des Restaurants im Lemurs Park entspannen wir vom Trubel. Mein Blick schweift über ein stilles Flusstal mit lila- und gelb-blühenden Bäumen. Ein Fischer steht am Ufer und wirft sein Netz aus. In den Baumwipfeln hüpfen Lemuren. Im Zeitlupentempo erklimmt ein grell grünes Chamäleon einen Ast. Hier schmeckt ein „Three Horse Beer“ gleich doppelt so gut. Leider müssen wir vor Anbruch der Dunkelheit zurück. In der Dunkelheit sind die Überlandstraßen in Madagaskar nur im Konvoi befahrbar. Bewaffnete Überfälle sind an der Tagesordnung. Später lese ich in der Zeitung, dass auch Konvois nur bedingt sicher sind. Ein Konvoi mit 12 Fahrzeugen wurde überfallen und ausgeraubt.

Auf einem Platz in Tana stehen hundert Menschen, in ihrer Mitte ist mit roten Bändern ein Rechteck abgesteckt. Leuchtend rot, orange und blau gekleidete Frauen und Männern tragen von Trommeln begleitet einen monotonen Sprechgesang vor. „Das ist ein Hira Gasy,“ erklärt uns unser Fahrer: „So werden auf unterhaltsame Art und Weise seit langer Zeit politische, gesellschaftliche und moralische Auffassungen weitergegeben.“

Heute beginnt der Ernst des Lebens. Wir haben einen Termin bei Madame Mamy, sie stellt die madagassischen Validierungen aus. Ich muss noch neue Passfotos machen. In einer 6 Quadratmeter großen Bretterbude stehen zwei PCs und ein Kopierer hinter einem grob gezimmerten Tresen. Es herrscht reger Betrieb. Die meisten Kunden kommen nicht zum fotokopieren, sie lassen sich Briefe schreiben oder Formulare ausfüllen. Der Fotograf ist nicht da. Er kommt erst in 2 Stunden. 1000 Ariary beschleunigen den Vorgang, der Fotograf wird gerufen und kommt sofort.

Monsieur Toni beim „Service de Coordination de Traffic, des Recherches et du Sauvetage (SAR)“ ist für die Erteilung der „Permis de Vol“. Für jede Flugstrecke muss ein eigenes einseitiges DIN-A4 Formular ausgefüllt werden und zwar hier und jetzt, im Voraus, mit Datum und Uhrzeit. „Telefonisch können Änderungswünsche mit 24 Stunden Vorlaufzeit bearbeitet werden“, so die brummige Auskunft von Monsieur Toni, der wie er beiläufig anmerkt gerne Whiskey trinkt. 5000 Ariary wechseln dezent den Besitzer. „Das reicht aber nicht für eine Flasche importierten Whiskey.“ Wir spielen guter Polizist und böser Polizist. Ich gebe nichts mehr. Bruno möchte gerne noch etwas drauflegen. Wir einigen uns darauf, dass es einen ausreichenden Zuschlag gibt, wenn alle unsere telefonischen Änderungswünsche prompt bearbeitet werden und wir zufrieden zurückkommen.

Alle Gebühren sind bezahlt. Jetzt fehlt nur noch der Checkflug für den Abschluss der Formalitäten. Enrico, Chef des „L'aéroclub de Tananarive“ hätte eigentlich



gestern Abend aus Paris ankommen sollen, aber seine Maschine hat Verspätung. Sie wird frühestens heute um 14 Uhr erwartet. Das wird knapp mit dem Checkflug. Aber das Problem wird pragmatisch gelöst. Zuerst werden die Formulare ausgefüllt und schon halten wir stolz unsere madagassische Lizenz in der Hand. Noch eine gute Stunde bis Sonnenuntergang, also schnell das Flugzeug aus der Halle gezogen. Nach zwei Platzrunden mit dem letzten Gegenanflug, hinein in die untergehende Tropensonne ist auch diese letzte Formalität erledigt. "We are ready for departure."



Wir sind extra früh durch das Verkehrschaos zum Flughafen nach Ivato gefahren und jetzt das. Wir stehen am Rollhalt zur 11 und der Funk ist kaum zu verstehen. Das ELT (emergency locator transmitter) sendet mit Nerven zermürbender Regelmäßigkeit sein „Biep Biep“ in den Äther. Wir sind am Ende unserer Kunst. Alles haben wir schon ausgeschaltet und neu gestartet. Und immer wieder ertönt es „Biep, Biep,“. Es bleibt uns keine andere Wahl. Wir brechen den Start ab und rollen zur Werft. Bei „Madagascar Transport Aeriens „(MTA) verspricht man uns, das Problem umgehend zu beseitigen.



Das gibt uns Gelegenheit noch einmal bei den Meteorologen vorbeizuschauen. Aber die Lage hat sich, eigentlich wie erwartete im Laufe des Vormittags nicht verbessert. Ein Zyklon liegt an der Südspitze Madagaskars und schaufelt Sturm, Regen und Gewitter an die Ostküste. Am Wochenende wurde die Bildungsministerin Opfer dieser Wetterlage und ihres Sturkopfes. Trotz eindrücklicher Warnung startete sie von Nosy Saint Marie (unserem eigentlichen Ziel) zu einer Walbeobachtungstour. Das kostete sie und fünf weitere Personen das Leben. Ihr Boot kenterte in der stürmischen See und sank.



Darum hatten wir schon am Morgen beschlossen unsere Tour in umgekehrter Richtung zu fliegen, mit leichten Änderungen. Da Ambalavao unser ursprünglich geplantes vorletztes Ziel auch mitten im Gebirge in einem Talkessel und im Einflussbereich der Schlechtwetterzone liegt, können wir auch dort nicht landen. Wir müssen Zick Zack fliegen. Tagesziel ist Morondava gut 200 nm entfernt an der Westküste. Von hier müssen wir dann halt ein Stück zurück ins Landesinnere, ein Umweg von knapp 100 nm, aber wettersicher.



Um 14:00 sitzen wir erneut in der C182 5R-MDF. Der Funk funktioniert problemlos. Das ELT piepst nicht mehr. Wir rollen an. Doch da laufen wild gestikulierend 2 Mechaniker von MTA auf die Maschine zu. Wir stoppen: "Anruf aus den USA, das ELT sendet immer noch." Also zurück zur Werft. Inzwischen habe ich das Tagespensum eines normalen Trainingstages eines Marathonläufers hinter mir. Die Werft liegt am Ostende, unser Hangar am Westende der 3100m langen Bahn von Ivato. Konditionell bin ich also auf der Höhe. Das Wachpersonal an den Durchgangssperren kennt uns auch schon und fragt gar nicht mehr.



Was tun? In die Stadt zurück kommt angesichts der katastrophalen Verkehrslage nicht in Frage. In Flughafennähe gibt es ein paar Unterkünfte, die wir vom Vorbeifahren schon kennen. Die „Auberge du Cheval Blanc“ nur 1 km entfernt ist laut Reiseführer das älteste und traditionellste Hotel von Antananarivo, außerdem bieten sie einen kostenlosen Flughafentransfer. Die Wahl ist demnach schnell getroffen.



Dieses Hotel hat wahrlich schon bessere Zeiten gesehen, offensichtlich wirklich das älteste Hotel Madagaskars, seit der Gründung wurde hier wohl nichts geändert. Der Preis von 17€ für ein (Doppel)Zimmer erinnert ebenfalls an längst vergangene Tage. Die Dusche verlangt mir einige Geduld ab, bevor die Tropfen mein shampooiertes Haar finden.



Ein älterer Herr in braunen, schwarzkarierten Filzpantoffeln, mit einer weißen, grau karierten Bäckerhose und einem undefinierbarem dunkelgrauem Jackett sitzt einsam im Halbdunkel des Speisesaals und nippt an seinem Pastis. Zwei Live-Gitarristen spielen internationales Crossover-Gedudel. Garçons in weißen Jacketts





servieren Zebufilet. „C'est tout très bizarre.“

Das gleichmäßige Trommeln der Regentropfen auf dem Dach wiegt mich in den Schlaf. Am nächsten Morgen strahlt der Himmel bis zum Horizont blau. Wir sind bester Dinge. Doch was wäre ein Tag ohne Probleme. Toni hat unserer "Permis de Vol" nicht bearbeitet und er ist auch nicht erreichbar. Vielleicht waren die 5000 Ariary zu wenig und/oder der lokale Whiskey den er sich davon leisten konnte, war seiner Gesundheit abträglich.



Nach einigem hin und her gelingt es mit Hilfe dreier anwesender "Ersatzleute" die erforderlichen Dokumente innerhalb einer halben Stunde zu beschaffen, mit Stempel und ohne Datum, besser geht nicht. Das war es wohl mit Tonis importiertem Whiskey, den kann er jetzt vergessen.



Um 9:30 erhalten wir die Startfreigabe für die Bahn 11 und drehen Freigabe gemäß nach rechts, auf Kurs 258°. Unter uns eine amphibische Landschaft, niedrige, Wellblech gedeckte Häuser, Reisfelder in allen Reifegraden und Seen wechseln sich ab, umgeben von Berge. Wir steigen auf 8500 Fuß. 200 nm liegen vor uns. Die Landschaft ist erstaunlich karg. Ich hatte Madagaskar grüner erwartet, aber das gilt wohl nur für die Luvlagen an der Ostküste. Graubraune Berge mit scharf eingeschnittenen Tälern prägen das Bild, sobald sich die Täler weiten, dominieren Reisterrassen. Kleine Siedlungen liegen verstreut, ohne erkennbare Straßenanbindung.



Nach einer Stunde fällt Brunos Kopfhörer aus. Wir tauschen, so funktioniert es besser. Kurz darauf quittiert das GPS auf Grund fehlender Stromversorgung am Zigarettenanzünder seinen Dienst. Die alte Cessna-Krankheit bei allen Chartermaschinen, Wackelkontakte im Zigarettenanzünder und Intercom ist uns von zahlreichen Reisen leidlich bekannt. Wir wechseln auf Batteriebetrieb. Genügend Batterien und Akkus haben wir dabei. Aber ich finde es ist immer wieder ein Erlebnis bei unruhigen thermischen Bedingungen mit 10 bis 15 Batterien zu hantieren und nicht den Überblick oder die Batterien zu verlieren. Plötzlich ist auch der Funk wieder da. Dass der Fluglotse in Morondava nicht zu verstehen ist liegt definitiv nicht am Funkgerät: "Ääääääh, Ööööööööh, hmmmmmmmm ...say... ääääääh, ööööööh pos... hmmmmmmmmmm ...ition." Wir wechseln ins Französische, ohne nennenswerten Erfolg, die Verständigung verbessert sich kaum. Immerhin gelingt es uns zu erfahren, dass die 28 in Betrieb ist, also fast genau auf Kurs.



Als die Berge enden, erstrecken sich dunkelgrüne Regenwälder bis zum Horizont. Je näher wir der Küste kommen umso lichter wird die Vegetation. Die trockene Savanne wird von riesigen Affenbrotbäumen (Baobabs) überragt. An der Küste wird sie von kleinparzellierten Reisfeldern in allen Farben und Schattierungen von weiß, blau, grün bis braun abgelöst. Die Menschen erscheinen als winzige, bunte Punkte.



Das niedrige, weiße Flughafengebäude duckt sich in den tropischen Schwüle. Mein Schweiß durchnässtes Hemd zeigt mir hautnah die 1300 m Höhenunterschied. Ich bewundere den Tankhelfer, der trotz der Hitze in vorgeschriebener Sicherheitskleidung die Handpumpe bedient.

Das Flugplatzgebäude ist wie ausgestorben. Wir studieren die Werbung der Hotels an den Wänden und vergleichen sie mit den Angaben in unseren Reiseführern.



Plötzlich taucht ein kleiner Mann, bekleidet mit weißem Jabador und Fes in Begleitung eines etwa 6jährigen Jungen, auf. Draußen steht ein klappriger R4, ein Taxi, sonst ist weit und breit nichts. Bruno führt zähe Verhandlungen. Man wird bei 15.000 Ariary, weniger als 5€ handelseinig. Bruno empfindet das als Wucher. Ich habe keine Lust mehr in der stickigen Hitze am Flugplatz herumzuhängen bloß um noch einen weiteren Euro zu sparen, lächerlich.



Der Platz ist knapp in der Ente zwei Fahrgäste mit Gepäck, der Fahrer und sein Sohn. Bei diesem Fahrzeug dürfte es sich um ein Modell aus den fünfziger Jahren handeln. Dies ist der fahrende Beweis, auch Rost kann ein gutes Bindemittel sein. Wir schaukeln im Schritttempo durch die Hauptstraße, eigentlich auch die einzige Straße. Nähmaschinen, Obst, Erdnüsse, Eier, Fleisch, Pfannen alles fein säuberlich auf kleinen Tischen oder auf Decken direkt am Straßenrand hergerichtet, daneben die kleinen Läden der Dienstleister, Friseure, Masseur, Zahnärzte. Auffällig viele Frauen tragen eine Gesichtsmaske aus einem Kräutermix. Sie sehen aus wie wandelnde Zombies, aber es dient der Schönheit. Wenn sich die Masse nach ein paar Stunden zersetzt, wird die Haut zart und duftend, sagt man. Die Moschee überragt alles. Zwischen 640 und 1500 waren die Moslems die dominante Seemacht und haben den Küstenhandel hier und in ganz Ostafrika kontrolliert. Wir erreichen das Meer. Eine große Raffinerie dominiert den Beginn der Strandpromenade. Zu ihren Füßen ducken sich ein paar Luxus-Ressorts. Unser Taxifahrer möchte uns gerne hier unterbringen. Na, das muss nicht sein. Nach kurzer, heftiger Diskussion fährt er widerwillig weiter.



Etwas außerhalb beziehen wir im „Renala“ für ca. 35€ einen geräumigen Bungalow direkt in der ersten Reihe am Strand. Eine geräumige schattige Terrasse, große bunte Schmetterlinge flattern überall. Buntbemalte Pirogen, Einbäume mit Ausleger und Segel liegen auf dem blendend weißen Strand. Es herrscht reger Betrieb, Fahrräder transportieren ihre Waren über den Strand.



In den Schlaglöchern könnte ein LKW verschwinden, aber das ist die einzige Verbindungsstraße zur Außenwelt. Nach einer Stunde erreichen wir **die** Touristenattraktion Madagaskars. „...mehr als 7000 Besucher jährlich, die meist fotografierte Attraktion Madagaskars....“ lese ich staunend auf der Informationstafel. Eine Laune der Natur, die für Madagaskar typischen Baobabs gruppieren sich hier um ein staubiges Stück roter Piste, wie an einer gepflanzten Allee. Baobabs, werden wegen ihren brötchengroßen braunen Früchten auf Deutsch auch Affenbrotbaum, auf Madagassisch „Reniala“, „Mutter des Waldes“ genannt. Ihr Inneres besteht nicht aus Holz sondern aus Fasern, die besonders viel Wasser speichern können. In der Trockenzeit verlieren die Baobabs ihre Blätter und leben von den im Stamm gespeicherten Wasserreserven. Weltweit kennt man acht Baobab-Arten, davon sind sieben in Madagaskar heimisch, sechs von ihnen endemisch, sie kommen also nur auf der roten Insel vor.



Zwei Jungs treiben Fahrradfelgen mit Stöcken vor sich her. Eine Gruppe Mädchen flechten sich kunstvolle, symmetrische Muster in die Haare, wie geklöppelte Deckchen. Ein Dutzend Händler hat in Erwartung der Besucherströme Speise-, Getränke- und Handarbeiten in der sengenden Sonne aufgebaut. Die Getränke sind kurz vorm Siedepunkt. In einem Wassereimer treiben Fleischspieße. Schon ihr Anblick verursacht mir Magenkrämpfe. Nachdem ich mir beim Versuch eine 80° warme Cola zu trinken fast die Lippen verbrannt habe, erstehen wir erstehen eine kleine Flasche madagassischen Rum. Das desinfiziert und es brennt sowieso, ob warm oder kalt.



Zum Sonnenuntergang haben sich dann doch noch knapp zwei Handvoll Touristen eingefunden. Die allerdings das Angebot der fliegenden Händler weitgehend ignorieren. So finden die Fleischspieße dann den Weg in die eigenen Mägen der Händler. Im Sonnenuntergang wirken die Baobabs noch surrealistischer. Sie erinnern mich an die psychedelischen Plattencover der siebziger Jahre, eine Welt weitab der Realität des Lebens zu Hause, in einem Land am Ende der Zeit.





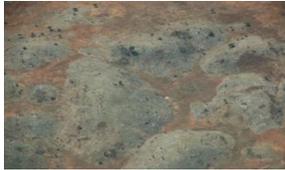
Ein lauer Wind bläst mir ins Gesicht und treibt den Sand vor sich her und verleiht dem weißen Sand einem irrealen Schimmer. Die Blätter rascheln, wie Regen. Schwarze Schatten huschen im Gegenlicht zwischen Booten, die ihre dürren Masten gegen den Himmel strecken, einem Ball hinterher. Der Berufsverkehr am Strand ist in vollem Gang. Menschenmassen eilen von rechts nach links, Körbe auf dem Kopf, das Handy am Ohr, moderne Zeiten, mobil Telefone in einer vergessenen Welt. Neben mir starren vier gelangweilte amerikanische Teens in ihre Displays und tippen, kein Blick füreinander und für die Schönheit der Umwelt. Ist das Ende der Kommunikation im Kommunikationszeitalter, Facebook und SMS? Eigentlich bedeutet SMS ja „Short message service“, aber die ursprüngliche Bedeutung ging wohl verloren, zumindest die vier tippen ganze Romane.



Der Platz ist zwar geöffnet, der Fluglotse vom Dienst ist aber nicht da. Ein Anruf zu Hause und er kommt. Er hat ein schlechtes Gewissen und verkürzt die Formalitäten. Wir checken diesmal besonders gründlich die Kopfhörer und die Stromversorgung der GPS und probieren alle möglichen Konfigurationen aus, bis alles mehr oder weniger zufriedenstellend funktioniert. Auf geht es, Runway 10, 188 nm Kurs 205°.



Zunächst in 2500 ft, dann 4500 ft überfliegen wir die Küste und die dahinter liegenden Dornenwälder. Ein entspannter Flug, ich kann mich gar nicht sattsehen an den endlosen weißen Stränden und den dunkelblauen Lagunen. Auf dem Meer die dreieckigen Segel der bunten Pirogen. Fischer werfen ihre Netze aus. Wir landen direkt auf der 22 in Toliara.



Rikschas prägen das chaotische Straßenbild. Trotzdem herrscht scheinbar eine gewisse Ordnung in dem Chaos. Die Rikschas sind durchnummeriert. Demnach gibt es mindestens 2423, das ist die höchste Nummer die ich erspähe. 25 km sind es bis zum „Bamboo Club“ in Ifaty, einer Anzahl von rustikalen Bungalows direkt am Kanal von Mozambik. Unser Jeep braucht für diese Strecke etwas mehr als eine Stunde. Das sagt alles über die Straßenverhältnisse. Ich fühle mich wie gerädert.



95% der Pflanzen hier sind endemisch, sie kommen nur hier, meist nicht einmal in anderen Regionen Madagaskars, vor, angepasst an die sandigen und salzigen Böden und das trockene Klima. Typisch sind die dornigen „*Didiereaceen*“. Die Einheimischen nennen sie auch Kompassbäume, da ihre Spitzen wegen der vorherrschenden Winde immer nach Südwesten zeigen. Dazwischen fallen zahlreiche unheimlich dicke, aber niedrige Baobabs auf, zum Teil mit skurril verformten Stämmen. Ifaty fügt sich harmonisch in den Dornenwald. Die staubigen Straßen säumen Zäunen aus dürren Ästen. Die meisten Hütten bestehen aus demselben Material. In einem Videokino, hat um 3 Uhr ein Actionfilm begonnen. Die Bude ist gerammelt voll. Zaungäste spähen durch die Ritzen der ungehobelten Bretterwand.



Unsere Piroge gleitet knirschend auf den Strand. Pierre und Henry reffen die Segel. Inselträume werden wahr. Nackte Kinder plantschen fröhlich im Wasser. Ununterbrochen landen Fischer am weißen Sandstrand und verkaufen ihren Fang direkt aus dem Boot. Vor allem die Langusten sind beliebt bei den Käufern. Auch wir decken uns ein. Schnell ist ein kleines Feuer entfacht und fangfrische Langusten und Fische brutzeln auf dem Rost. Caroline verkauft Honig in Getränkeflaschen, aber auch Massagen. Fliegende Händler umringen uns ständig. Ich will für Erik ein handgeschnitztes Schatzkästchen kaufen. Eigentlich hatte ich mein persönliches Preislimit auf 10.000 Ariary festgelegt, ca. 3,50 €. Aber die zahlreichen Händler unterbieten sich unentwegt. Am Ende habe ich drei Kästchen für 12.000 Ariary. Madagaskar ist eines der ärmsten Länder der Welt. 57% der Bevölkerung verdient weniger als Eintausend Ariary am Tag.



Ein Wächter mit 30 Schuss Munition sitzt am Strand neben meiner Terrasse. Ist das jetzt beruhigend? Eigentlich nicht. Der bleiche Mond liegt wie eine Wiege flach am Horizont und taucht das Meer vor mir in ein unwirkliches Licht. Die Segel der Pirogen werfen lange gespenstische Schatten auf die funkelnden Wellenkämme.





Eigentlich wollen wir noch auf den Markt in Toliara, aber es ist Sonntag, ich habe jegliches Zeitgefühl verloren. Also fahren wir direkt zum Flugplatz. Start auf der 22 und dann linksrum drehen auf Kurs 82°. Ein kurzer Flug nur 100 nm, knapp eine Stunde führt uns ins Gebirge nach Ranohira am Isalo Nationalpark. Wir haben zwei verschiedene Koordinaten für die private Piste des „Relais de la Reine“, angeblich eine der besten Lodges Madagaskars. Mal sehen welche stimmt, denn ohne weitere Navigationshilfe ist die 827m hoch gelegene und 800 m kurze Naturbahn, inmitten der Berge kaum zu finden. Wegen der Berge ist die Bahn im Regelfalle auch nur in einer Richtung, auf der 04 steil bergauf, anfliegbar.

Schnurstraks fahren wir auf der kerzengeraden Straße, die beste die ich bisher in Madagaskar gesehen habe, in das wenige Kilometer westlich gelegene Ilakaka. Bis 1999 waren dies nur wenige ärmliche Hütten an der Überlandstraße Route Nationale 7 von Antannarivo nach Toliara. Dann wurden erstmals Saphire gefunden. Der Wilde Westen lebt auch heute noch. Nur ein Jahr später hatte das Kaff 100.000 Einwohner. Heute sind es noch immerhin noch 30.000

Wie Ameisen wuseln die Saphirschürfer durch die von ihnen geschaffene Mondlandschaft. Die Saphire liegen etwa 20-25 m unter der Oberfläche, allerdings nicht überall. Zunächst werden auf einem schätzungsweise 50 mal 50 Meter großem Areal 10 Löcher von nur einem Meter Durchmesser gegraben. Mit einer selbst gezimmerten Seilwinde aus Holz wird ein Arbeiter und ein Leinensack in die Tiefe gelassen. Tagelang wird nun der gefüllte Leinensack tausendemale zur Oberfläche befördert. Kaum vorstellbar wie der Arme in der Tiefe in dem nur ein Meter breiten Dunkel den Sack füllt. Wenn in mehr als fünf der Löcher in der vermuteten Tiefe Saphire gefunden werden, wird die komplette Deckschicht abgetragen, natürlich ebenfalls per Hand, mit Schippen und Säcken. Hunderte Männer schufteten sechs Monate bevor überhaupt die möglicherweise ergiebige Saphir führende Schicht freigelegt ist. Nun wird sorgfältig Schaufel für Schaufel in Säcke gefüllt und der Schutt im nahegelegenen Fluss gewaschen. Wie man es von Goldgräbern kennt.

Drei winzige Saphirsplitter wäscht Claude aus drei Säcken. Stolz präsentiert er sie uns mit seinem zahnlosen Lächeln. Aber er wird mit seinen Funden nicht reich werden. Reich werden hier nur die internationalen Händler, die vor allem aus Sri Lanka stammen. Es ist Wochenende und neben Saphiren wird im Fluss alles gewaschen, Autos, Wäsche und sich selbst. Ein friedliches Bild, das darüber hinweg täuscht, das die Stadt mit bis zu 30 Morden pro Jahr zu einer der gefährlichsten Städte der Welt zählt. Immer noch strömen Glücksritter hier her. Doch es gibt kaum noch freie Minen und so spezialisiert man sich auf Überfälle, auf Touristen und Fahrzeuge, die nachts auf der Route Nationale 7 unterwegs sind. Damit setzen sie eine jahrhundertealte Tradition fort. Schon bei den hier lebenden nomadisierenden Viehzüchter vom Volk der Bara, gehörte Rinderdiebstahl zum Männlichkeitsbeweis. Auch wir bleiben nicht verschont. Unser Flugzeug wird, trotz dem von der Lodge abkommandierten Wachposten, aufgebrochen. Alles was nicht Niet und nagelfest ist hatten wir vorsorglich schon mitgenommen und mit dem Rest konnten die Diebe wohl nichts anfangen. So beschränkt sich der Schaden auf eine defekte Tür.

Die Lodge ist inmitten der Felsen eingebettet. Unmittelbar drängt sich mir die Erinnerung an Fred Feuerstein auf. Ich bin in Afrika mitten in der Wildnis. Ich lausche in die Nacht. Aber Madagaskar ist anders. Hier herrscht fast Totenstille, nicht die üblichen unbekannt, beängstigenden Geräusche der Nacht, nur das gelegentliche Zirpen der Grillen durchdringt das Dunkel der Nacht.

Wir durchwandern weite gelbe Grasebenen mit einzelnen Palmen, Gebirge aus mächtigem Jura-Sandstein mit tiefen, kühlen Canons und grünen Wäldern. Der Isalo Nationalpark ist der meist besuchte von Madagaskar. Das wissen auch die Lemuren. An einem Rastplatz lauern sie auf Essensreste, braune Lemuren und Kattas, mit ihren langen schwarz-weiß gestreiften Schwänzen. Immerhin bekommt



man sie so auch einmal zu Gesicht, ansonsten sind sie in der dichten Vegetation kaum zu sehen.

Ein kleiner Fußball großer Stamm, einige wenig verzweigte Äste mit gelben Blüten trotzen den Winden auf dem steinigen Hochplateau. "Dieser Baum ist mindestens 600 Jahre alt", erklärt Jacques unser Führer. Eine vorsintflutliche Echse mit Stachelschwanz beobachtet uns argwöhnisch.



Der Pfad führt steil bergab. Von oben nähert sich ein Grollen. Steine schießen knapp an meinem Kopf vorbei. Bruno hat nicht aufgepasst. Gott sei Dank ist nichts passiert. Wir erreichen eine dunkle Schlucht. Am Ende stürzt ein Wasserfall in ein natürliches Schwimmbecken. Der Weg durch die Schlucht ist schmal und verwachsen. Spinnennetze mit zehn Zentimeter großen Spinnen mit orange-schwarz gestreiften Beinen versperren den Weg.



Dicke Wolken ziehen über den Frühstückstisch. "Kein Problem spätestens um 10 sind die weg", meint Claude. Und tatsächlich um 9 Uhr strahlt der Himmel in unvergleichlichem Blau. 20° Klappen, alle Hebel auf laut, ich starte bergauf auf der 04 direkt auf die Felswand zu. Langsam hebe ich ab und gewinne in einer flachen Linkskurve an Höhe. Der blaue Pool der Lodge leuchtet inmitten der Felsen. Die Gebäude sind so harmonisch in die Landschaft integriert, dass sie kaum zu erkennen sind. 357° wir fliegen tausend Fuß über dem Hochplateau mit steil eingeschnittenen Schluchten. Die Flüsse weiten sich und mäandrieren in ihren mehrere hundert Meter breiten Betten. Seltsam silbern glitzern die Blätter der Palmen im Grün der Bäume. Wie Gerippe, trockener Blätter liegen grüne Galerie-Wälder in der roten Ebene. Flussarme, Lagunen, Meer, weißer Sand, rote Erde, grüne Wälder in der Küstenebene alles verschimmt zu einer Einheit. Rotbraune Sediment beladene Fluten strömen ins Meer und vermischen sich nur allmählich mit den blauen Wassern des Ozeans.



Der Lotse in Morondava gibt uns eine Freigabe für die Bahn 10. Nach den mitgelieferten Wetterinfos haben wir da grob überschlagen mindestens 10 Knoten Rückenwind. Wir Fragen nach auf Englisch und Französisch. Die Freigabe bleibt gleich: Runway 10. "Idiot", denke ich, immerhin ist die Bahn mit 4900 ft lang genug. Wir rollen gerade ab und schon landet die Air Madagaskar MD 740: Antananarivo - Toliara via Morondava pünktlich um 9:45, natürlich in entgegengesetzter Richtung auf der 28.



Wir tanken, es entbrennt eine heftige Diskussion, da wir Flugplan und Freigabe schon Tage vorher aufgegeben hatten. In Ranohira war das nicht möglich. Wir müssen Antananarivo anrufen. Langsam nähern wir uns einer Lösung. Nach einer Stunde geht es dann weiter. Diesmal in die richtige Richtung, auf der 28.



Start auf der 04

Mahajanga, hier landen täglich zwei Linienmaschinen, ansonsten ist nichts los. Als wir dem Lotsen unsere geplante Ankunftszeit 11:30 UTC angeben, meldet sich doch tatsächlich 5R-MKB 32 mit exakt der gleichen Ankunftszeit. Wir sind auf Position eins, mehr oder weniger direkt auf die 32, im Minutenabstand folgt die 5R-MKB 32. Zwei Flieger gleichzeitig, so etwas ist hier noch nie geschehen, offensichtlich ein Alptraum für den Lotsen. Der Lotse ahnt noch nicht, dass er in wenigen Tagen den gleichen Alptraum noch einmal durchleben wird, sonst würde nicht mehr ruhig schlafen.



Relais de la Reine

Die „Avenue de France“ führt von der „Coco Lodge“ direkt zum Meer, an ihrem Ende inmitten eines Verkehrskreisels, ein Gewirr von Ästen, das einem gewaltigen, fassförmigen Stamm entspringt reckt sich in das gelb-orange Licht der untergehenden Sonne. Mahajanga, die "Stadt der Blumen" und Heimat des größten Baobabs Madagaskars, er hat einen Umfang von 22 m und ist über tausend Jahre alt. Ein niedriger weißer Lattenzaun schützt ihn vor dem um ihn herum brodelndem Verkehr. Rikschas, Fahrräder, Pferdefuhrwerke und Zebukarren drosseln jedoch automatisch die Geschwindigkeit der wenigen Autos.





Wir treffen auf den Palmen gesäumten „Boulevard Poincaré“, die Strandpromenade. Die Bevölkerung von Mahajanga trifft sich hier zum Sonnenuntergang. Handgetriebene Riesenräder sind eine beliebte Attraktion. Die Holzbänke der Garküchen sind gut gefüllt. Trotz des erkennbaren stark muslimischen Einflusses sitzen zahlreiche Pärchen händchenhaltend auf der Kaimauer und genießen bei einer Dose Cola den Sonnenuntergang.



Außerhalb der Strandpromenade wirkt die Stadt nach Einbruch der Dunkelheit düster und abweisend. Bruno hat Fieber. Ich sitze am Pool und lasse mir Fisch und Weißwein mundeln. In dem Hotel logieren nur weiße Männer. Wir sind die einzigen ohne madagassische Begleiterinnen und ich wie meist der einzige Nichtfranzose.



Nach dem Start auf der 32 ziehen wir in einer flachen Kurve auf Kurs 50 übers tiefblaue Meer. Und wieder können wir uns kaum sattsehen. Unter uns ziehen Südseeträume pur vorbei, ungezählte Inseln und Eilande, zum Teil ganz klein und rund mit kaum mehr als einer Palme bewachsen, dem sprichwörtlichen Inselwitz entsprungen. Lose zusammengehalten von braunen, dunkel- bis hellgrünen Korallenketten, dazwischen blitzen schaumweiße Wellenkämme in der dunkelblauen See. In den kleinen Buchten verstecken sich Fischerdörfer. Nicht mehr ganz weiße, schmutzig graue Segel tanzen auf den Wellen.



Mancherorts beginnt sich das Meer, das Land zurück zu erobern. Steile, bizarre Pyramiden bilden die Überbleibsel der ehemaligen Landoberfläche. Blendend weiße Spuren markieren ihren Weg zurück ins Meer. Nur die dichte Vegetation bildet Schutz vor der Erosion.



Erst der Anflug auf Nosy Bé holt uns zurück in die Realität. Wir können keinen Funkkontakt herstellen. Wir versuchen es auf allen Tana-Frequenzen, nichts. Wir überfliegen die Bahn. Am Ende der 23 sind Baufahrzeuge auf der Piste. Vielleicht ist der Platz geschlossen. Das wäre nicht das erste Mal in Afrika, auch ohne NOTAM oder sonstige Info. Ich steige von 500 auf 5500 Fuß und endlich haben wir Tana im Funk. Sie bestätigen uns die Frequenz von Nosy Bé und, dass der Platz geöffnet ist.



Nosy Bé, eine kleine vorgelagerte Insel gilt als der am besten entwickelte Tourismusort Madagaskars und ist an den internationalen Flugverkehr angeschlossen. Der Flughafen Fascene im Osten der Insel bietet Verbindungen zur Hauptstadt Antananarivo, aber auch nach Paris, Rom, auf die Komoren und nach La Réunion. Im Cockpit diskutieren wir heftig ob wir angesichts dieser Tatsache ohne Freigabe landen sollen oder nicht. Da ertönt nach fast 20 minütigem vergeblichen Versuchen endlich die Stimme des Lotsen aus Nosy Bé in unseren Kopfhörern, der uns die Freigabe für die 23 erteilt, nicht ohne uns auf die Arbeiten am Ende der Bahn hinzuweisen. Wahrscheinlich war er Kaffee trinken oder ist eingeknickt. Bei 7100 Fuß Bahnlänge ist das für eine C182 aber kein Problem.



Morgen werden hier fünf große Chartermaschinen erwartet. Der Platz wird bis auf den letzten Quadratzentimeter voll sein. Wir müssen unsere C182 im letzten Winkel abstellen. Heute ist dafür hier überhaupt nichts los, alles geschlossen, kein Taxi. In sengender Sonne schleppen wir unser Gepäck 500 m zu einer Bretterbude an der Schranke zum Flugplatzeingang. Ich lasse mich auf einem grob gezimmerten Hocker im Schatten eines roten „Three Horse Beer“- Sonnenschirms nieder und bestelle ein solches. Wir werden neugierig beäugt. Eine kurze Diskussion und ein Trinkgeld später knattert ein stinkender Motorroller los und kommt kurze Zeit später mit einem Taxi im Schlepp zurück.



Durch enge, steile Straßen keucht der R4 unter seiner Last in Richtung „Hell-Ville“. Obwohl der Ort genauso aussieht, kommt der Name „Hell-Ville“ nicht von Hölle, sondern er wurde nach „Admiral de Hell“ benannt. Und wieder einmal wird die erste Tankstelle angefahren und nach einer Wartezeit von nur 20 Minuten werden fünf Liter Benzin nachgefüllt. Das reicht um auf die andere Seite der Insel





nach Andilana zu gelangen, die touristische Hochburg, der touristischen Hochburg Nosy Bé. Entlang einer malerischen, felsbegrenzten Sandbucht liegen einige Hotels, die auch alle schon bessere Zeiten gesehen haben. Das „L'Yang Yang Hotel“ ist nach einer Pflanze benannt, die hier auf Plantagen angebaut wird. Aus ihren weißen Blüten wird ein Parfümöl gewonnen. Der Blick über den Strand entschädigt für einiges.



Französische Sextouristen prägen das Strand- und Stadtbild. Die Armbanduhren der Männer erscheinen mir so groß wie die Standuhr meiner Oma, in meiner kindlichen Erinnerungen. Ihre Sonnenbrillen sind so Dunkel wie das Ende des Weltalls. Sie sprechen ständig lässig und wichtig in die Mikros an ihren Hemdkragen. Alle rauchen BOSTON. Auf jedem Tisch liegt mindestens eine Packung. Die kleinen schwarzen Mädchen sind beeindruckt und machen große Augen. Währenddessen spielen die Jungs Fußball am Strand. Die Sonne geht unter und lässt die Szenerie noch irrealer erscheinen.



Nosy Bé, die „große Insel“, aus der Luft zeigt sie ihre ganze Schönheit. Dunkle Bergwälder, erloschenen Vulkankegel, bewaldete Krater und blaue Maare bilden den Kontrast zu den weißen Buchten und Fischerdörfern in den Mangrovenwäldern der Küste mit den vorgelagerten Korallenriffen, in deren Schutz die Pirogen der Fischer mit aufgeblähten Segeln dümpeln.



Nur 81 nm sind es bis Antsiranana an der Nordspitze Madagaskars. „Wind 200 Degrees, 26 Knots, gusting 36 knots, cleared to land runway 13.“ Da ist bei der Landung volle Konzentration gefordert.



Eine dünne rote Staubschicht liegt über Kleidern und Sitzen und trocknet die Lippen aus. Auf dem Weg zu einem weiteren Naturwunder Madagaskars im Ankarana NP wird meine Wirbelsäule auf einer unglaublich buckeligen Piste erneut auf eine Zerreihsprobe gestellt.



Tsingy bedeutet auf Madagassisch so viel wie „auf den Zehenspitzen gehen“ oder „wo man nicht barfuß laufen kann“. Tsingy bezeichnet ein Karstphänomen. Dicht an dicht stehen bis zu zwanzig Meter hohe Gesteinsnadeln, die sich nach oben wie Messerspitzen verdünnen. Von oben scheinen diese grauen, glühendheißen Gesteinsflächen unnahbar. Über schmale, schwankende Hängebrücken führt der Weg hinüber. In der Tiefe zwischen den Nadeln blüht im kühlen Schatten das Leben. Auffällig giftig grüne Echsen mit leuchtend roten Punkten, wie Plastikspielzeug, rollen ihre Augen in alle Richtungen und beobachten uns ansonsten bewegungslos. Andere hingegen sind graubraun und der Umgebung perfekt angepasst. Schwärme kleiner weißer Insekten laufen geschäftig an den Ästen auf und ab als folgten sie einem höheren Plan. Kronenmakis verstecken sich im Gebüsch.



Im Westen Madagaskars gibt es zahlreiche Erosionsformen, die ähnliche Ausprägungen zeigen. Die Tsingy Rouge z.B. sind aus dem roten Ton der tropischen Verwitterungsböden herausgewaschen. Aus der Luft wirken sie wie Pockennarben im Gesicht der „Roten Insel.“



Aus dunklen Augenhöhlen schauen mich auf Zaunpfählen gesteckte gehörnte, bleiche Zebuschädel an. Unter meinen Füßen knirscht es. Spröde Knochen zersplittern zu weißem Sand. Ein mit rohen Ästen abgesperrtes Rund markiert den Opferplatz. Aus dem Schilf funkeln die Augen der Krokodile. Hier werden Zebus geopfert. Wenn mehr als sechs Krokodile kommen ist das Opfer angenommen und das Glück ist auf der Seite des Opfernden. Kommen weniger, ist dies ein böses Omen.



Vor langer Zeit kam hier ein durstiger Wanderer vorbei und bat um Wasser. Die fremdenfeindlichen Einwohner verweigerten es ihm, trotz ihres Reichtums. Daraufhin versprach er ihnen Wasser im Überfluss. Die Erde öffnete sich und der See entstand und verschlang das Dorf und die Einwohner. Seitdem geistern ihre





Nachfahren als Krokodile durch die Zeit. Sie tragen noch den reichen Schmuck ihrer Ahnen. Wir probieren unser Glück mit einem Stück Fleisch, ein ganzes Zebu erscheint doch übertrieben. Wir haben Pech. Nur ein müdes Krokodil schleppt sich ein paar Meter die Böschung hinauf um dann gleich wieder zu verschwinden. Schmuck trägt es auch nicht.



Vor ein paar Jahren haben hier zwei Engländer, oder waren es Amerikaner, Pierre unser Fahrer weiß es nicht mehr so genau, eine Wette abgeschlossen. Wahrscheinlich hatten sie vorher schon ein paar „Three Horse Beer“ getrunken. So genau ist es nicht überliefert. Auf jeden Fall wollte einer von ihnen den See durchschwimmen. Er wurde nie wieder gesehen und die Krokodile sind um eine Armbanduhr und ein Goldkettchen reicher.



Entlang der „Rue Colbert“ liegt eine Handvoll besserer Hotels und Restaurants u.a. auch das „Antsiranana Imperial“. Antsiranana oder Diego Suarez, in irgendeinem Reiseführer habe ich gelesen ist das Rio de Janeiro Madagaskars. Wer dies behauptet kennt entweder Rio oder Antsiranana oder wahrscheinlich beides nicht. Das Einzige was beide Städte verbindet ist ein Felsen mit dem Namen Zuckerhut. „Pain de Sucre“ heißt der Fels in der Bucht vor Antsiranana. Ansonsten hat Antsiranana wenig gemein mit Rio de Janeiro, vielleicht noch die hohe Kriminalitätsrate. Samstags morgens beim Frühstück erzählt der Kellner, dass in der Nacht ein französisches Pärchen überfallen und mit Messern angegriffen wurde. Er ist tot, sie wurde schwer verletzt mit dem Hubschrauber ausgeflogen.



Seit drei Tagen fegt der Sturm ununterbrochen. Als wir zum Flugplatz kommen, müssen wir feststellen, dass unser Flugzeug nicht mehr da steht wo wir es abgestellt hatten. Man hat es in eine andere Ecke geschoben. Der Sturm hat zwischenzeitlich die linke Tür abgerissen. Die gleiche, die schon einmal aufgebrochen wurde. Provisorisch können wir sie reparieren. Sie ist jetzt aber nur noch von außen zu schließen.



Es folgen zwei nicht geplante, erholsame Tage im „Karibu Ressort“ in Mahajanga, atemberaubender Blick über die Bucht, Langusten und anderes Meeresgetier mit gut gekühltem Weißwein, was will man mehr. Am 12.09. geht es dann auf die letzte Flugetappe, 400 nm zurück nach Antananarivo. Der Abflug von Mahajanga gestaltet sich problematisch. Das heute diensthabende Personal will von unseren Problemen nichts wissen. Sie bestehen auf unserer Ursprünglichen Freigabe und war die Strecke Mahajanga-Antananarivo nicht vorgesehen. Aber woher jetzt ein neues „Permis de Vol“, und das schriftlich vom „Service de Coordination de Traffic, des Recherches et du Sauvetage (SAR)“ in Antananarivo bekommen? Das einzige Fax am Flugplatz ist defekt. Bruno versucht es telefonisch. Zu allem Überfluss ist Monsieur Toni aus seinem Whiskey-Rausch erwacht und hat Dienst. Er sinnt auf Rache, da er sich übergangen fühlt. Aber Bruno gelingt es mit Engelszungen in umzustimmen. Nach etwas mehr als einer Stunde können wir dann endlich los. Es ist wieder einmal extrem bockig als wir uns Antananarivo nähern. Und wieder staunen wieder wie der Lotse ohne Radar den Verkehr staffelt. Neben uns sind noch zwei kleinere Maschinen und ein Airbus 330, Corsair SS874 aus Paris planmäßige Ankunft 10:40 im Anflug. Es ist schon beeindruckend zu sehen, wie der Airbus in maximal 1500 Fuß über Grund unterhalb der Wolkendecke eine vorschriftsmäßige Platzrunde fliegt und, während wir in den Gegenanflug drehen, landet. Es beginnt zu regnen.



Entspannung in Mahajanga



Der Regen wird dichter über enge Serpentinien geht es in halsbrecherischer Fahrt nach Osten. Der Küstenregenwald macht seinem Namen alle Ehre. Wenn wir nicht fliegen können, dann fahren wir halt mit dem Taxi hin. Keine hundert nautische Meilen trennen uns von der Ostküste und trotzdem haben wir es in drei Wochen



KHE

nicht geschafft sie mit dem Flugzeug unter VFR-Bedingungen zu erreichen. Die Taxifahrt zeigt, dass wir richtig gehandelt haben. Steile Schluchten dunkle Wolken liegen auf den Bergrücken. Und es ist es ist Ende September, Trockenzeit. Ich will gar nicht wissen wie es hier in der Regenzeit aussieht. Nach vierstündiger Autofahrt erreichen wir den „Andasibe National Park“. Der Himmel hat seine Schleusen geöffnet. Im „Mikalo“ haben schon Prinz Phillip und Sir Richard Attenborough übernachtet. Bevor jetzt jemand meint wir wären größtenwahnsinnig geworden, möchte ich darauf hinweisen, dass dies bis vor wenigen Jahren überhaupt die einzige Unterkunft in der Nähe des National Parks war, ursprünglich hieß es „Buffet de la Gare“. Der Regen trommelt auf das Blechdach, die Bungalows sind geräumig und haben einen offenen Kamin, leider kein Holz, kann man für 15 € auch nicht erwarten. Außer uns beiden hat sich noch ein Pärchen hierher in diese „Luxusabsteige“ im Nirgendwo verirrt.

Lautes und wildes, fast menschliches Geschrei durchdringt das Dunkel des Regenwaldes, nicht nur Grillengezirpe. Hier leben die Indri-Indris, die größten aller heute noch lebenden Lemuren. Sie sind schwer zu finden. In kleinen Gruppen von drei bis fünf Tieren durchstreifen sie die Höhen der Baumwipfel. Ein Fell wie ein Panda, so groß wie mein fünfjähriger Sohn, fliegen sie hoch oben von Baum zu Baum, unbeeindruckt vom Dauerregen.

Zurück in Antananarivo, ein letztes Mal stürze ich mich ins Gewühl der endlosen Straßenmärkte. Eine Gruppe Halbstarker kommt auf mich zu und bedrängt mich. Ich werde zornig, bin kurz davor gewalttätig zu werden. Da ist es schon zu spät blitzschnell sind sie verschwunden und mit ihnen meine kleine Kamera. Schwere als die Kamera aber wiegt die Speicherkarte mit ca. 200 Bildern.

Madagaskar hat viele Gesichter. Die meisten Besucher kommen wegen der einzigartige Tier- und Pflanzenwelt, viele Arten sind endemisch, das heißt es gibt sie nur hier. Die Menschen der Insel entstammen einem bunten Völkergemisch. Viele madagassische Riten und Legenden sind eng mit dem Totenreich verbunden und uns völlig fremd.

Es gibt traumhafte Strände und Ferienanlagen mit privaten Landepisten fernab von jeder Realität des madagassischen Alltags. Madagaskar ist eines der ärmsten Länder der Welt, die Tagessätze vieler Ferienanlagen, übersteigen das gesamte Lebensinkommen eines durchschnittlichen Madagassen um ein vielfaches. Zu den Schattenseiten dieser tropischen Traumwelt gehören daher fast zwangsläufig Sextourismus, Kinderprostitution, Jugendkriminalität und Gewaltverbrechen. Der Reisende bleibt verstört zurück.

Enrico Boto ist Kapitän bei Air Madagascar und Vorsitzender des L' Aéroclub de Tananarie (Tel.: +261 32 07 709 65, E-Mail: enricoboto@hotmail.com). Er vercharter eine C 182 für 130 € die Stunde trocken und kann auch weitere Maschinen organisieren. Die AVGAS-Preise liegen bei ca. 2,50 €. Eine VFR-Routen-Karte von Air Madagascar und topographische Karten 1:200.00 sind dabei. Enrico hilft auch bei der Validierung der deutschen Lizenz.