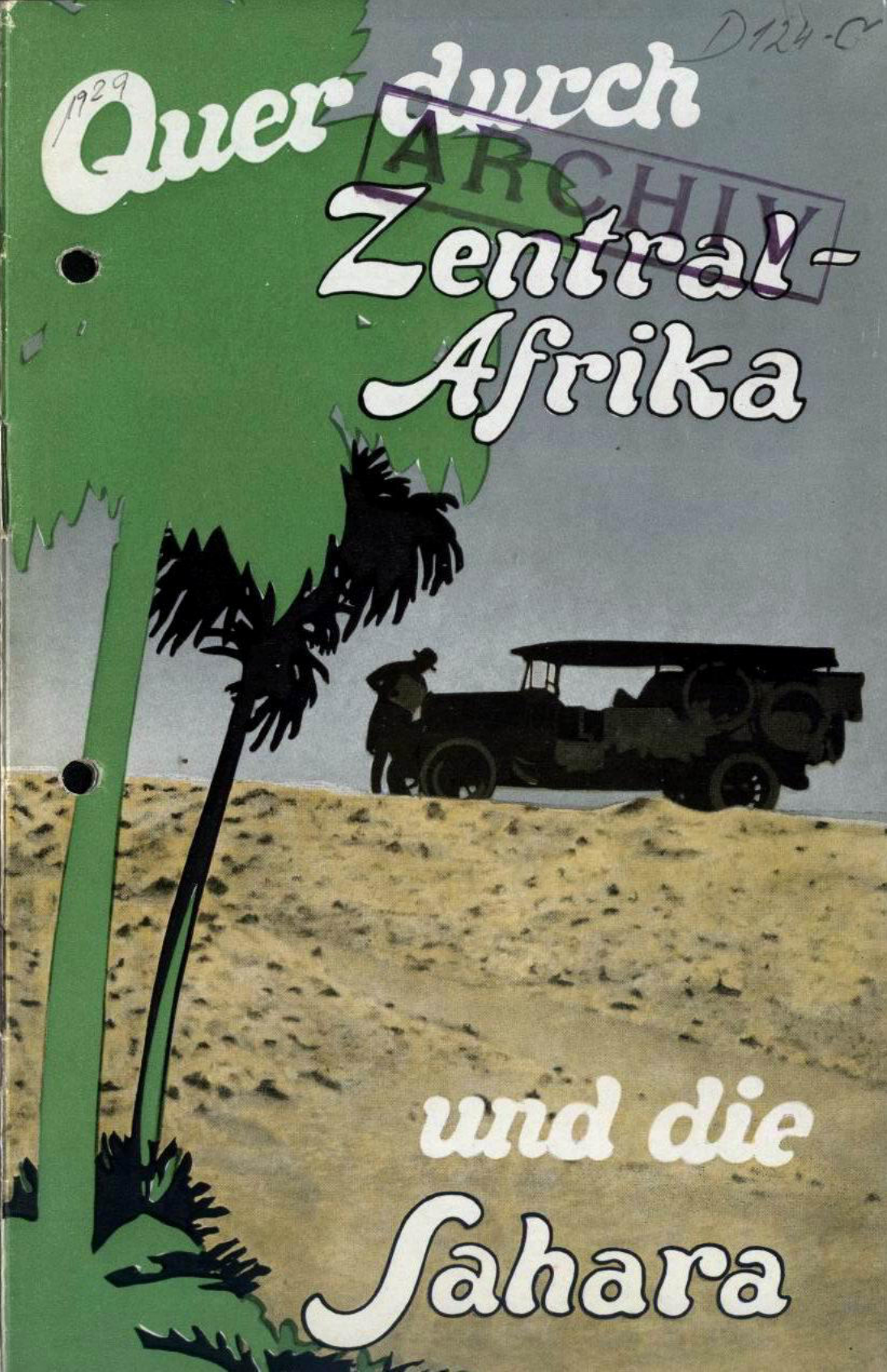
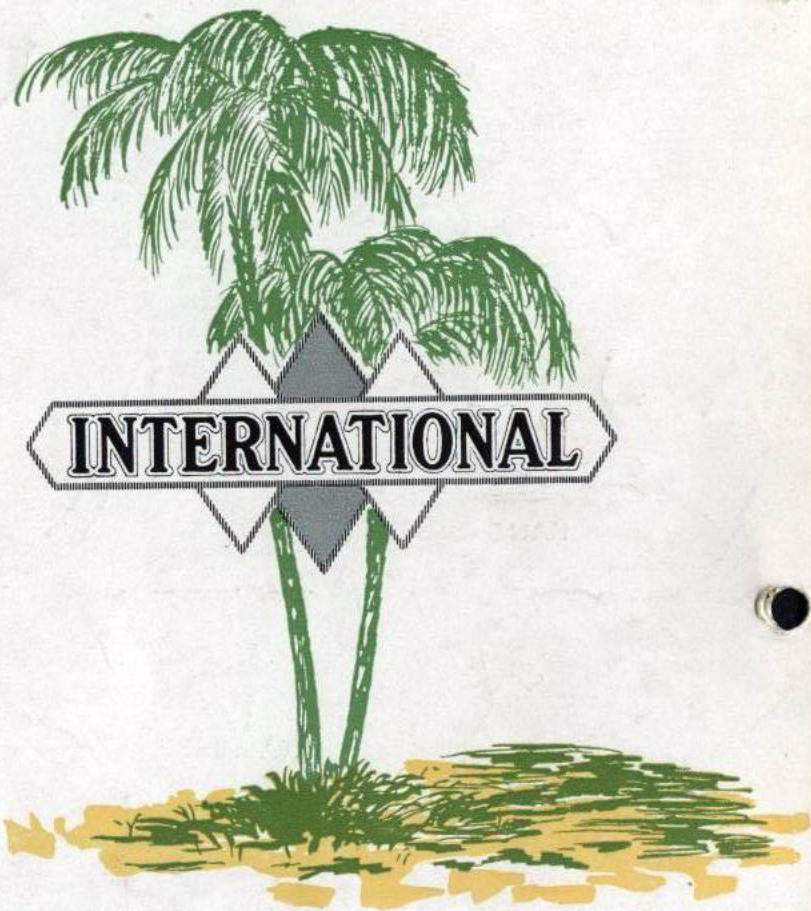


D124-C

1929

# Quer durch Zentral- Afrika

ARCHIV



## und die Sahara

# Quer durch Zentralafrika und die Sahara

mit einem vierrädrigen „International“ Serien-Lastwagen

Auszug aus einem Artikel des „Commercial Motor“ vom 12., 19. und 26. Juni 1928.

Eine spannende Erzählung von der erstaunlichen Leistung eines 1-t-Lastwagens  
auf einer 11260 km langen Reise von Nairobi (Ostafrika) nach Algier.



Herr King und sein „International“ Lastwagen  
in Buta im Belgischen Kongo

Die Durchquerung der Sahara mit Spezial-Motorfahrzeugen, die meistens auf Raupenketten liefen, ist verschiedentlich gelungen. Vielen unserer Leser dürfte auch bekannt sein, daß auf verschiedenen Linien im unwegsamen Afrika ein regulärer Dienst mit Sechs-Rad-Wagen betrieben wird, die auch unter schwierigen Verhältnissen gute Leistungen vollbringen.

Wir glauben aber mit Recht sagen zu können, daß bis vor kurzer Zeit die Sahara niemals von einem vierrädrigen Serienlastwagen durchkreuzt worden ist. So könnte die vor kurzem erfolgte Durchquerung der Wüste durch einen „International“ Serien-Lastwagen als ein historisches Ereignis in der erfolgreichen Geschichte des Motorfahrzeuges angesehen werden.

## Der Kampf gegen ungeheure Schwierigkeiten

Die Geschichte der Reise, welche in zwei Etappen vorgenommen wurde, und zwar erste Etappe von Nairobi (Britisch-Ostafrika) nach Kano und die zweite Etappe von diesem Ort durch die Sahara nach Algier, ist eine spannende Lektüre, die an dieser Stelle in gekürzter Form wiedergegeben werden soll.

Der Erfolg dieses ungeheuren Wagnisses ist ein hervorragender Beweis von Mut und Ausdauer und gleichzeitig ein außergewöhnliches Zeugnis für die Qualität des „International“ Lastkraftwagens. Trotz der großen Hitze und des feinen Sandes funktionierte der Motor ununterbrochen ausgezeichnet, selbst als infolge Wassermangels die Reise in einer Katastrophe zu enden drohte: der Wasserbestand war so aufgebraucht, daß die beiden Männer kein Wasser mehr zum Trinken benutzten, um das letzte bißchen Wasser für die Kühlung des Motors aufzusparen.

Ehe wir beginnen, möchten wir der International Harvester Company unseren Dank aussprechen für die uns gegebene Gelegenheit, unseren Lesern einen Bericht von

so spannendem Interesse zu bringen und für die uns gebotene Möglichkeit, das Fahrzeug, das diesen großen Erfolg errungen hat, zu besichtigen.

Der erste Teil der Reise wurde von Herrn C. N. King von der International Harvester Export Company unternommen, und dieser übergab in Kano die Führung des Fahrzeugs an Sir Charles Markham, den berühmten englischen Forscher. Letzterer hatte bei Ankunft in Kano auf einer Forschungsreise erfahren, daß Herr King am Tage vorher angekommen war und beabsichtigte, vor seiner Weiterreise nach Lagos mit dem Zug, den Lastkraftwagen zu verkaufen. Auf diese Weise gelangte Sir Charles Markham in den Besitz des Fahrzeuges, welches ihn und seinen Begleiter Baron Blixem bis Algier führte.

### **Etwa 6500 Kilometer in 19 Tagen Fahrzeit**

Herr King reiste in 19 Tagen Fahrzeit über 6400 km, was einen Durchschnitt von ca. 275 km pro Tag bedeutet. In einer Etappe von 21 Stunden Fahrzeit fuhr er über 600 km. Flüsse mußten häufig mittels primitiver Flöße, aus Kanus zusammengestellt, überquert werden. An verschiedenen Stellen war der Sand so tief, daß geflochtene Grasmatten benutzt werden mußten, um den Rädern einen Halt zu geben. Während dieser Reise hatte der „International“ Lastkraftwagen einen durchschnittlichen Brennstoffverbrauch von 13,4 l pro 100 km.

Mr. King verließ Nairobi im Dezember 1927 und wollte Nigeria und die Goldküste erreichen, bevor die Regenzeit einsetzte. Er entschloß sich, die Reise durch Kenya, Uganda und den belgischen Kongo bis Stanleyville zu machen, und rechnete damit, daß es hier möglich sein würde, mittels Dampfer den Kongo abwärts bis Kinchassa oder Boma fahren zu können und von dort längs der Küste nach Nigeria zu gelangen.

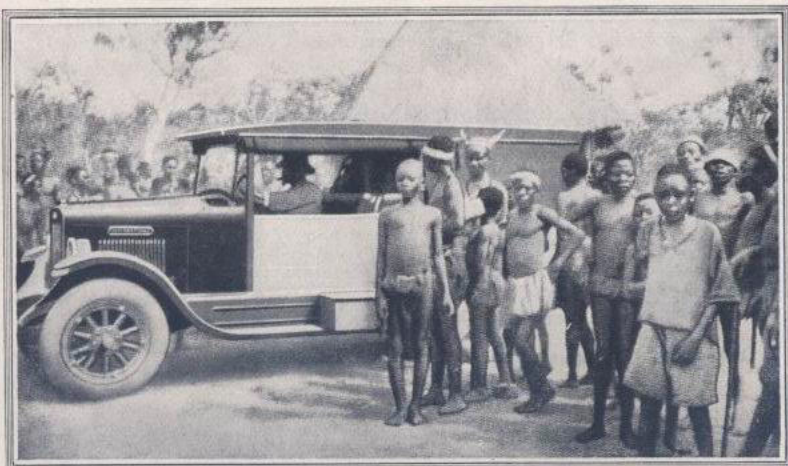
### **Reisevorbereitungen**

Nachdem man sich entschlossen hatte, das Wagnis zu unternehmen, ersuchte Herr King Herrn J. A. Jacklin von der Nairobi-Filiale der Gesellschaft, einen Spezial-Deliver-Lastkraftwagen bereitstellen zu lassen. Eine Safari-Karosserie mit Verdeck und Seitenvorhängen wurde auf dem Chassis angebracht und für Ersatzreifen und -schläuche wurde gesorgt. Auf einem Trittbrett wurde ein Ständer für eine 25-Liter-Ölkanne für die Schmierung und für eine Wasserkanne von derselben Größe angebracht. Viel Ausrüstung wurde im hinteren Teil des Wagens untergebracht, u. a. Zelt, Feldbett, Moskitonetze, Nahrungsmittel, ein Ölofen, Kochgeschirr, eine Axt und eine Schaufel. Der Rest des Raumes wurde zur Unterbringung der Brennstoffbehälter benutzt, es konnten im ganzen 290 l verstaut werden.

Während seiner Reise nach Mombasa hatte Herr King auf dem British-Indischen Dampfer die Bekanntschaft eines katholischen Priesters, Pater Thomas Gavin-Duffy, gemacht. Letzterer beabsichtigte, die Missionshäuser in Tanganyika, Kenya Uganda und Sudan zu besuchen und dann Afrika von Rejaf bis Kairo den Nil abwärts zu verlassen. Als er von Herrn Kings Plänen hörte, äußerte er den Wunsch, die Reise mitzumachen, und es wurde vereinbart, daß die beiden sich in Kampala Uganda am 20. Dezember treffen sollten.

Herr King schreibt einen großen Teil des Erfolges des ersten Teils der Reise den Sprachkenntnissen und den allgemeinen Reiseerfahrungen des Paters Gavin-Duffy zu.

*Pater Thomas Gavin-Duffy am Steuer des „International“ Lastwagens zwischen Toro und Dungu*



### **Die Abfahrt von Nairobi**

Die Abfahrt von Nairobi erfolgte am 17. Dezember morgens um 5.30 Uhr. Der Kilometerzähler registrierte 35 km, wovon 17 km auf die Fahrprüfung der Fabrik entfielen, welcher alle „International“ Lastwagen unterworfen sind. Die Abfahrt erfolgte von einer Höhe von 1676 m über dem Meeresspiegel. Die Straße nach Naivasha steigt allmählich bis zu 2438 m und fällt dann steil ab zu den Aberdere Mountains. Während des ersten Tages der Reise wurde eine durchschnittliche Strecke von 32 km pro Stunde zurückgelegt und nur dann Halt gemacht, wenn der Kühler mit Wasser aufgefüllt werden mußte.



*Ein Beispiel für die Straßen in Uganda. Die hier gezeigte Straße liegt zwischen Busia und Jinga*

Als Herr King am späten Nachmittag keine geeignete Unterkunft für die Nacht finden konnte, fuhr er weiter; denn er hielt es für besser, im Wagen zu bleiben, als auf der Erde zu kampieren, besonders da das Wetter sich zum Schlechten gedreht hatte und es unaufhörlich blitzte und donnerte. Er erreichte nach einigen Meilen auf schlechten Wegen die kleine Stadt Muhoroni, wo er im Uganda-Eisenbahn-Stationsgebäude übernachtete. Der Kilometerzähler registrierte 307 km, die am ersten Tage zurückgelegt worden waren.

Die nächste Tagereise ging über Kisuma, Munias, Busia nach Jinga, einem schönen Ort am Viktorian-Nyanza-See. Die zurückgelegte Strecke war an diesem Tag sogar noch etwas größer als am ersten. Am folgenden Morgen wurde eine enge Stelle des Sees nördlich der Rippon-Fälle mit einer Motorfähre überquert. Von Jinga bis Kampala — 90 km — ist eine ausgezeichnete Straße. In Kampala wurde Halt gemacht, um dort, wie vorher vereinbart, die Ankunft des Paters Gavin-Duffy zu erwarten.

Die Reise wurde bereits am Nachmittag des 21. Dezember fortgesetzt. Bald lag die tropische Vegetation des Viktorian-Nyanza-Sees hinter den Fahrern. Zur Mittagsmahlzeit hielt man in Masandi und dann ging die Reise weiter nach Butiaba am Albert-See. Die Straße war sehr gut. In Butiaba fand man einen britischen Marineingenieur als Vorsteher der dortigen Handelsniederlassung und als zuständige Stelle für den Pendelverkehr eines kleinen Dampfers im wöchentlichen Wechsel von Butiaba nach Kesenyi im belgischen Kongo und von Butiaba nach Rhino Camp am Nil. Er teilte Herrn King mit, daß der Dampfer am Weihnachtsabend nach Kesenyi abgehe.

Eine Gesellschaft von Buren kam am nächsten Tage an, und zwar mit einem Personen- und zwei Lastkraftwagen, die sie in den Kongodistrikt brachten, wo sie bei den Goldminen in Kilo arbeiten sollten. Sie hatten bereits alle Plätze auf dem Dampfer vorher reservieren lassen. Die Aussichten, mit dem Dampfer über den See zu kommen, waren also für die „International“ Fahrer sehr schlecht. Jedoch der Marineingenieur und der Kapitän des Schiffes entschlossen sich schließlich, die beiden Wagen der Buren auf einen Kahn zu laden und nachzuziehen. Das Wasser war zur Zeit sehr unruhig, was die Überfahrt sehr erschwerte.

### **Weihnachten unterwegs**

Sofort nach der Ankunft in Kesenyi am Weihnachtstage wurde ein Besuch bei der Einwanderungs- und Zollbehörde gemacht. Um einen Paß für den Kilo-Goldminen-Bezirk zu erhalten, mußte man nach dem Sitz des Belgischen Gouvernements von Ostkongo in Iruma fahren. Die Fahrer wurden darauf aufmerksam gemacht, daß man auf der Fahrt nach Iruma auf eine sehr steile Böschung stoßen würde, daß die Reise



Der „International“ Lastwagen in der Missionstation Buta

im ganzen 11 km bis zum Fuße und 11 km bis zur Spitze des steilen Abhanges umfaßt, und daß einige Haarnadelkurven auf einer rauhen, lockeren Felsenstraße bewältigt werden müßten.

Man drückte seine Zweifel aus, ob das Fahrzeug fähig genug wäre, diese steile Steigung mit der schweren Last, die es beförderte, zu schaffen. Trotzdem wurde am folgenden Tage in aller Frühe, als es noch kühl war, gestartet, in dem Bestreben, zu beweisen, daß alle diese Mutmaßungen falsch waren.

Als man den ersten schlechten Wegabschnitt erreicht hatte, entschloß man sich, vorsichtshalber in den zweiten Gang überzugehen, und nachdem man ein paar Kilometer auf steilen und steinigten Straßen zurückgelegt hatte, ohne einen noch niedrigeren Gang einschalten zu müssen, fühlte man über den Ausgang der Fahrt etwas weniger Besorgnis. Tatsächlich war es möglich, noch in die dritte Geschwindigkeit zu wechseln und der Berg wurde mit wenig Schwierigkeiten überwunden und ohne daß die Maschine übermäßig heiß wurde.

In Bunia — ungefähr 30 km weiter — nahm man die Einladung eines Engländers, der Herrn King den Weg nach Iruma wies, an, nachdem man Pater Gavin-Duffy in das Missionshaus von Bunia gebracht hatte. Der Engländer besaß 600 ha Land, auf dem Kaffee, Apfelsinen, Limonen und Ananas, andere Früchte und Getreide angebaut war. Produkte, die zwar sehr leicht wachsen, deren Absatz aber wegen geringer Transportmöglichkeiten schwierig war. — Sicherlich ein offenes Gebiet für den motorischen Frachtverkehr.

Pater Gavin-Duffy wurde wieder abgeholt, und den ganzen Tag ging die Reise über ein Hochplateau, wo einige sehr interessante Eingeborenentämme angetroffen wurden. Diese waren äußerst spärlich bekleidet. Ihre Kleidung war aus Gras gemacht. Anscheinend sahen sie nur sehr selten Fremde; denn sie waren sehr neugierig und rannten hinter dem Wagen her, solange sie ihn nur sehen konnten.

## Verirrt

Unglücklicherweise verpaßte man die Straße nach Watsa, was aber nicht eher gemerkt wurde als bis man in Mahaji angekommen war, wo der belgische Resident es bestätigte. Eine Zusammenkunft von Distrikthauptlingen wurde gerade abgebrochen und Hunderte von Eingeborenen bevölkerten die Straßen, einige Hauptlinge wurden in Säften getragen. Um auf die richtige Straße zurückzukommen, mußte man dieselbe Strecke wieder zurückfahren. Als man den richtigen Weg sichtete, wurde ein Zelt für das Nachtlager aufgeschlagen.

Sehr früh am nächsten Morgen, dem 28. Dezember, fuhr man weiter nach Watsa, das nachmittags ungefähr um 6 Uhr erreicht wurde. Dieser Tag verlief ziemlich ereignislos, das einzige Bemerkenswerte ist, daß der Kilometerzähler 1609 km registrierte. In Watsa wurden 27 Liter Benzin für 16 Franken per Liter gekauft.

Watsa wurde am nächsten Morgen verlassen und man fuhr in der Richtung Faradje, um so auf die Hauptstraße von Osten nach Westen zwischen Buta und Rajaf zu kommen. Der eingeschlagene Weg erwies sich jedoch als falsch; denn der Kompaß zeigte, daß man zu sehr nach dem Südwesten abbog.

Die Vegetation dieser Straße, die sehr eng war, war so üppig, daß es nicht möglich war, den Wagen zu wenden, und deshalb entschloß man sich, weiter vorwärts zu fahren. Ungefähr drei Stunden später kam man in der Stadt Toro an, wo man die Mitteilung erhielt, daß eine Woche vorher eine neue Straße von Toro nach Bungu, das an der Hauptstraße Buta-Rajaf liegt, eröffnet worden war. Dieser neue Weg kürzt die Reise im Vergleich mit dem Weg über Faradje um ungefähr 70 km ab. Zwei Flüsse mußten auf der Toro-Straße überkreuzt werden, aber glücklicherweise waren die Fährten jedesmal zur Stelle.

Der nächste Halteplatz war Niangara. Der Lastkraftwagen war bereits sehr gut eingefahren und arbeitete ausgezeichnet. Am folgenden Tage näherte man sich Titule auf dem Wege von Bambili als die Dunkelheit hereinbrach, aber man entschloß sich trotzdem bis Buta — ungefähr 136 km — durchzufahren. Hier angekommen, zeigte der Kilometerzähler, daß man auf dieser Fahrt 465 km zurückgelegt hatte.

Das nächste Ziel war Stanleyville. Man traf hier auf sehr schlechte Straßen und kam nur verhältnismäßig langsam vorwärts. Die meisten Straßen von Buta nach Stanleyville — eine Entfernung von 340 km — waren entweder Pfade durch dichten Urwald oder neu angelegte Wege, die noch sehr rauh und locker waren. Am Nachmittag des 1. Januar passierte man ein kleines Eingeborenenort, wo die gesamte Bevölkerung in sehr primitiver Weise Neujahr zu feiern schien. Nahe Stanleyville wurde die Vegetation noch dichter, der Boden war sehr lose und verschiedene Flüsse mußten überkreuzt werden.

Einer dieser Flüsse war der Awuwimi, und ein Vorfall bei der Überquerung dieses Flusses gab ein gutes Bild von der Anwendung der von den einzelnen Stämmen benutzten Signaltrommeln. Sofort als Mr. King am Flusse ankam und die Eingeborenen sahen, daß er das Wasser überqueren wollte, nahmen sie ihre Trommelstöcke, die an einem Ende mit Rohgummi umwickelt waren, und fingen an, einen bestimmten Rhythmus auf den Trommeln zu schlagen. Sofort kam eine Antwort auf Trommeln von jenseits des Flusses aus dem 3—4 km entfernt liegenden Dorfe, und bald waren die drüben wohnenden Eingeborenen auf ihren ausgehöhlten Kanus zu sehen. Die Fähre bestand aus vier ausgehöhlten Baumstämmen, ungefähr 40 Fuß lang, auf die eine Plattform gebaut war, und wurde durch die langen Paddel der Eingeborenen, die in den Kanus standen, vorwärtsbewegt.

## Ein unfreiwilliger Aufenthalt in Stanleyville

Man kam abends in Stanleyville an und erkundigte sich gleich, wann es möglich sein würde, ein Boot nach der Westküste, den Kongo abwärts, zu bekommen. Ein Dampfer hatte jedoch gerade einige Tage vorher Stanleyville verlassen und wurde erst in frühestens einer Woche zurückerwartet, so daß den Fahrern nichts übrigblieb, als die Ankunft des Bootes abzuwarten.

Als man einige Tage in Stanleyville ausgeruht hatte, entschloß man sich, nach Osten zu fahren, wo eine Straße, die diese Stadt mit Iruma verbinden sollte, im Bau, und zur Zeit bis bereits 136 km östlich von Stanleyville fertig war.

Unterwegs kam man durch ein kleines Negerdorf — ca. 75 km von Stanleyville entfernt —, wo man übernachtete. Die Eingeborenen waren sehr freundlich, und nachdem man zwei kleinen Kindern, die im Lichte des Autoscheinwerfers einen freundschaftlichen Ringkampf veranstaltet hatten, je einen Franken geschenkt hatte, fingen die übrigen Einwohner — Männer, Frauen und Kinder jedes Alters — an, ihre Kunst im Ringkampf sowohl als auch im Speerwerfen und Bogenschießen zu zeigen.

Am folgenden Tage fuhr der „International“ Lastkraftwagen nach Bafouaboli, wo man einen Belgier traf, der mit Hilfe von 700 Eingeborenen die neue Straße baute. Er teilte mit, daß der Urwald in Strecken von je 4 km durchrodet und von der Straße 3 km per Monat geerntet und reguliert werden.

Das eben erwähnte Negerdorf diente diese Nacht wiederum als Quartier, und am nächsten Tage fuhr man nach Stanleyville zurück.

Dort war inzwischen bekannt geworden, daß Boma und Matadi gegen gelbes Fieber unter Quarantäne standen. Um die unangenehme Wartezeit zu vermeiden, bis die Sperre wieder aufgehoben wird und weitere Schiffe den Fluß abwärts fahren dürfen, hatte sich Herr King entschlossen, entweder nach Nairobi zurückzufahren oder aber die Reise über Land in westlicher Richtung fortzusetzen. Sein Endziel war, Nigeria und die Goldküste vor Einsetzen der Regenzeit zu erreichen. Aus diesem Grunde entschloß er sich zur letzteren Route, und der „International“ Lastkraftwagen wurde mit Proviant und 300 Liter Benzin versehen und verließ Stanleyville am 13. Januar.

Man fuhr bis Buta zurück, wo noch 35 Liter Benzin gekauft wurden, da es angebracht erschien, sich mit soviel Brennstoff wie irgend möglich zu versehen; denn man konnte sich kaum denken, daß es möglich sein würde, westlich von dieser Stadt noch geeigneten Brennstoff erhalten zu können. Man verbrachte einige Stunden in Buta, und dann ging die





Reise weiter nach Djamba, wo man übernachtete, Monga war die nächste Haltestation, und die Straßen bis zu diesem Ort waren ganz gut. Aber von Monga bis Bangassou mußte rauhes Land durchfahren werden.

### Eine besonders schwierige Fahrt

Kurz nachdem Monga verlassen worden war, erhob sich ein schwerer Sturm, der einige Tage anhielt. Ein strömender Regen durchdrang völlig einen Lehmhügel, der mit dem Wagen überstiegen werden mußte, und es wurde deshalb für die Räder unmöglich, einen festen Halt zu fassen. Es wurde deshalb beschlossen, so lange zu warten, bis das Unwetter nachgelassen hatte. In dieser Zeit erschienen viele Eingeborene aus dem Nachbardorf auf der Bildfläche. Sie halfen beim Entladen des Wagens und wandten dann alle ihre Kräfte an, um den Lastwagen mit Hilfe eines langen Seils,

das vorne an den Wagen gebunden war, den steilen Lehmhügel hinaufzuziehen. Dann kehrten sie zum Fuße des Hügels zurück, und brachten auf ihren Köpfen die gesamte Ausrüstung ebenfalls herauf und luden sie wieder in den Wagen ein. Man legte dann nur noch ca. 15 km nach dem Vorfall zurück und schlug dann das Zelt für die Nacht auf.

Am folgenden Morgen fuhr der Wagen nach einem Eingeborenendorf gegenüber Bangassou, einer kleinen Stadt, die ungefähr  $2\frac{1}{2}$  km vom Kongo-Fluß entfernt, auf der französischen Seite liegt. Mr. King verschaffte sich ein Kanu und fuhr über den Fluß nach Bangassou, wo er Erkundigungen betr. Überfahrtsmöglichkeit des Lastwagens einzog. Es gab gar keine Fähre. Zuletzt hatten die Mitglieder der Citroen-Expedition, die vor ungefähr 18 Monaten dort gewesen waren, den Fluß überquert. Zu jener Zeit wurde speziell für diese Expedition eine Fähre gebaut, die aber später wieder zerstört worden war. Deshalb war es notwendig, sich mit Hilfe einer Anzahl Eingeborener ein zweckentsprechendes neues Floß zu bauen. Der Wagen wurde über den Fluß gepaddelt, und die Eingeborenen halfen, am anderen Ufer den Wagen auf die steile Böschung zu ziehen.

Am nächsten Tage, dem 17. Januar, erreichte man Bambari. Von Bambari ab fuhr Herr King ununterbrochen vom frühen Morgen bis zum späten Abend und hielt nur zu ganz kurzen Ruhepausen an. Auf diese Weise erreichte man Fort Archambault schon am 20. Januar. Hier kundschaftete man einen Mann aus, der sich bereit erklärte, einen Teil seines Benzinlagers zu verkaufen. Er ließ den Fahrern 110 Liter für 13 französische Franken per Liter ab. An diesem Ort lebte ein Eingeborenstamm, dessen Männer durchschnittlich 2 m groß waren.

### Eine Fahrt durch brennendes Gras

Von Fort Archambault nach Fort Lamy ging die Reise durch sehr spärlich bevölkertes Land, auf einer Straße, die sehr hoch zwischen zwei Flüssen lag. Seit vier Monaten war kein Regen mehr gefallen, und der Boden war vollkommen ausgetrocknet. Das hohe Gras brannte an vielen Stellen, und deshalb hatten sich Tiere der verschiedensten Arten an die Flußufer geflüchtet.

In der Eile, Kano zu erreichen, hatte man vollkommen jede Zeitrechnung verloren, und als Herr King am 22. Januar (Sonntag) in Fort Lamy ankam, war er der Meinung, es müßte ein Freitag sein. Zufällig wartete gerade ein Lastkraftwagen des französischen Gouverneurs von dem Chad-Distrikt auf Überfahrt mit der Fähre von Fort Lamy, so daß etwas Zeit verlorenging, ehe man über den betr. Fluß kam. Der „International“ Lastkraftwagen erregte in den Kreisen der Gouvernementsbeamten und Händler der französischen Kolonie beträchtliches Aufsehen. Man machte dem französischen Gouverneur einen Höflichkeitsbesuch, und dieser bereitete Herrn King und seinem Begleiter ein herzliches Willkommen und gab sich alle Mühe, um ihnen die Wartezeit — sie mußten sich gedulden bis eine zweite Fähre ankam — so angenehm wie möglich zu machen. Diese Fähre wird von dem französischen Gouvernement unterhalten und jede Überfahrt kostet 100 Franken.

### Sir Charles Markham kauft den „International“ Lastkraftwagen

Als man am folgenden Nachmittag Fort Lamy gerade verlassen wollte, ging ein Telegramm von Baron Blixem ein mit dem Inhalt, daß Sir Charles Markham gern die Gelegenheit wahrnehmen würde, den „International“ Lastkraftwagen zu kaufen und um

Einzelheiten betr. Verkaufsbedingungen, Angabe der zurückgelegten Strecke und Preis ersuchte. Ferner war erwähnt, daß der Lastkraftwagen in Kano übernommen werden würde und daß die Zahlung durch das Londoner Haus von Sir Charles Markham erfolgen sollte.

Herr King antwortete, daß der Lastkraftwagen in ausgezeichneter Verfassung sei, bisher laut Kilometerzähler 5600 km zurückgelegt hätte, nur einen Ersatzreifen mit sich führte und bisher während der ganzen Reise auch noch nicht eine Panne gehabt hätte. Es wurde ein Preis gestellt und vereinbart, daß der Wagen in Kano Herrn Strawn von der African and Eastern Trading Corporation übergeben werden sollte.

Eine Stunde nachdem man Fort Lamy verlassen hatte, erreichte der Wagen in Koursseri, und dann ging die Reise in nordwestlicher Richtung über rauhe und gewundene Pfade weiter. In der Tat gab es von diesem Ort bis Kano — ungefähr 800 km — nichts, das den Namen „Straße“ verdient. An einem Ort, der 100 km von Koursseri entfernt lag, mußte ein kleiner in den Chad-See mündender Fluß überquert werden und hierbei erhoben sich einige Schwierigkeiten. Einige Eingeborene aus einem benachbarten Dorf liefen herzu, und man machte ihnen durch Zeichen verständlich, daß man über den Fluß setzen wollte. Sie holten ein sehr primitives Floß herbei, das nur mit Hilfe großer Bunde von Guinea-Korn, die an die Barke angebunden wurden, tragfähig gemacht werden konnte.

### Eine waghalsige Überfahrt

Der Fluß war auf der Sandbank sehr flach und fiel allmählich zur Mitte zu 1,80 m Tiefe ab. Einige Meter vom Ufer entfernt war schon das Wasser auf die Laufstege gekommen und immer noch lag das Floß auf dem Grund.

Inzwischen war es dunkel geworden, und auf diesem Breitengrad wird es sehr kalt sobald die Sonne untergeht. Die Eingeborenen arbeiteten im Wasser und die Kälte entmutigte sie ersichtlich. Durch gemeinsame Kraft wurde der Wagen, halb getragen und halb vom Wasser getrieben, über den Fluß gebracht, der an dem anderen Ufer auf der Nigeria-Seite ungefähr 4 m tief war.

Kaum war die andere Seite erreicht, da stürzten sich die Eingeborenen aus dem Wasser und kauerten sich um die inzwischen angezündeten Feuer. Der Lastkraftwagen war halb untergetaucht und von dem Floß war überhaupt nichts zu sehen. Etwas später, als sie sich etwas aufgewärmt hatten, kamen einige der Eingeborenen zum Fluße zurück. Die Guinea-Korn-Bündel hatten sich inzwischen vom Floß losgemacht, und da man weder einen Laufsteg noch sonst irgend etwas vom Floß erfassen konnte, um es herauszuziehen, wurde beschlossen, es ruhig abtreiben zu lassen. Als die Vorderräder des Wagens das Floß verließen, entstand eine gefährliche Situation, da durch ein Stück Holz der Fähre am Ablassnippel das Kurbelstangengehäuse eingedrückt wurde und ein Loch entstand, aus welchem das Öl sofort abzulaufen begann. Nachdem der Wagen einige Meter aus dem Wasser geschoben worden war, versuchte man sofort, den Defekt unter Zuhilfenahme primitiver Mittel (ein Stück Leder von einem zerschnittenen Schuh, das Ende eines Kochlöffels etc.) zu reparieren.

Die Umstände, unter denen diese Ausbesserung mit den zwei, drei Handwerkszeugen, die der Wagen mit sich führte, gemacht wurde, waren alles andere als günstig. Der Lastkraftwagen stand auf einer Sandbank, es war dunkel und kalt, und die einzige Beleuchtung kam von einer rauchigen Öllaterne und einem kleinen Scheinwerfer. Die Arbeit war um 1.30 Uhr nachts fertig, und man beschloß, noch einige Stunden zu ruhen; aber da ein sehr heftiges Gewitter ein Schlafen unmöglich machte, setzten Herr King und sein Begleiter bereits um 4.30 Uhr morgens die Reise fort.

Der Weg auf dieser Sandbank war kaum erkennbar, eigentlich nur eine Fährte durch Sand und Dornengestrüpp, und verlor sich bald ganz. Nachdem man ungefähr eine halbe Stunde im Kreise herumgefahren war in der Hoffnung, einen weiteren Pfad zu finden, mußte man einsehen, daß es notwendig war, den Tagesanbruch abzuwarten, bevor man weiterkommen konnte. Ein Eingeborener, der in der Nähe wohnte, hatte jedoch die Lichter des Lastwagens aufleuchten sehen, er kam näher und machte durch Zeichen verständlich, daß er als Führer dienen wollte, was er auch tat, indem er einige





Kilometer vor dem Wagen herging, bis man den Weg deutlich unterscheiden konnte.

In Dikoa, Nordnigeria, traf man am 24. Januar um 7 Uhr morgens ein.

### Der Kampf mit der Zeit

In Maidougari traf Herr King glücklicherweise einen Mann aus dem Gouvernementsdienst, dem er schon früher einmal auf einer Reise nach Lagos begegnet war. Dieser teilte mit, daß am nächsten Tage um 1 Uhr mittags ein Dampfer von Kano nach Lagos abfahren würde — Herrn Kings Ziel — und daß für zwei Wochen kein weiteres Boot nach dieser Richtung verkehren würde. Da Kano ungefähr 600 km von Maidougari entfernt liegt, war es

sehr fraglich, ob man noch zur Zeit ankommen würde, aber hierbei bestand der „International“ Lastkraftwagen wieder einmal eine harte Probe. Herr King fuhr ohne Unterbrechung 13 Stunden bis Mitternacht, ruhte dann drei Stunden aus und fuhr dann durch bis Kano, das am 25. Januar, vormittags 10 Uhr, erreicht wurde.

Dieser Abschnitt der Reise war außerordentlich schwierig, sowohl für die Menschen als auch für den Lastkraftwagen, da die Straßen von Fort Lamy bis Kano völlig ungeebene, sandige Pfade waren, und man viele trockene Flußläufe durchqueren mußte, was überhaupt nur ermöglicht wurde, indem die Eingeborenen geflochtene Grasmatten unter die Räder auf den Sand legten.

In Kano erregte der „International“ 1-Tonner große Aufmerksamkeit, und wie vorher mit Baron Blixem vereinbart, wurde der Wagen Herrn Strawn bis zur Ankunft von Sir Charles Markham übergeben.

## ZWEITER ABSCHNITT DER REISE

### Die Durchkreuzung der Sahara

Obwohl die Schwierigkeiten von Nairobi bis Kano außerordentlich groß waren, verblissen sie doch im Vergleich zu den Gefahren, die Sir Charles Markham und Baron Blixem, die diese Reise durch die Sahara bis Algier fortsetzten, durchmachen mußten.

Das Tagebuch von Sir Charles Markham erzählt eine Geschichte von Schrecken und Sorgen, die bis an den Rand des Verderbens führte. Die furchtlosen Abenteurer können nicht genug die Leistung des „International“ Lastkraftwagen loben, der seinen Wert unter den widrigsten Verhältnissen bewies, und es ist klar, daß wenn irgendeine ernsthaft Panne eingetreten wäre, diese Geschichte hätte unerzählt bleiben müssen...

Bevor Sir Charles Markham von Fort Lamy nach Kano abfuhr, wo er den Wagen, dessen Ankauf er vorher vereinbart hatte, übernehmen wollte, bemühte sich der Gouverneur Monsieur de Coppet, ihn dahin zu bringen, diesen Plan aufzugeben aus folgenden Gründen:

1. Das Fahrzeug sei ungeeignet wegen seiner kleinen Bereifung und dem Fehlen eines sehr niedrigen Ganges, der (wie er behauptete) für das Durchfahren sehr tiefen Sandes notwendig sei.
2. Die Banditengefahr, die die südliche Sahara unsicher macht und vom Rio de Oro aus dem Westen und von Tripolis aus dem Norden droht.
3. Das Fehlen jeder Orientierungsmöglichkeit in der Wüste.
4. Schlechte Jahreszeit, da, wenn man überhaupt Brunnen antreffe, diese ausgetrocknet seien.
5. Die Aprilstürme, die Sandhosen erzeugen.

Diese Warnungen blieben ungehört, obgleich sie Sir Charles Markham und seinem Begleiter das riesige Wagnis der vor ihnen stehenden Reise vor Augen führten.

Sie kamen am 24. März in Kano an, wo der Lastkraftwagen sorgfältig geprüft wurde. Man konnte seinem Zustande wirklich nicht ansehen, daß er bereits die weite Reise von 4800 km hinter sich hatte. Es fehlten nur Werkzeuge, und es war nur eine Ersatzfelge und eine Gummibereifung vorhanden.

Am 26. März war man mit allen Vorbereitungen fertig. Jedes Stück, das mitgenommen werden sollte, wurde vorher sorgfältig ausgewogen, um die Belastung so gering wie irgend möglich zu halten, und das Gesamtgewicht stellte sich folgendermaßen zusammen: Sir Charles Markham 86 kg, Baron Blixem 72 kg, ein Eingeborenenknabe 54 kg, 545 Liter Benzin 540 kg, 27¼ Liter Öl 27 kg, zwei Bettsäcke 45,3 kg, zwei

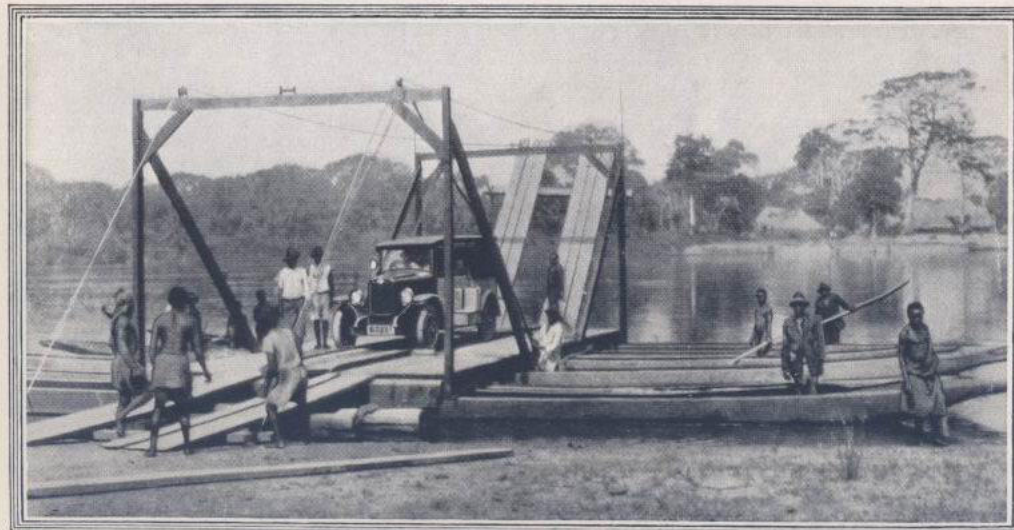
kleine Koffer 23 kg, eine Kiste für Proviant und Kochgeschirr 18 kg, ein Werkzeugkasten 13½ kg und ein Koffer mit verschiedenem Material, wie Photoapparat usw., 23 kg. Hierzu kamen noch zwei neue Reifen, die mitgenommen wurden, zwei weitere neue waren bereits auf den Hinterrädern aufgezogen worden, die alten wurden ebenfalls als Ersatzreifen mitgenommen, im ganzen also noch sechs Ersatzreifen und acht Schläuche. Die ursprüngliche Bereifung hatte von Nairobi bis Kano ohne irgendwelche Beschädigung ausgehalten, aber da es keine Hochdruckreifen waren, fürchtete man, daß die Reifen an den Hinterrädern die Strapazen der langen Wüstendurchquerung nicht aushalten würden und ersetzte sie durch Dunlop-Cordreifen.

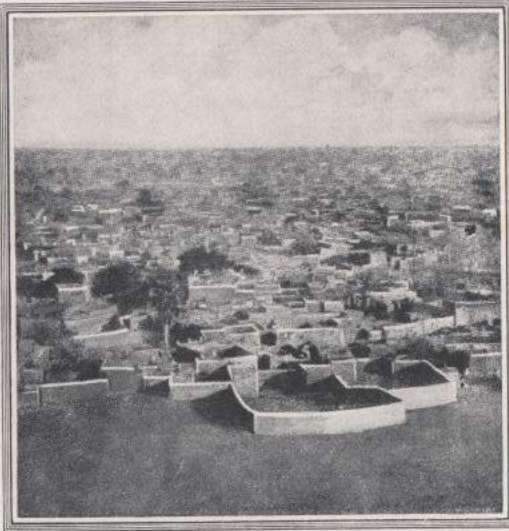
Am 27. März, 1 Uhr morgens, startete man zu dieser gefahrvollen Reise; das erste Ziel war Zinder. Ein Hauptmann war Kommandeur dieser Militär-Poststation, und er riet Sir Charles, den Niger bis Gao (in der Nähe von Timbucto) entlang zu fahren und sich dann nordwärts zu halten. In Gao, sagte man, würde man eine französische Gesellschaft, die Benzin verkauft, finden, und deshalb wurden 260 Liter Benzin in Zinder zurückgelassen, um die Last des Wagens zu erleichtern. Der nächste Tag verlief ziemlich ereignislos, obgleich das Wasser im Kühler des „International“ ziemlich stark kochte, weil es fast unerträglich heiß war, das Thermometer zeigte 125 Grad F. im Schatten. Am 30. März erreichte man Niamey, die Hauptstadt der Niger-Kolonie. Hier unterzog man die Räder einer Prüfung und der ganze Lastwagen wurde gut durchgeölt. Der Motor brauchte kein Öl und sein geringer Brennstoffkonsum war eine dauernde Quelle der Überraschung, nur 4½ l waren während des ersten Teils der Reise verbraucht worden.

Hinter Niamey kam man nur ca. 16 km pro Stunde vorwärts, woran die Bodenoberfläche schuld war, und spät in der Nacht verlor sich die Straße in Sandhügeln. Sir Charles Markham sagt, daß das Straßenbauen in diesem Teil der Welt eine sehr einfache Sache sei. Man setzt einfach im Abstand von ca. 60 m einen Haufen kleiner Feldsteine, aber oft verweht ein Sandsturm diese Merkzeichen auf bedeutende Strecken. Nachdem man eine Zeitlang hin und her und im Kreis herumgefahren war, entschloß man sich, bis zum nächsten Morgen Halt zu machen, aber ein ruhiger Schlaf war nicht möglich, da man dauernd das Gebrüll von zwei Löwen hörte und keine Möglichkeit hatte, ein Feuer anzuzünden.

Am nächsten Morgen — dem 1. April — wurde die Fährte, der man in der Nacht so schwer folgen konnte, schnell gefunden und bald war Gao erreicht, nachdem man vorher noch einige Kilometer durch tiefen Sand gepflügt hatte. Der Sandwiderstand hatte die Transmission und das Differential stark beansprucht, aber trotzdem funktionierte der Wagen weiter ausgezeichnet. Die französische Gesellschaft, die wir oben bereits erwähnten, wurde aufgesucht, aber sie hatte kein Benzin verfügbar, und hatte den Anschein, daß man einen ganzen Monat warten müsse, ehe eine Lieferung von Bamako eintreffen würde. Doch hier erbot sich der Kapitän, der diese Garnison kommandierte, aus den Lagerbeständen des Gouvernements den Brennstoff abzugeben, in der Voraussetzung, daß dieser später wieder ersetzt werden würde. Er verschaffte ferner einen Führer, der den Weg bis In Tassit, 130 km von Gao

Die hier gezeigte Fährte, die beste während der ganzen Fahrt, brachte Herrn King, Pater Duffy und den Lastkraftwagen über den Welle-Fluß im Kongogebiet. Als Floß dienen Einbaum-Kanus von Eingeborenen





Kano, Nord-Nigeria, am Rande der Sahara, ist eine der größten und ältesten Eingeborenstädte in Afrika mit 80-100 000 Einwohnern

entfernt, zeigen sollte. Obgleich es auf der Karte verzeichnet ist, besteht in Tassit tatsächlich nur aus einer Zisterne. Er riet Sir Charles Markham und Baron Blixem auf dem ganzen Wege, alten Spuren zu folgen, dann könnten sie damit rechnen, zwei weitere Zisternen zu finden, eine in Tabankort und die andere in Asselagh.

Bisher hatte man seit Kano 1680 km zurückgelegt. Ein geschlossener Pfad durch Dornbüsche und um aufgewehte Sandbänke brachte die Fahrer allmählich nach in Tassit, wo sie die Nacht über zubrachten. Der Führer wurde am nächsten Morgen bezahlt, und einige Stunden später erreichte man den kleinen verlassenem Vorposten Tabankort.

Von hier ab wollen wir auszugsweise das Tagebuch von Sir Charles Markham die Geschichte zu Ende erzählen lassen; denn die realistische Atmosphäre würde durch eine Nacherzählung verlorengehen. Am 2. April zeigt sein Tagebuch folgende Eintragung: „Dieser sogenannte Posten (Tabankort) ist jetzt vollkommen verlassen. Es ist unverständlich, daß er überhaupt jemals existieren konnte. Die Hitze ist einfach unbeschreiblich. Das Wasser ist fast so salzig wie Seewasser. Wir entschlossen uns, unsere beiden 45-l-Wasserbehälter nicht zu füllen, da wir laut des Kapitäns Aussage (in Goa) ungefähr 100 km weiter einen anderen Brunnen treffen sollten, dessen Wasser besser sein sollte. Wir füllten nur unsere beiden 18-l-Kannen, die am Trittbrett befestigt waren, weil wir wegen des hohen Heißwasserverbrauchs, selbst bei nur 25 km pro Stunde, den Kühler alle 15 km neu auffüllen mußten. Wir setzten unsere Reise fort, keine weiteren wegweisenden Steinhaufen, nur alte Spuren der 6-Rad-Wagen der Trans-Sahara-Company, die die Wüste durchkreuzen, wenn Reisende ihr Leben aufs Spiel setzen wollen. Diese Fahrzeuge führen eine komplette Empfangs- und Sendestation mit sich. Sie können auf diese Weise zu jeder Zeit mit der Außenwelt in Verbindung treten.“

Weiter ging die Fahrt, die Spuren waren stellenweise fast unmöglich zu erkennen. Am Mittag hatten wir noch keinen Brunnen gefunden, fuhrn aber weiter und dachten, daß der Kapitän in der Berechnung der Entfernung vielleicht einen Fehler gemacht hätte. Um 6.30 Uhr nachmittags kamen wir zu der Einsicht, daß wir entweder den Brunnen verfehlt hätten, oder daß die Spuren nicht dahin führten.

Wir waren so vor die Wahl gestellt, entweder umzukehren und in Tabankort Wasser aufzunehmen, was in Wirklichkeit eine Rückfahrt bis Gao bedeutete; denn wir hätten nicht genügend Brennstoff gehabt, um von Tabankort nochmals in die Wüste zu fahren, oder aber den anderen Weg weiterzufahren, der in den Tod lockte. Umzukehren wäre der bessere Ausweg gewesen, aber die Fahrt war bisher so schlecht, daß wir daran zweifelten, ob der Wasservorrat zur Rückfahrt ausreichen würde. Wir würden auch den Wind von hinten haben, so daß der Motor sich noch mehr überhitzen würde. Weiterfahren bedeutete einen Weg in den fast unendlichen Raum der gefährlichsten Wüste der Welt. Wir hatten nur noch 23 l Wasser übrig. Ali (der Eingeborene) war vollkommen mutlos, er lag auf dem Boden des Wagens schluchzend und wehklagend.

Wir schrieben beide unsere Entscheidung auf ein Stück Papier, so daß keiner sagen konnte, daß der andere zuerst vorschlug, was man jetzt tun sollte. Wir stimmten beide dafür, weiterzufahren. Wir waren gezwungen, uns von unserer Ausrüstung, Nahrung, Kleidung und unseren zwei großen Wasserbehältern zu befreien.

Wir waren uns — wenigstens während der ersten Zeit — des Ernstes unserer Lage vollkommen bewußt. Wir fühlten uns so klein, so verlassen in dieser unendlichen Weite, ein Meer von Sand um uns herum und als Hintergrund die brennende Sonne. Die Wüste kennt kein Erbarmen. Wir trafen zuviel Zeugnisse dafür: die Schiffe der Wüste — Kamele. Ihre Skelette erzählten ihre eigene Geschichte — das Fehlen von Wasser. Das Wasser, das uns in Tabankort als nicht einwandfrei erschien, schmeckte auf einmal wie Champagner. Und weiter ging es Kilometer für Kilometer, kein Zeichen unseres Vorwärtkommens, als daß nach je 15 km der Motor das Minimum unseres

Wasservorrats verringerte. Um 2.30 Uhr nachts mußten wir wegen Erschöpfung anhalten. Jeder bekam ein kleines Glas Wasser und trockenen Keks.

3. April. Wir starteten um 5.30 Uhr morgens; keiner hatte dem anderen viel zu sagen. Die Fahrt wurde noch schlimmer; denn man mußte teilweise große Eisenbleche unter die Räder legen, die sonst bis zu den Achsen in den Sand eingesunken wären. 4 Fuß vorwärts. Halt. Sand wegscharren. Eisenbleche unterlegen. Wieder vier Fuß vorwärts und so weiter, Hunderte von Metern, am Ende durch tiefen angewehten, losen Sand.

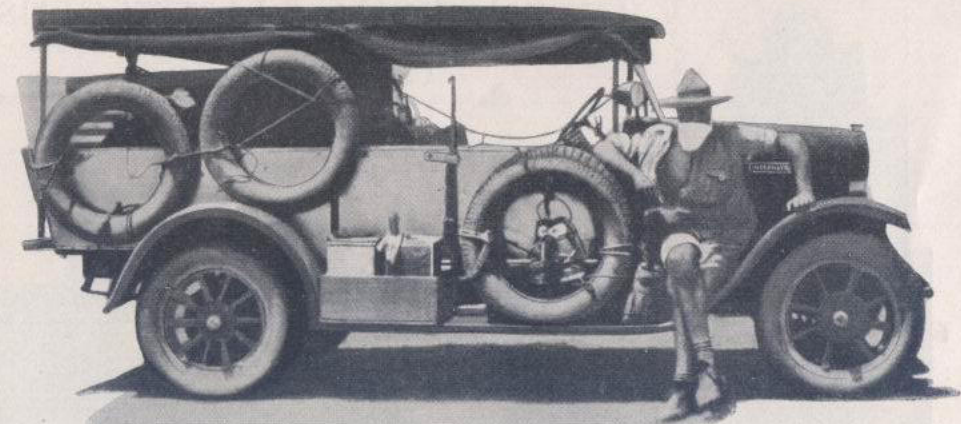
Um 5.30 Uhr nachmittags hatten wir jegliche Spur verloren. Wir machten einen großen Bogen, konnten aber keinerlei Fahrte finden. Unsere einzige Hoffnung lag jetzt auf unserem Kompaß. Wir besaßen nicht einmal eine genaue Karte, nur eine gemeine Kleinskala-Karte von Afrika. Wir hatten nur noch knapp 7 Liter Wasser und waren erst auf der Hälfte der Strecke.

4. April. Um 5 Uhr morgens los, nördlicher Kurs. Der Sand, wenn möglich, noch schlimmer als gestern, das Wasser im Schwinden. Wir hören auf zu trinken. Unsere Lage war vollkommen hoffnungslos. Um 12.30 Uhr mittags stoßen wir wieder auf die alte Fahrte. Wir freuten uns darüber, fühlten aber, daß es kaum noch etwas ausmacht. Um 1.30 Uhr mittags sehen wir einen Fleck am Horizont. „Was ist das?“ fragen wir einander. Es ist eine Trommel. Kann sie Wasser enthalten? Wir beschleunigen unsere Fahrt. Leer! Wir können unsere bittere Enttäuschung nicht beschreiben! Die neugewonnene Hoffnung sank zu Boden! Leer!

Um 3.30 Uhr nachmittags gelangen wir in ein tiefes, sandiges Tal. Der Wagen sinkt dieses Mal bis zu den Achsen ein und hält an. Wir haben nur noch ein Quart Wasser. Für den Motor? Für uns? Wir nehmen jeder einen Mundvoll, der Motor bekommt den Rest und verlangt nach mehr. Wir winden den Wagen wieder herauf und legen die Eisenbleche unter die Räder. Große Rauchwolken kommen unter der Haube hervor. Wir erklimmen die kleine Anhöhe mit vielen Schwierigkeiten. Was sehen wir? Nein, es kann nicht sein! — — — Aber doch! Fünf Trommeln standen verlassen ungefähr 1½ Kilometer entfernt.

Der „International“ wird auf das äußerste angetrieben. Auf halbem Wege zu den Trommeln stoßen wir wieder auf eine Strecke losen Sandes. Blixem steigt aus dem Wagen und wankt auf die Trommeln zu. Sein Schritt ist unsicher, ich fühle es. Ich sehe Blixem die nächste Trommel schütteln, sie ist anscheinend voll, aber ist es Wasser oder Benzin? Mit fieberischer Hast kommt er zurück, um einen Schraubenschlüssel zu holen. Wir arbeiten wieder mit unseren Eisenblechen und halten vor den Trommeln. Es vergeht etwas Zeit, ehe die erste geöffnet ist, um unser Schicksal zu entscheiden. Es ist Wasser! Wir trinken und trinken das köstliche Naß, das neues Leben durch unsere Adern gießt. Wir sind gerettet. Wir fühlen es wenigstens, obwohl wir jetzt ungefähr den halben Weg durch die Wüste zurückgelegt haben. Wir sehen die scheinbar unendliche, ausgestreckte Tanezruft-Wüste, die sich weit am Horizont verliert. Unsere ganze Lage hat sich in einem Augenblick geändert. Wir gebrauchen einige Zeit, um den armen Ali wieder lebendig zu machen, — Eingeborene haben weder Mut noch Ausdauer.

Diese Aufnahme wurde inmitten der Tanezruft-Wüste gemacht. Wegen der ungeheuren Hitze mußten Sir Charles Markham und Baron Blixem eine leichte Binde vor dem Mund tragen



Vier Trommeln waren voll und die fünfte zwei Drittel voll. Wir nahmen soviel wir tragen konnten. Es schien so, als ob die Wassertrommeln von der Trans-Sahara-Company abgeladen worden waren. Wir starteten wieder voller Hoffnung, der Sand war etwas besser und deshalb konnten wir unsere Durchschnittsgeschwindigkeit erhöhen. Der Benzinverbrauch war natürlich groß gewesen. Wenn die Umstände so wie in den letzten Tagen geblieben wären, hätten wir noch einer anderen Gefahr gegenübergestanden, das Benzin vollkommen zu verbrauchen, bevor wir Reggan erreichten.

Die Fahrt während der letzten vier Stunden war ausgezeichnet, bis die Spuren am Fuße einer 15 m hohen Düne verloren gingen. Wir hielten hier zur Nacht an, um einige Stunden auszuruhen.

Am nächsten Morgen wurde bald ein Weg um die Sanddüne herum gefunden die Fahrt ging so gut, daß sogar für lange Strecken Höchstgeschwindigkeit eingeschaltet werden konnte. Der Wagen war jetzt in der Mitte der Tanezruft-Wüste, wo es, soviel man weiß, noch nie geregnet hat. Der Wagen wurde während der ganzen Nacht weitergefahren und die Zivilisation, oder wenigstens ihr äußerster Vorposten, wurde am 6 April, vorm. 10.30 Uhr, erreicht. Seit Kano waren 3010 Kilometer zurückgelegt worden, die letzten 1200 Kilometer ohne Wasser und ohne ein menschliches Wesen zu sehen. Reggan ist das Hauptquartier der Trans-Sahara-Company. Am frühen Abend desselben Tages hielt man in Adrah, dem äußersten Militär-Vorposten in Südalgerien. Hier wurde ein Tag verbracht, um unseren Benzinvorrat wieder aufzufüllen und dann ging es weiter mit der Aussicht auf weitere 20 Stunden Fahrt pro Tag.

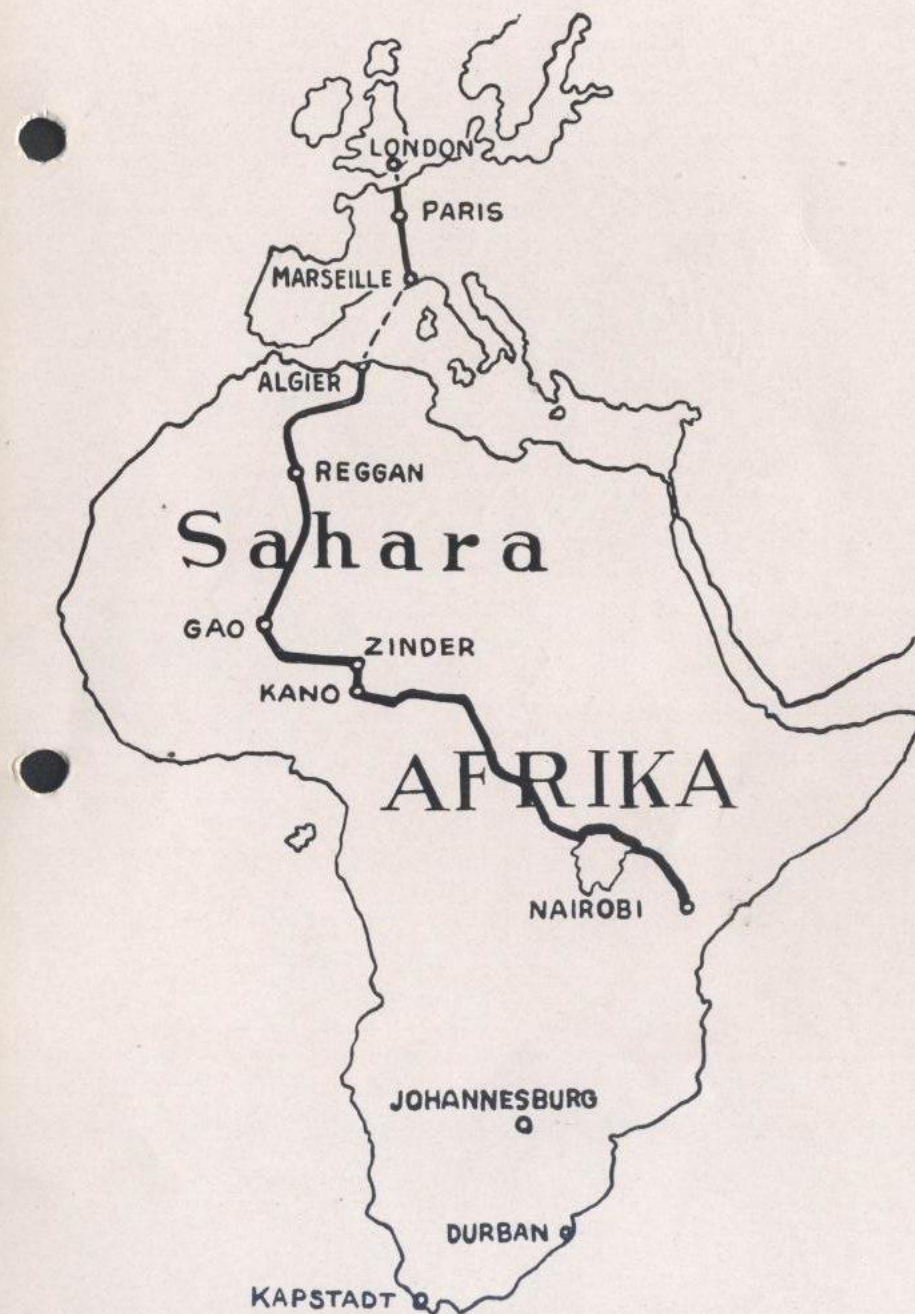
Wir fuhren am 9. April abends von Adrah ab und kamen am folgenden Morgen früh in Timinium an. Am folgenden Tage passierte nichts von Bedeutung, und nach einer schwierigen Fahrt über scharfe Kieselsteine und loses Geröll erreichte man Garday. Jetzt waren aber die Hauptschwierigkeiten der Reise vorbei; denn von hier an konnte der „International“ auf der weltbekannten Route-Nationale fahren. In Laghuat wurde noch einmal Brennstoff aufgenommen, wo man abends am 11. April ankam. Der nächste Tag führte Sir Charles Markham und Baron Blixem nach Algier und verlief sehr gut, denn die Straße war in ausgezeichneter Verfassung und erlaubte eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 50 km pro Stunde. Um 3 Uhr nachmittags dieses Tages kam man in Algier an und stellte fest, daß in den sechzehn letzten Tagen 4535 km zurückgelegt worden waren.

Von Kano bis Algier hatte der Motor 760 Liter Benzin und, wie bereits gesagt, 4½ l Öl verbraucht. Die Bereifung hatte keine wirklich ernsthaften Schwierigkeiten bereitet und hatte viel ausgehalten, wenn man bedenkt, daß die Reise über Dornengestrüpp, Hügel mit scharfen Steinen, und losem Sand, der so heiß wurde, daß man ihn kaum berühren konnte, ging. Von Algier wurde das Fahrzeug nach Marseille von dort aus nach Paris gebracht. Jetzt steht es in den Ausstellungensräumen der International Harvester Company of Great Britain, Ltd. 259, City Road, London, und kann dort besichtigt werden.

So endete die Reise, die begonnen und ausgeführt wurde ohne vorherige Wegkenntnis und ohne besondere Reisevorbereitungen irgendwelcher Art, und die neben menschlicher Tatkraft und Entschlossenheit noch etwas anderes zeigte, die überragende Qualität und Widerstandsfähigkeit des

## „INTERNATIONAL“ LASTWAGENS

*Adrah, die erste französische Militär-Poststation, die Sir Charles Markham und Baron Blixem-Fineke in Südalgerien erreichten*



Die Karte zeigt die fabelhafte Leistung des „International“ 1-t-Lastwagens von Nairobi bis Algier, die in zwei Etappen durch Zentralafrika und die Sahara unternommen wurde.