18.08.2007 Bangui - Kampala

Beigesteuert von Adrian Guggisberg
18.08.2007

An der Grenze des Möglichen, über der Grenze des Erlaubten...
Wieder einmal eingeladen, diesmal von einem französischen Lehrerpaar, wartete ich in Bangui auf den einzigen möglichen Reisepartner für eine Kongoquerung. Einer mit dem selben Willen, der selben Ausdauer, Erfahrung und vor allem Leidensbereitschaft. Einer der mit Kompass navigierend, im dicksten Nebel und Schneetreiben schon fast im Gletscherspalt verschwunden, doch noch mit kommt auf den zweiten 4000er am selben Tag. Mein Bruder Urs.
Yaounde – Bangui mit dem öffentlichen Verkehr sei viel zu gefährlich, bekam ich von jeder befragten Person zu hören, und so begann ich mir langsam Gedanken zu machen. In der Tat, eine harte Afrika-Einstiegsprüfung, wenn alle 50 km ein Checkpoint mit geldgierigen Beamten kommt, auf einer Strecke wo nicht selten einer weggetragen werden muss. (Siehe Kurzbericht) Plötzlich blitzte das vertraute Orange der Zweifel-Chips-Verpackungen vor den mit Netzen geschützten Fenstern auf - Urs stand müde, hungrig und mit wundem Sitzleder vor der Tür.
Nach dem das Kongo-Visum besorgt, mein Sattelgestell geschweisst, die Amöben im Bauch zu zappeln aufgehört hatten und dem Taschendieb der Geldbeutel aus der Hand geschlagen war, ging die Reise los. Und sie begann gleich mit einem Nachteil des Reisens zu zweit. All mein Gepäck abgeladen, fuhr ich zurück um das vergessene Badetuch zu holen. Krtsch! Die Kette lag zerrissen am Boden. Weder Werkzeug noch Geld mit mir führend, blieb mir nichts anderes übrig als die 12 km durch die Stadt „trotinettelnd“ zurück zu legen. Auf einer Strecke von 180 km war die West–Ost Hauptachse der Zentralafrikanischen Republik noch asphaltiert. Dann inkrementierte die Strasse ihre Klasse beinahe täglich bis sie einem schlechtem Schweizer Feldweg entsprach. Die Statistik der begegneten Autos lag durchschnittlich bei 5:4 pro Tag; nur dank den Missionsfahrzeugen lagen die fahrenden Vehikel jeweils knapp vor den am Pistenrand in Reparatur stehenden. Da die Sicherheitslage angespannt ist, verzichteten wir aufs Campieren und fragten jeweils den Chef du Village für eine Übernachtungsmöglichkeit. Ein Platz unter einem Dach wurde für uns frei gemacht, oft wurden lokale Speisen zubereitet und lange in der Dunkelheit ums Feuer gesessen und geredet. In den Städten, oder was nach dem Abzug der Franzosen noch übrig geblieben ist, wurden wir oft von weissen NGO Mitarbeitern oder Missionaren eingeladen. Sie freuten sich über die Abwechslung und wir saugten gierig die von Wikipedia unterschiedlichen Informationen über Land und Leute auf. Leider bekamen wir immer das selbe zu hören: seit 30 Jahren geht es mit dem Land bergab.
Immer noch fuhren wir alle 50 km in einen Checkpoint. Meist durften wir nach 30 Minuten erzählen und lustigen, absichtlich falschen Sango-Versuchen (Landessprache), passieren. In Bangassou jedoch mussten wir zwei mal am selben Tag all unser Material auspacken und vorführen. Selbst der Kugelschreiber wurde auseinander geschraubt, von der Zahnpasta gekostet und am Deodorant geschnüffelt. Es war nicht die Zahnpasta mit dem falschen Geschmack, sondern die einfache Möglichkeit an Geld zu kommen, die die Beamten unsere Pässe nicht zurück geben liess. Am nächsten Tag pochten wir wie immer wenn es hart auf hart ging, auf das offizielle Reglement. Tatsächlich wurde zu unserem Erstaunen das erste Mal im Papierchaos ein Dokument mit Taxen gefunden. Dieses wies aber nur die Hälfte des verlangten Betrages auf. Obwohl wir die entscheidenden französischen Worte nicht verstanden, behaupteten wir der Artikel treffe nicht auf uns zu. Nachdem wir während einer weiteren halben Stunde freundlich über Europa erzählt hatten, durften wir das Büro des Chefs verlassen. Als dieser den Untergebenen mitteilen musste, dass es keine Beute zu verteilen gebe, wurden ihre Mienen und Blicke so böse, dass wir sofort zurück ins Kirchenzentrum flüchteten.
Trotz enormer Militär- und Polizei-Präsenz sind auch private Fahrzeuge oft mit getarnten, Sonnenbrillen tragenden AK47-Typen bemannt, was unser Gefühl als Statisten im Film ‘Blood Diamond’ mitzuspielen, verstärkte. Und trotzdem schlagen Wegelagerer immer wieder zu. Auf berüchtigten Abschnitten hielten wir die von der Lawinenhangquerung bei Skitouren bekannten Entlastungsabstände ein. Das Lawinenverschüttetensuchgerät wurde durch Bärenpfeife und Zeichensprache ersetzt… immerhin die Psyche war beruhigt. Wir hatten Glück. Mit den "Coupeur du route" hatten wir nie Probleme, jedoch wurden wir wegen Missachtens von Verkehrsregeln beinahe verhaftet. Auf einen riesigen, an diesem Tag beinahe menschenleeren Marktplatz fuhren wir von der Rückseite her. Mit dem bestem Willen konnten wir das Veloverbot nicht sehen. Die umstehenden Leute wollten es bei einer Warnung belassen, der Gesetzeshüter aber wollte uns zum Bürgermeister schleppen. Langsam folgten wir ihm, bis wir realisierten, dass in diesem Ort kein motorisiertes Gefährt vorhanden war. Auf Drei traten wir in die Pedale und flüchteten trotz den afrikanischen ssssst, ssssst-Rufen des wütenden Beamten. Bald sollten wir erfahren, dass das alles nur ein Aufwärmen für den Kongo war. Zentralafrikanische Republik
Ein armer afrikanischer Staat der zusätzlich unter den Binnenland - Nachteilen leidet. Einzig Tropenholz exportieren scheint rentabel genug zu sein. Wie können Agrarprodukte konkurrenzfähig sein, wenn über 600 km zum nächsten Hafen überwunden werden müssen? Die reinen Transportkosten gingen ja noch, doch bewiesen wird momentan das Funktionieren vom Roadpricing. Alle 50 Kilometer müssen geldhungrige Beamte befriedigt werden. Der für ein Binnenland lebensnotwendige Grenzverkehr wird abgewürgt. Die Preise steigen rasant, Benzin- und Mehlknappheit selbst in der Hauptstadt, sind an der Tagesordnung.
Die Zentralafrikanische Republik, grösser als Frankreich, hat fast keine eigene Wirtschaft (nur gerade 23 Steuern zahlende Firmen) – wie ist ein solches Land regierbar? Im zentralistischen Gefüge bekommt die Landbevölkerung gar nichts mehr ab. Die ist selbstversorgend und wer sein Lehmhaus mit Wellblech decken kann, gilt bereits als reich. Und trotzdem, wir wurden in den Dörfern empfangen und behandelt wie Ehrengäste. Viele werden aber enttäuscht werden, da wir sicher nicht die herbeigesehnten Vorboten der glorreichen touristischen Zeiten waren…

Unzählige E-Mail hatten wir verschickt, in Kisangani Leute ausfindig gemacht, viele Gespräche geführt um an Informationen

über den Nordosten der riesigen Demokratischen Republik Kongo zu kommen. 95 Prozent der Rückmeldungen waren gleich: Zu gefährlich, unmöglich und schon gar nicht in der Regenzeit. Wir wussten um die drei Meter tiefen Schlammlöcher, die nicht mehr existierenden, für Autos nicht passierbaren Pisten, und dass Güter ausschliesslich mit dem Rad transportiert werden. Letzteres war unsere Hoffnung. Wenn lokale Leute durchkommen, muss es für uns auch möglich sein. Mit Hilfe der Informationen eines Tierschützers und Fotografen, dem Buch "Durchgedreht, in sieben Jahren mit dem Fahrrad um die Welt" von Claude Marthaler, und einem veralteten "Durch Afrika" Reiseführer, arbeiteten wir unsere Route aus. Es galt grosse Orte zu meiden (Zentren von Polizei, Militär und Immigrationsbehörden), extrem schlechten Pistenabschnitten auszuweichen und einen Weg zwischen den ugandischen Lord-Resistance-Army-Rebellen im Norden und den ruandischen und ugandischen Rebellen in der Region Bukavu/Goma, nach Uganda zu finden.

Ohne Ausreisestempel, weil wir nicht bezahlen wollten, setzten wir mit mulmigem Gefühl in einem wackligen Einbaum über den Grenzfluss. Auf alles gefasst, eine Reise ins Ungewisse. Die erste Registrierungsgebühr konnten wir noch ausschlagen, der Zollbeamte der 20 US-Doller pro Person verlangte, war hartnäckiger. Eine heftige Diskussion entbrannte. Natürlich konnten die Beamten keine Tarifliste vorlegen und wir weigerten uns Schmiergeld zu bezahlen. Man darf sich da aber nicht zwei sich hassende, aufs letzte bekämpfende Parteien vorstellen. Wir sind in Afrika. Nach drei Stunden verhandeln wurden wir vom Zöllner zum Abendessen eingeladen, wir zeigten unsere Fotos von der Schweiz und unserer Familie, dann lenkte eine Partei wieder aufs eigentliche Thema und das Streitgespräch entflammte von neuem. Müde vom Diskutieren, durften wir uns um 22.00 Uhr in einem Raum des Zollhäuschens, immer noch ohne Pässe, aufs Ohr legen. Im Morgengrauen wurden die Verhandlungen fortgeführt. Wir kämpften wie die Löwen um unsere Ehre und Überzeugungen. Mein MP3-Player wurde als Satelliten-Telefon eingesetzt und ich “telefonierte”, halb deutsch, halb französisch, mit dem Botschafter. Die Frau des Zollbeamten meldete sofort, dass ich am Telefonieren sei und der Chef kam im Stechschritt um die Ecke. Er war beeindruckt und wütend, von den 40 USD wollte er aber nicht abrücken. Auch sein Fahrrad sollten wir zusätzlich und nicht anstelle des Betrages fit machen. Deutlich zeigte er, dass es im sehr egal sei, ob wir hier eine Woche oder drei Monate warten würden. Immerhin gingen wir mit wehenden Fahnen unter. Wer einen Staat wie diesen bereisen will, muss sich den lokalen Spielregeln fügen. Alles was wir nach 24 Stunden erreicht hatten, war das Versprechen, dass es keine weiteren Taxen mehr gebe, eine Quittung und ein Klopfen auf die Schultern mit der anerkennenden Bemerkung, dass er in seinem Leben noch nie so sture und hartnäckige Personen gesehen habe.

Endlich wollten wir in die Pedale treten, aber nichts da. Wir wurden ins nächste Büro gebeten. Ausweise und Versicherungsbelege für die Fahrräder wurden verlangt, ein Trick auf den wir vorbereitet waren. Wortlos, ohne uns zu sträuben, überreichten wir unsere deutschen Krankenkassenkarten und diese wurden zähneknirschend akzeptiert. Im nächsten Büro angekommen, sollten wir sämtliche elektronischen Geräte registrieren lassen. Ein Fotoapparat schlug mit 30 USD zu Buche… welch ein Glück, dass die im Schlafsack versteckten Kameras am Vortag bei der Durchsuchung nicht gefunden worden waren. Als weitere Taxen für andere Geräte gefordert wurden, jagte es mir den Nuggi heraus. Laut und klar den Zollchef zitierend "es gäbe keine weiteren Taxen mehr", wiesen wir das Formular zurück, packten unsere Sachen und verliessen den Raum. Mit Erstaunen stellten wir fest, dass die afrikanischen Beamten, die sonst immer spiegelbildlich reagieren, uns gewähren liessen. Wir packten unsere Räder und brachten so schnell wie möglich viel Distanz zwischen uns und die Grenze. Was gar nicht so einfach war. Die Piste, immerhin auf unser Michelin Karte (1:4 Millionen) eingezeichnet, war ein gerade noch 50 cm breiter „Wanderweg“. Unzählige Male mussten wir über halb zerfallene, glitschige Baumstammbrücken balancieren. Am späten Nachmittag erreichten wir einen grösseren Ort und wollten sofort bei der Kirche untertauchen. Zu langsam. Ein Beauftragter der Immigrationbeamten erwischte uns noch vor dem Tor und schleppte uns zurück auf den Posten. Alles Material durchsuchen, langwierige Registrierung, und nun wollte auch noch der Beamte vom Transportministerium 100 USD für fremde Fahrräder. Das Fass zum Überlaufen brachte der Kalaschnikow tragende Velobewacher, der nun auch noch die hohle Hand machte weil es nach 18.00 Uhr war. Diesmal spuckte Urs den Nuggi aus. "Wir gehen!“ der Transportbeamte solle mit dem Gesetzesartikel morgen zur Kirche kommen, wenn er etwas von uns wolle. Und wieder funktionierte es auf die wütende Weise. Noch vor dem Morgengrauen standen wir auf, doch als wir die Zahnbürste im Mund hatten, tauchte der Beamte mit dem verlangten Artikel auf. Voiture de l'étranger: 50USD. "Ce sont des voitures avec deux roues" (das sind Autos mit zwei Rädern). Da er vom Kalaschnikowträger verlassen worden war, lachten wir, verneinten abermals vehement, bestiegen unsere "Autos" und flohen.

Die Wege sind für Fahrzeuge mit Rädern nebeneinander nicht passierbar. Mehrmals täglich brachten quer über den Weg liegende Äste, Steine, Wurzeln und Sand uns zu Fall. Glück gehabt wer nur im Busch landete, Pech wer die "flaque d'eau" erwischte.

Da wir nicht Unmengen Esswaren mit uns führen konnten, waren wir auf das magere lokale Angebot angewiesen. Es gab mit Sand durchsetzten Maniok, Maniok und Maniok. Luxus waren Bananen, Erdnüsse und Betabeta. (Kekse aus Bananen und Maniok) Auf grösseren Pisten verkehrten so viele Velotransporteure, dass es Strassenrestaurants gab mit Mais, Maniok, Reis, Bohnen und Affenfleisch im Angebot. Die Unterkünfte für die Transporteure, Palmenblätterdächer mit Feuerstellen, waren auch für uns wie gemacht.

In Bondo fanden wir wieder Unterschlupf in der Kirche. Blöd nur, dass auch der Chefzöllner der Region Gast war. Sofort wurden wir für den nächsten Tag ins Büro beordert. Plötzlich die Idee: mit der Quittung können wir unserem Freund von der Grenze nachträglich eins auswischen. Die Nachricht der verrückten zwei Weissen die eine Quittung haben, war leider durchgekommen und der Chef am nächsten Tag weder auffind- noch erreichbar.

Hier jeden Zwischenfall mit den Beamten, die selbst mit Formularen aus Mobutus Zeiten an uns verdienen wollten, festzuhalten, würde den Speicherplatz meines Hostservers sprengen. Wir lernten die Spielregeln kennen und wehrten uns schon vehement wenn an "un petit rien" nur gedacht wurde. Liessen uns geduldig bis zu vier mal pro Ort registrieren, mussten aber auch einmal einem Übereifrigen sein Handy klauen um es später gegen unsere Pässe eintauschen zu können.

Der beste Trick aber war, selber die Formulare auszufüllen um dann vom Beamten 10 USD zu verlangen. So war der Gegenseite schon der Wind aus den Segeln genommen, bevor der Mann überhaupt fragen konnten. Trotz all dem Klagen verstehen wir natürlich auch die andere Seite. Wovon leben, wenn von 12 Monatslöhnen in den letzten Jahren im Schnitt nur 4 ausbezahlt wurden? Ist nicht jeder, der dem reichen Weissen, und das sind wir für hiesige Verhältnisse, Geld abluchsen kann, ein kleiner Robin Hood?

In Bili blieben wir bei einer über 80jährigen norwegischen Missionarin, die 1946 in den Kongo gekommen war, drei Tage hängen. Als einzige übrig gebliebene Weisse hilft sie Brücken und Krankenstationen finanzieren und erhalten. Zudem konnten wir unseren Undercoverauftrag unseres Tierschützers und Route-Informanten erfüllen: Versuchen ob es möglich ist Elefanten- und Schimpansenfleisch zu bekommen. Zweitens herausfinden wie das Projekt "Höhere Abnahmepreise für Kaffee, dafür keine Jagd auf geschützte Tiere mehr" läuft. Fazit: die Leute sind begeistert über den hohen Abnahmepreis. Nebenbei wird eingeräumt, dass man das Fleisch zwar nicht mehr auf dem Markt kaufen kann... dafür aber in privaten Häusern. Die „Wanderwege“ führen durch zauberhafte Bambustunnels oder durch klassischen, leider leer gejagten Regenwald. Immer wieder mussten wir absteigen, uns unten durch, über oder um wegversperrende Baumriesen kämpfen, oder durch Schlammpfützen waten. Mehrmals täglich galt es die Kette zu reinigen und neu zu schmieren. In Isiro hatten wir die Adresse eines Holländers, der leider gerade in Europa in den Ferien war. Trotzdem wurden wir von seiner Familie herzlich umsorgt, beherbergt und bekocht. Dank der Beziehungen des Schwiegersohnes hatten wir, trotz vier mal Registrieren, keine Schwierigkeiten. Dieser hatte unter Mobutu ein staatliches Stipendium um im Ausland zu studieren und nun unter Kabila noch immer ein Ticket vom Staat für Gratis-Reisen und viele weitere Privilegien. Er führte uns mit dem Motorrad durch die Stadt, liess unsere Kleider und Fahrräder waschen und nahm uns mit in den Ausgang. Wieso, fanden wir heraus bevor er uns mitteilte, dass er 14 Kilogramm Gold gekauft habe. Er wollte uns mit kiloschwerem Armschmuck in die Schweiz fliegen lassen oder uns ganz allgemein als Handelspartner gewinnen. Sein Ziel ist bald Politik zu studieren... für uns war es spannend zu sehen aus welchem Elfenbein die kongolesische Elite geschnitzt ist.

Die nächsten Etappen bestätigten, nein übertrafen, die Gerüchte über die haarsträubenden Pistenzustände. Bis anhin waren es nur Velofahrer, jetzt wühlten auch 4x4-Fahrzeuge und Lastwagen im Schlamm; mit verheerenden Folgen. Die Camions fahren rein in die bis zu drei Meter tiefen Schlammbäder, bleiben stecken. Der Dreck wird mit Kesseln am Pistenrand angehäuft, (dort wo die Radler passieren, wollen sie nicht stundenlang warten). Das Loch wird noch tiefer, die Räder mit Holz und Bambus unterlegt, und wenn der Truck nach stundenlanger harter Arbeit aus dem Loch ist, fährt er 100 Meter und ersäuft im nächsten Loch. Der tägliche Tropenregen befördert den angehäuften Schlamm zurück in die jetzt noch tieferen Löcher. Laster brauchen für die schlimmsten 138 km ganze ACHT Tage!

Wir genossen anfangs die breite Piste mit zwei Radspuren und kurvten lustvoll um die Pfützen. Die Wasserlöcher wuchsen, wurden Pisten breit und von mal zu mal tiefer. Wir wechselten auf die Sandalen, pedalten mit Schuss um ans andere Ende zu kommen durch die mittlerweile Knie tiefen Wasserlachen. Als der Wirt beim Mittagessen meinte, die Piste sei bis jetzt gut gewesen, der schlimme Teil komme erst noch, glaubten wir ihm kein Wort. Leider sollte er recht behalten. Der Schlamm setzte ein und mit ihm das Fluchen. Im zähflüssigen Dreck war es einer Person unmöglich das Rad zu schieben. Hebelte man das Vorderrad heraus, versank das hintere. War das hintere oben so ankerte das vordere. Brachte man es mit letzten Kräften fertig das Rad zu heben, stand der Morast bis zu den Waden und verunmöglichte einem einen Schritt zu tun. Gelang dies dennoch, blieb sicher die Sandale im Dreckloch zurück. Deshalb zurrten wir die Sandalen mit Schnüren an den Füssen fest und halfen uns gegenseitig die Dreckesel Meter für Meter vorwärts zu schleppen. Steine blieben zwischen Fusssohlen und Sandalen klemmen und scheuerten die Füsse wund. Als in den nächsten Tagen das Wasser auch noch von oben kam, wurde der Kampf um die psychische Dimension erweitert. Zum Glück erreichten wir zwischen durch einen grösseren Ort mit nicht verlassenen christlichen Missionen. Eine Dusche, ein Dach über dem Kopf und eine andere Speise als Maniok bedeuteten den Himmel in der Schlammhölle.

Am meisten litt das Material. Bremsbeläge die sonst 3-4 Monate halten, waren in 6 Tagen durchgeschliffen, was uns zwang eine Bremse auszuhängen. Die Zacken des mittleren Kranzes waren zu Zinalrothörnern verkommen, sprich unbrauchbar geworden. Gönnten wir uns einmal eine Pause, waren stundenlanges Veloputzen, Material warten und reparieren angesagt.

Die Erleichterung war riesig als wir die UN-Stadt Beni, auf von Chinesen verbesserten Pisten, erreichten. Eingeladen in einer WG russischer Piloten, galt es wieder zu Kräften zu kommen. Und das taten, ja mussten wir. Die Sirupgläser voll Wodka konnten wir meist noch umgehen, beim Essen liessen sie aber keine Ausreden mehr gelten. Obwohl wir schon mehr als die für Radler übliche doppelte Portion verdrückt hatten, wurden die Teller noch ein mal Rand voll gefüllt. Einige der wenigen französischen Ausdrücke die sie beherrschten: "recharger les batteries". Und noch das Dessert oben drauf. Unfähig uns zu bewegen, schauten wir russische Nachrichten und Airshows.

Der Zufall wollte es, dass wir am Ruwenzori, dem dritt höchsten Berg Afrikas, vorbei kamen. Dank der unsicheren Lage im Kongo ist eine Besteigung fern ab von anderen Touristen, relativ günstig möglich. Eine Gelegenheit die sich Alpinisten nicht entgehen lassen. (Siehe Kurzbericht)

Ausgenommen der Fragerei, wo denn der Ausreisestempel für die Zentralafrikanische Republik sei, hatten wir keine Probleme an der Grenze. Geschafft! Erleichtert fielen wir uns in die Arme. Die holprige, löchrige Piste war mit einem Schlag fertig und nach 2000 km grösster Strapazen durften wir wieder die Ringläufigkeit asphaltierter Strassen fühlen. Angst um unsere Sicherheit hatten wir im Kongo nie, und trotzdem war der Landeswechsel eine Erleichterung sondergleichen. Mit Freuden kochten und zelteten wir in den endlosen Savannen. Was wir nicht für möglich hielten, trat ein. Auf den nächsten Kilometern kamen wir noch langsamer vorwärts als im Kongo. Der Grund war aber erfreulich. Elefantenherden kreuzten die Strasse, Gazellen, Büffel, Fischadler und Nilpferde waren zum Streicheln nahe.

Erstaunlicherweise durften wir den Queen Elizabeth Nationalpark mit dem Fahrrad erforschen. Der Vorteil, ohne Motorenlärm die Tiere NICHT aufzuschrecken, war gross. Das Herz begann aber zu pöpperlen, als das acht Meter

entfernte Nilpferd plötzlich den Kopf hob und wütend zu schnauben begann. Trotz allem, auf den Löwentreck bei Dämmerung wagten wir uns nicht und nahmen die Strasse Richtung Kampala bzw. Entebbe unter die Räder.

Demokratische Republik Kongo

Ein Land, für welches einzig die Bezeichnung 'failed State' zutrifft, zumindest für den von uns durchradelten Nordosten. Das einmal funktionierende Post- und Telefonnetz gibt es nicht mehr. Pisten die vor 15 Jahren noch mit dem Auto befahrbar waren, sind heute noch 50 cm breit, vom Urwald zurück erobert. Brücken wurden im Krieg zerstört, die Dächer der versenkten Fähren schauen noch aus dem Wasser. Die Geleise der Eisenbahn sind komplett zugewachsen und die Hauptverbindungspisten in katastrophalem Zustand. Ein Lastwagen braucht in der Regenzeit über einen Monat um von der Grenze zu Uganda 600 km ins Landesinnere zu kommen. Hauptverkehrs- und Transportmittel ist das Fahrrad. Kolonnen von Veloschiebern versorgen die Dörfer über 100te von Kilometern hinweg mit Chinaware. Selbst Medikamente für die Krankenstationen oder Benzin ,das pro Liter bis zu 3 USD kostet, kommt auf den bis zu 100 kg schweren Rädern angeschoben. Das an Bodenschätzen reichste Land Afrikas ist das zerrüttetste und wildeste. Ob Gold, Diamanten, Öl, Tantal, Uran oder Holz, alles ist zu finden und wird oft illegal aus dem Land geschmuggelt oder von Nachbarländern geplündert.

Beamte sind schlecht und unregelmässig bezahlt und daher besonders anfällig für Korruption. Die Gerüchte, dass Pygmäen während der Rebellion kanibalistischen Soldaten zum Opfer fielen, sind vorstellbar. Eine durchs Dorf gehende Pygmäenfamilie wurde von Kindern vor den Augen ihrer Eltern ausgelacht und getreten. Oft leben die Pygmäen noch immer in ihren kleinen Blätterhütten und der letzte Stand der Technik sind neben einer Emailpfanne, Pfeilbogen und Armbrust.

Weite Gebiete werden, wegen mangelnder Sicherheit und Unzugänglichkeit, nicht einmal von den sonst überall in Afrika anzutreffenden Hilfsorganisationen unterstützt. Die einzigen die geblieben sind, sind Missionare und auch die besetzten nach der Rebellion einige Zentren nicht mehr.zu den Bildern