



# Wüstenflieger

*Botswana - Sambia - Namibia*

*20.9. - 11.10.2009*

*Veit Günl*

Sonntag 20.09.2019 18:00 Uhr  
Treffpunkt: Flughafen Frankfurt/Main

Endlich, nachdem Monate seit der Planung vergangen sind, treffen wir uns zum Start in ein neues Abenteuer. Wir, Dietmar, Sascha, Friedrich und Veit, kennen uns seit Jahren von einem anderen Trip in Südafrika. Diesmal ist Südafrika jedoch nur Durchgangsstation nach Maun in Botswana. Dort erwartet uns Heike Schweigert vom „Kalahari Flying Club“ mit 2 Cessna's für unsere Rundreise.

In mir schlummert noch etwas Vorsicht, weil ich sie nicht kenne und keine Ahnung habe vom Zustand ihrer Flieger. Friedrich und Sascha hingegen kennen Heike und haben die Verbindung hergestellt. Von beiden hört man nur Positives. Also heißt es abwarten.



Wie immer nach so langen Flügen kommen wir übermüdet in Johannesburg an, denn schlafen konnte keiner im Flugzeug. Es war einfach zu warm. Weiter geht es mit einer ATR-72 der „Air Botswana“. Diese soll uns nach zwei Stunden Flugzeit in Maun absetzen. Beim Einsteigen fällt unseren Pilotenaugen auf, dass mit dem linken Rad des Hauptfahrwerkes etwas nicht ganz kosher ist. Und prompt kommt nach dem Start die Ansage,

dass wir wegen eines kleinen technischen Problems in Gaborone zwischenlanden müssen.

„Es dauert nur wenige (afrikanische) Minuten.“

Daraus werden dann fast zwei Stunden. Jeder nutzt die Zeit auf seine Art. Ich versuche eine Prepaidkarte von Botswana zu erhalten, Friedrich hält ein Nickerchen. Doch auch die Wartezeit geht vorbei und wir sind am Ziel. Nach der Landung rufe ich Heike an und wir vereinbaren uns am Abend zu treffen. Erst wollen wir uns erfrischen und etwas ausruhen wenn wir die Lodge erreicht haben.

Es war gar nicht so einfach zu dieser Zeit in Maun eine Unterkunft zu finden. Zunächst wollte ich in die „Maun Lodge“, aber die war plötzlich ausgebucht. Schließlich fand ich die „Crocodile Lodge“. Vage glaube ich mich zu erinnern vor Jahren in dieser Lodge schon gewesen zu sein. Bis heute bin ich mir aber nicht sicher.

Wenn ja, dann hat die Lodge sich mächtig verändert. Jedenfalls sehen die Unterkünfte nicht ganz so nett aus wie auf der Internetseite, aber was soll's... schlecht sind sie nicht.

Am späten Nachmittag kommt Heike und wir verstehen uns auf Anhieb. Ist auch nicht schwer, denn sie hat wirklich ein sonniges Gemüt. Erstaunlich, wie sich diese Frau in dieser Einöde so



durchbeißt.

Kurz verständigen wir uns, was wir am nächsten Tag veranstalten.



Zunächst steht die AirLaw-Prüfung für die Validierung an, dann wollen wir unseren Checkflug machen. Für die Prüfung müssen wir 40 multiple Choice Fragen beantworten, die wir weitestgehend schon vorbereitet haben. Es gelingt uns Dietmar zu überzeugen einen Versuch zu wagen und die Prüfung ebenfalls abzulegen.

Tatsächlich besteht er diese dann auch Dank kollegialer Hilfe und ist sehr froh nun auch offiziell in Botswana fliegen zu dürfen, immerhin feiert er in den nächsten Tagen seinen 72. Geburtstag.

Nach dieser Prüfung und einer Gebühr von umgerechnet 20 Euro hat dann jeder seine Vali in der Tasche und endlich können wir fliegen, was wir am Nachmittag dann auch tun.



Zunächst fliegt Heike mit Sascha und Friedrich ins Delta, dann folgen wir mit Heike auf der zweiten Tour. Dietmar fehlt noch etwas Übung auf der ihm fremden Maschine, aber ansonsten gibt es keinerlei Probleme. Heike merkt, dass wir nicht zum ersten Mal im Busch fliegen.

Lediglich die Verfahren von Maun und der englische Funkverkehr bedürfen einer Umstellung. Das Ohr muss sich erst wieder umgewöhnen. Am Ende der Reise werden wir damit keinerlei Probleme mehr haben, doch da sind wir noch nicht.

Für den Abend hat uns Heike das „Marina“ für das Abendessen empfohlen. Es ist nicht schlecht.

Da jedoch der Chefkoch gerade privat sehr eingespannt ist, merkt man das auch an der übrigen Bedienung. Alles ist sehr lasch und wirkt unprofessionell.

Egal, wir sind jedenfalls mit Gintonic zur Malariaphylaxe übergegangen.

Am nächsten Tag erledigen wir dann noch diverse Formalitäten bei Heike und dehnen den Ausflug mit ihr in das Delta aus. Wir fliegen nach Stanley, ein kleiner aber typischer Strip, relativ entfernt von der nächsten Lodge, so dass wir keinen stören.

Während Friedrich und Sascha unterwegs sind, nutze ich noch einmal die Möglichkeit per Internet mit Zuhause zu kommunizieren. Noch konnte ich mich nicht ganz lösen von Familie und Firma.

Als wir dann fliegen, besuchen Sascha und Friedrich mal die Türmer von Maun und werden nicht nur wegen der mitgebrachten Cola freundlich empfangen.

Bei unserem Start in Stanley merken wir, dass es mit der Leistung der WOF (A2-WOF ist das Kennzeichen) nicht weit her ist. Die Temperaturanzeige zeigt (wenn man ihr trauen kann), dass einer der Zylinder relativ kalt ist. Das veranlasst Heike, noch einmal schnell die Maintenance aufzusuchen.

Dort werden auch alle Kerzen und die Kompression geprüft, aber es lässt sich kein Fehler finden. Am 24. kann es dann endlich losgehen. In relativ loser Formation fliegen wir in 500 ft Höhe über das Delta zur Guma Lodge.

Bei der Landung werden wir schon erwartet. Schnell ist das Gepäck umgeladen und die relativ kurze Strecke vom Strip zur Lodge zurück gelegt. Da der Tag noch jung ist, unternehmen wir eine Rundfahrt mit dem Motorboot in der Lagune und erleben den ersten Sonnenuntergang unserer Reise.

Die Unterbringung erfolgt für das Delta stilgerecht in relativ komfortablen Zelten. Abendessen erfolgt im Haupthaus, wo auch die Bar untergebracht ist. Obwohl die Guma Lodge für Deltaverhältnisse preislich am unteren Ende ist, ist sie aber für uns die teuerste Etappe. Preise von über 300.- € pro Person und Nacht sind hier die Regel. Ich war bereits einmal in einem Camp ähnlicher Ausstattung (QualaQuala). Dort war der Preis jedoch moderater und die Zeltausstattung noch wesentlich besser. Diese Preis-/Leistungsverhältnisse sind für Botswana typisch und bewahrt das Land vor Massentourismus.

Am zweiten Tag unseres Aufenthaltes nutzen wir die Gelegenheit mit einem Mokoro (Einbaum) das Delta zu erkunden. Ein Motorboot bringt uns zunächst zum Mokoro-Insel, wo wir jeweils zu zweit in den Einbaum umsteigen. Früher waren diese aus Holz gefertigt, heute benutzt man dafür Glasfaser. Das ist leichter und haltbarer. Es ändert jedoch nichts am Gefühl der Ruhe und Entspannung; die man bei einer solchen Tour erfährt. Bei einem Zwischenaufenthalt auf einer Insel



unternehmen wir eine Wanderung, bei der wir viel über die Tiere und Pflanzen erfahren. Wir sehen zahlreiche Spuren von Elefanten. Die Dickhäuter selbst bleiben uns jedoch verborgen.

Wie alles, so geht auch dieser Ausflug irgendwann zu Ende. Wir treffen uns mit den restlichen Teilnehmern aus der Lodge wieder am Mokoro-Insel um in das Motorboot für die Heimfahrt umzusteigen. Mit vollem Karacho und unter Ausnutzung seiner 2x 75 PS schießt das Boot durch die engen Papyruskanäle. Dumm nur, dass uns in einer engen Kurve ein weiteres Boot ebenfalls mit Highspeed entgegen kommt. Nur um Haaresbreite entgehen wir einer Katastrophe. Beinahe wäre an dieser Stelle unsere Reise zu Ende gewesen.

In der Lodge haben wir Bekanntschaft mit einer kleinen Reisegruppe aus der Berliner Gegend gemacht, mit denen wir am Abend viel Spaß hatten.

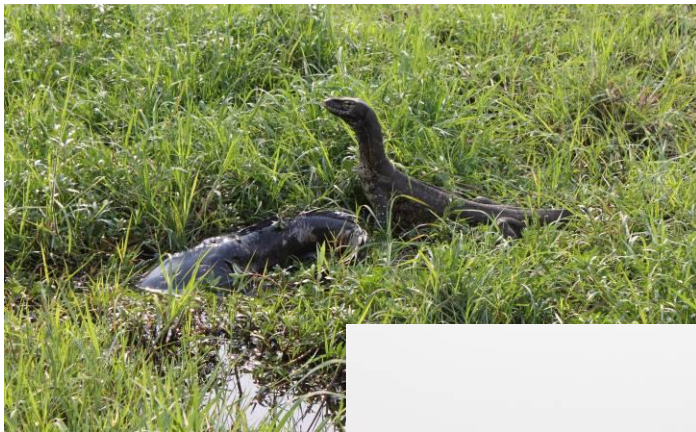
Sie reisen mit uns am nächsten Morgen ab, wobei sie mit einer Cessna 210 abgeholt werden, wir aber die WOF und CAT besteigen.

Weiter geht es nach Kasane. Im dortigen Chobe Nationalpark wollen wir Elefanten beobachten. Es ist die größte Elefantenpopulation im südlichen Afrika. Allein in Botswana gibt es etwa 120.000 dieser Tiere. Die Hälfte davon findet man am Chobe River. Sie überqueren diesen ständig zur Futtersuche zwischen Namibia und Botswana. Früher gab es da große Probleme auf der Seite von Namibia, weil dort die Elefanten nicht durch den Nationalpark geschützt waren und viel Schaden bei den Farmern anrichteten. Mittlerweile hat sich das wohl geändert. Schaden wird immer noch angerichtet, aber auch die Namibianer haben erkannt, dass Wild ein wertvolles Gut ist und nicht durch Wilderei gefährdet werden darf.



Die Kubu Lodge ist wieder eine der schöneren Lodges und leicht zu erreichen. Wir wohnen in schilfbedeckten Chalets mit herrlicher Aussicht. Gleich am ersten Tag buchen wir eine Flussfahrt. Es ist faszinierend die Elefanten bei der Flussdurchquerung zu beobachten, aber auch Flusspferde, Büffel und viele weitere Tiere können wir beobachten.

Selbst einen Waran, der sich an einem Fisch gütlich tut können wir sehen und Fischadler. Ein gediegenes Abendessen beendet den Tag.



Nächster Tag. Wir wollen die Tour von gestern wiederholen, allerdings zu Lande. Mit dem Jeep begeben wir uns auf Safari und sehen wieder Elefanten über Elefanten...

Auf der Rückreise geraten wir in ein Gewitter. Der Regen durchnässt uns, doch der warme Fahrtwind trocknet bald wieder die Kleidung. Bereits in

Guma hatten wir in der Nacht Gewitter und Sorge, dass wir am Morgen nicht fliegen können. Zum Glück sind diese relativ kurz und nach einer Wartezeit geht es immer weiter. Alle sagen, dass dies bereits



Vorboten der Regenzeit sind, die vermutlich dieses Jahr 2 Monate früher beginnt.

Während unsere Bootstour ist uns eine sehr schöne Lodge aufgefallen, die Chobe Safari Lodge. Auf der Rückreise von unserer Landtour lassen wir uns da zum Abendessen absetzen. Wir haben Glück und können einen der letzten Tische ergatteren. Die Lodge ist voll ausgebucht.

Wir beschließen das reichhaltige Buffet zu nutzen, was sich aber plötzlich als gar nicht so einfach gestaltet, denn schlagartig ist der Strom weg und alles absolut finster. Lediglich einige spärliche Kerzen spenden Licht. Irgendwann nach längerer Zeit wird es wieder hell, aber da haben wir uns schon „durch das Buffet getastet“.

Und wieder geht es weiter. Dieses Mal verlassen wir Botswana und fliegen nach Livingstone in Sambia. Der Sprung ist nur kurz, etwa 30 Minuten. Bereits beim Anflug auf den nicht zu übersehenden Airport von Livingstone fragen wir nach der Genehmigung über den Fällen zu kreisen. Dies wird ohne Probleme gewährt. So erhalten wir unseren ersten Eindruck von den Victoriafällen, die zu dieser Zeit jedoch fast trocken sind.



Es ist mein zweiter Besuch hier. Vor Jahren war ich schon einmal in einer schönen Lodge, deren Namen ich leider vergessen hatte. Wäre er mir doch mal eingefallen!

Im Internet habe ich dann die „Livingstone Lodge“ gefunden, deren Bilder recht ansprechend aussahen – wie Bilder doch trügen können!

Jedenfalls war diese Lodge der Gipfel. Überall halb fertige Baustellen. Unsere Unterkunft – ebenfalls halb fertig – hatte nicht einmal einen Schrank

oder eine andere Möglichkeit Kleidung aufzubewahren. An den Treppen war kein Geländer und unsere Freunde in der benachbarten Unterkunft hatten nicht einmal einen Tisch...

Alles war schmutzig, es gab keine Milch zu Kaffee und Cola war auch aus....

Da wir Gelegenheit hatten das Büro und die Küche zu sehen, sahen wir davon ab in dieser Lodge zu speisen. Es gab auch kein geschultes Personal, Kinder von der Straße bedienten uns. Als wir in der Bar etwas tranken, mussten zwischenzeitlich Gläser aufgewaschen werden, weil einfach nicht genügend da waren.



Wir halten uns also gar nicht lange auf und

verschwinden zu einer Sundowner Tour auf dem Sambesi. Das muss man einfach gemacht haben! Hier haben wir mehr Glück. Mit einem kleinen Boot, welches nur uns vier befördert, fahren wir entlang des Sambesi und können in aller Ruhe Hippos beobachten. Wieder fällt uns eine schöne Lodge auf. Es stellt sich heraus, dass es die ist, in welcher ich in der Vergangenheit weilte, die „David Livingstone Lodge“. Man beachte das „David“, es ist entscheidend über die Qualitätsstufe.

Wir bedauern nicht das Abendessen in unserer Unterkunft verpasst zu haben.

Am folgenden Tag machen wir uns zu Fuß auf die Fälle zu erkunden. Dabei kommen wir am „Sambesi Sun Hotel“ vorbei. Sofort wird klar, wo wir heute zu Abend essen. Vorsorglich bestellen wir schon mal einen Tisch.

Doch vorerst ist Fußarbeit angesagt. Wir erkunden alle Wege rund um die Fälle, selbst den nunmehr trockenen Absturz begehen wir zumindest teilweise. Es ist sehr schön, trotz der barbarischen Hitze. Im Anschluss finden wir uns im Hotel wieder und wollen noch zur Brücke fahren. Plötzlich sind Dietmar und Friedrich wie vom Erdboden verschwunden. Ich bin mit Sascha allein. Wir suchen die Beiden noch und warten, bis wir uns entschließen allein zur Brücke zu fahren. Ein Taxi bringt uns dahin. Es setzt uns ab und wir gehen zu Fuß weiter. Da die Brücke „Niemandland“ ist, können wir

auch schnell mal einen Fuß nach Zimbabwe setzen, bevor wir wieder umkehren. Zu einem Bungeesprung konnten wir uns nicht durchringen....



Das Abendessen hält was es verspricht. Wieder zu viert vereint genießen wir das Buffet. Wenn wir uns schon nicht das Zimmer für 360.- € pro Nacht leisten können, dann wenigstens eine gute Mahlzeit.

Zurück in unserer Lodge nehmen wir noch einen letzten Trunk, bevor wir uns zur Nachtruhe begeben, denn morgen wollen wir früh los, weil eine lange Strecke vor uns liegt.

Die von uns angeforderte Rechnung sollen wir am Morgen bezahlen. Doch dazu kommt es leider nicht, weil einfach niemand da war, obwohl der Abreisezeitpunkt klar definiert war.

Deshalb hatten wir dann noch mächtigen Ärger am Flugplatz, aber das ist eine Geschichte für sich.

Mittlerweile sind wir auf dem Weg nach Rundu, also quer über den Caprivizipfel nach Namibia. Unser erster Wegpunkt ist der Zusammenfluss vom Choberiver und dem Sambesi. Hier in diesem Länderviereck von Sambia, Zimbabwe, Botswana und Namibia fliegen wir in den Zipfel ein. Bisher ist das Wetter nicht berauschend. Doch je weiter wir in den Zipfel fliegen, desto schlechter wird die Sicht. Jedenfalls nach Katima wird es heftig. Wir beginnen immer häufiger Schauern auszuweichen, bis es nicht mehr geht. In unserer 2-Uhr-Position sehen wir erste Blitze. Dann wird es wieder heller, aber auch dichter. Schließlich sind wir mitten im Regen, sehen können wir nur noch nach unten.

Dietmar fliegt wie ein Automat streng nach Uhren, ich indes halte die Karte im Auge um notfalls einen Landeplatz ausfindig zu machen. Funk haben wir mit niemandem, auch Katima antwortet nicht. Nur die zweite Maschine gibt uns Sicherheit. So geht es bis kurz vor Rundu.



Rundu ist ein großer Platz, sicher noch aus der Zeit des Krieges mit Angola, denn hier ist einfach sonst niemand. Unser bestellter Sprit ist schon da. Das hat ja mal geklappt. Er ist zwar nicht gerade billig, aber so ist das eben in solchen Ecken wo sonst keine Tankmöglichkeit besteht. Getankt wird aus dem Fass. Die 200 Liter verschwinden anstandslos in unseren beiden Flugzeugen.

Die restlichen Formalitäten gestalten sich dann schon etwas schwieriger. Zwar sind am Platz 5-6 Polizisten mit ihrem „schweren“ Dienst beschäftigt, aber die sind nicht berechtigt die Einreise zu vollziehen. Sie kontrollieren lediglich, ob die Landegebühr bezahlt wurde. Selbst das ist etwas grotesk. Im Büro sitzt ein Neger, der das Telefon bewacht. Immerhin kann er es bedienen, ansonsten wäre da das erste Problem. Er hat keine Ahnung wie das mit der Landegebühr funktioniert, also ruft er seinen Chef an und gibt mir den Hörer. Der Chef ist irgendwo mit dem Auto unterwegs und nennt den Betrag, der zu zahlen sei. Da wir noch keine Möglichkeit hatten Geld zu tauschen, müssen wir

das VISA-Gerät selbst bedienen, denn der Telefonwächter ist dazu nicht in der Lage. Nun, mit der Quittung ist dann die Polizei zumindest zufrieden gestellt. Unterdessen ist auch der Grenzer angerufen worden. Nächstes Problem: Sein Fahrer ist nicht da...wir warten...und warten...und warten...



Endlich, nach ewiger Zeit und einem erneuten Telefonat erbarmt sich die Polizei und bringt Sascha mit unseren Pässen in die Stadt zum Grenzer. Hier stellt sich heraus, dass dieser tatsächlich auf einen Fahrer angewiesen ist. Er kann nicht fahren, weil er halbseitig gelähmt ist. Schließlich können wir weiter. Der nächste Stopp ist Tsumeb.

In Tsumeb parken wir in unmittelbarer Nähe einer „Falcon 900“ mit einer interessanten Kennung: V5-NAM. Es ist die Maschine des Präsidenten von Namibia. Wir werden sie später in Eros wieder treffen.

Wir erhalten auf dem Flugplatz auch gleich unseren Mietwagen. Bestellt habe ich einen Ford Mondeo, erhalten haben wir einen Mercedes C180 – das richtige Auto für die Etosha?

Jedenfalls fährt man damit ganz gut. Da Friedrich richtig fahrgeil ist, überlasse ich ihm gerne den Rechtslenker. Pech nur, dass er nach der ersten Kreuzung gleich angehalten wird, weil er ein Stoppschild überfahren hat.

Sofort fährt er zu Höchstform Polizisten zu geforderten diese auf die Erneutes Pech,



von namibischen Dollars in Form eines 200 N\$ Scheins ist. Wechselgeld gibt es nicht.

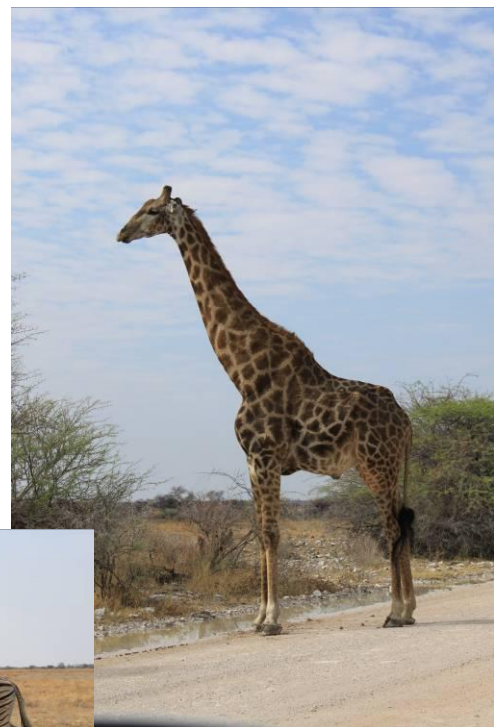
Übervorsichtig setzt er schließlich seine Fahrt fort. Für heute reicht uns die Bekanntschaft mit uniformiertem Personal.

Wir machen noch eine Rast am Lake Otjikoto. Dort haben die deutschen Truppen im ersten Weltkrieg vor ihrer Kapitulation ihre Waffen versenkt – und dem Gerücht nach auch den Reichsschatz – nur gefunden wurde er nie, die Waffen hingegen schon.

Dann, nach einem langen Tag, haben wir endlich die Mokuti Lodge am Rande der Etosha erreicht.

Ich stelle fest, dass sich so einiges verändert hat. Tatsächlich wurde die Lodge in dem vergangenen 1 ½ Jahren renoviert. Als erstes fällt die betonte Nähe zum Gast auf. Statt der sonst üblichen Rezeption findet man nun 2 offene Schreibtische in der Lobby wieder. Ansonsten lässt sich die Lodge am Besten mit „Kempinski Standard“ beschreiben. Sie zählt unbestritten zu unseren Favoriten.

In Mokuti bleiben wir einen Tag länger als sonst üblich, weil ansonsten die Etosha nicht zu erkunden wäre.



auf und beginnt mit dem diskutieren wegen der 300 N\$ und es gelingt ihm auch Hälfte herunter zu handeln. dass Dietmar alleiniger Besitzer



Bereits an unserem ersten Tag fahren wir bis Halali, nicht ohne vorher einen Besuch im Fort Namutoni abzustatten. Dank der Trockenheit sind die Hauptstraßen sehr gut befahrbar, die Nebenstraßen sind eh wegen Baumaßnahmen fast ausnahmslos gesperrt. Oder gibt es dafür einen anderen Grund?

Wie beschreibt man eine Fahrt durch die Pfanne? Man sitzt in seinem Auto und fährt mit gemäßigter Fahrt (schnell fahren ist streng verboten, auch aussteigen) an Unmengen von Tieren vorbei. Wenn



man Glück hat, kann man sogar Löwen entdecken. Die Tiere jedenfalls stört es gar nicht, wenn da Autos kommen. Sie rennen nicht weg, räumen nicht einmal den Weg – sie sind die Hausherrn, wir die Gäste.

Es gibt so viel zu entdecken, dass man selten mehr als 70 km an einem Tag zurücklegt. Ständig hält man an um zu beobachten und zu fotografieren. So erging es auch uns. Bei Halali war am ersten Tag Schluss. Erst am zweiten Tag haben wir die Stopps bis Halali verringert, weil wir bis nach Okaukuejo wollten, was wir letztlich auch erreichten. Ursprünglich hatten wir geplant auch dort zu nächtigen, aber es war einfach unmöglich ein freies Bett zu bekommen. So blieb uns nur, diesen langen Weg zu nehmen.

Auf dem Rückweg machten wir einen Halt am „Etosha View“. Bei Trockenheit kann man hier ein ganzes Stück in die Tonpfanne fahren. Der Eindruck, den man da hat, ist einfach gigantisch.

Viel zu schnell gingen auch diese drei Übernachtungen vorbei – und damit auch schon unser Bergfest.

Wir sind nun schon wieder mit unseren Fliegern in der Luft zur nächsten Etappe. Das Ziel heißt „Palmweg Lodge“, unserem Ziel mit kürzestem Aufenthalt. Leider konnte ich nur Unterkunft für einen Tag bekommen.

Auf dem Weg dahin haben wir das militärische Übungsgebiet von Grootfontain vor uns. Da uns zunächst der dortige Tower nicht hört, müssen wir an dem Sperrgebiet vorbeifliegen. Erst viel später gelingt es uns wenigstens noch einen Teil abzuschneiden, nachdem die Meldung kommt, dass kein Flugverkehr sei.

Im Anflug auf Palmweg stellen wir schon ungewöhnlich viel Funkverkehr fest. Mehrere Maschinen bewegen sich um den Strip mitten im Nichts. Bei der Landung sehen wir schon was da los ist...Hubschrauber und Flieger, selbst ein Jet belegen allen freien Platz. Mit Mühe und Not finden wir noch etwas Platz zum Abstellen.

In der Lodge, die wir übrigens gerne wieder besuchen würden, klärt es sich dann auf. Paul Allen, einer der Gründer von Microsoft, weilt mit Gefolge in der benachbarten Rhino Lodge und er hat in Palmweg eben mal zwei Backup-Hubschrauber und einen Backup-Jet für alle Fälle zu stehen.

Palmweg ist für uns wichtig, weil wir dort den so dringend notwendigen Sprit bekommen.



Natürlich unternehmen wir auch hier eine Sundowner Tour. Das Land ist extrem und eigentlich nicht bewohnbar, dennoch hat es seinen eigenen Reiz. Man findet eigentlich nur giftige Pflanzen (Milktree) und Steine über Steine. Irgendwo hier will die NASA in früheren Jahren für die Mondlandung trainiert haben. Gewisse Ähnlichkeiten sind nicht zu leugnen.



Auf der Rückfahrt wird es empfindlich kalt. Wie so oft in Wüsten sinkt die Temperatur mit Sonnenuntergang schlagartig um viele Grade ab, weil es keine schützende Wolkendecke gibt. Deshalb sind wir auch froh dann wieder in der Lodge zu sein und unser Abendessen einnehmen zu können.

Währenddessen beobachten wir, wie sich eine Maus in aller Seelenruhe über das Brot am Buffet hermacht. Das beobachten auch die Angestellten amüsiert...

Die nächste Etappe führt uns zum Fort Sesfontein. Wir haben diese Lodge gewählt, weil wir von da aus die Himbas besuchen können. Dies führt uns dann auch in die Nähe der angolanischen Grenze.

Ohne Probleme erreichen wir die Piste und landen.

Weil der Wunsch bestand, die Mannschaften auch mal zu tauschen, bin ich mit Friedrich in der WOF geflogen. Sascha fliegt mit dem Doc.

Die Piste ist lang, aber dem Doc nicht lang genug, er setzt schon weit vor der Piste auf. Macht nicht so recht einen Unterschied bei dem Zustand der Piste. Allerdings muss er nun lange rollen – und es ist sehr staubig!

Nach der Landung treffen kommt gleich so eine Type zu



unseren Flugzeugen und behauptet der Ziegenhirte von Nebenan zu sein – was ja auch stimmt, aber nicht die ganze Wahrheit ist.

Er fragt uns, ob wir die Telefonnummer der Lodge benötigen um einen Transport zu organisieren. Na klar! Also zückt der Ziegenhirte sein Handy! Überraschen tut uns das schon lange nicht mehr, hier hat wirklich jeder ein Handy....



Er gibt mir die Nummer vom Verwalter, sagt aber schalkhaft auch, wir sollen nicht verraten, woher wir diese hätten.. Während wir so warten, kommen wir ins Gespräch, was sich so lustig entwickelt, dass uns fast die Tränen vor Lachen kommen als er zum Beispiel in der Sprache der Nama ein fiktives Telefongespräch führt.

Das Fort ist sehr klein und familiär. Nur wenige Zimmer und Gäste sind da. Das Personal einfach super freundlich und hilfsbereit wie sich noch zeigen wird.

Da der Tag schon zu weit fortgeschritten ist und als einzige Tour die zu den Himbas angeboten wird, haben wir nun Zeit zum relaxen und für die Benutzung des Pools.



Nach dem Dinner wird der Abend noch durch eine kulturelle Einlage der Schüler der dortigen Schule abgerundet. Durch die Spenden bessert man sich die sehr knappen Finanzen für die Schule etwas auf.

Am nächsten Tag fahren wir dann zu den Himbas. Das klingt ja ganz einfach, aber die Strecke hat es in sich. Doch zuerst werden Geschenke (Maismehl, Zucker, Vaseline) gekauft. Dann geht es in den Norden, über Schotterpisten, Passstraßen und Flussbetten...was gerade da ist...alles, nur keine Asphaltstraße.

Das Dorf der Himbas besteht aus wenigen Hütten. Bis auf wenige Alte sind nur Frauen da. Diese bereiten ihre handwerkliche Ware vor uns aus, haben aber kein so richtiges Interesse am Verkauf. Viel lieber setzt man das Tamtam in der Gruppe fort. Auch die Preise laden nicht gerade zum Geschäft ein. So bleibt es bei der bloßen Besichtigung.

Von den alten Männern sind nur der Dorfälteste und dessen Sekretär da, die auch Amtsgeschäfte ausführen. Gerade wird eine Permission ausgestellt, die einem Viehtransporter bestätigt, dass die Ziegen

auf der Ladefläche legitim erworben und transportiert werden.

Das Dokument wird unterschrieben und gestempelt mit „Senior Kanzler“.

Friedrich kann es nicht lassen und wirft einen Blick in eine der Hütten – umziehen will er danach nicht mehr!

Bald kehren wir zurück. Da der Tag noch jung ist, juckt es Sascha und Dietmar noch einige Platzrunden zu fliegen. Sie nehmen dazu

die CAT, weil diese mehr Sprit hat.

Ich hätte mich mal an das Sprichwort halten sollen: „ Alles was mit „F“ anfängt soll man nicht verborgen – Füller, Frau und Flugzeug“.

Am Abend werden wir dann wieder kulturell unterhalten, dieses Mal vom Personal. Dabei entdecken wir darunter auch unseren „Ziegenhirten“.



Der nächste Morgen naht und wir wollen zeitig fort, denn wir haben ein straffes Programm vor uns. Zunächst müssen wir wieder nach Palmwag zum tanken und dann weiter nach Windhoek/Eros.

Da die WOF sonst unser Rennen immer verliert, haben sich Friedrich und Sascha dieses Mal beeilt und sind auch bald in der Luft. Wir haben uns etwas mehr Zeit gelassen, damit die Staubwolke erst mal abziehen kann. Dann drehe ich den Schlüssel rum und registriere erst mal ...nichts...

Es passiert nichts! In dem Moment fällt mir auch auf, dass ja der Masterswitch an war und der Transponder!

Scheibenkleister - Sascha hat gestern vergessen alles auszuschalten und nun haben wir eine leere Batterie.

Unsere Freunde fliegen derweil nichtsahnend nach Süden. Ehe ich das Ersatzfunkgerät ausgepackt habe, sind sie schon über die erste Bergkette. Gerade erreiche ich sie noch. Sie fragen ob sie umkehren sollen, was aber nicht geht, weil dann deren Sprit zu knapp wird. So stehen wir nun allein mit einer leeren Batterie in der Wüste.

Einziges Glück dabei ist, dass auch unser Fahrer noch da ist. Zunächst versuche ich die Maschine anzureisen, wie es ja schon die Flugpioniere taten. Aber das funktioniert nicht. Dann bitte ich unseren Fahrer um Starthilfe mit dem Jeep. Der aber muss erst mal ein Starterkabel holen, was er auch tut.

Als er dann wieder da ist, reicht es gerade so für einen Kontakt mit der externen Anschlussdose am Flugzeug, aber es tut sich rein gar nichts...das Handbuch sagt mir dann, dass unser Flieger noch ein 28-Volt-Bordnetz hat. Also brauchen wir noch eine Batterie! Wieder fährt unser Freund los. Nach einiger Zeit schöpfen wir Hoffnung, als sich am Horizont eine Staubwolke zeigt. Er kommt mit einem Unimog zurück und weiteren Helfern. Schnell sind dessen beide Batterien ausgebaut und er Startversuch gelingt. Hier hat sich wieder einmal die Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft der Angestellten der Lodge gezeigt. Leider gibt es auch eine ganz andere Seite. Die Verwalter in Swakopmund, welche auch die Buchungen vornehmen haben eine ganz andere Ader... sie stellen bewusst falsche Angebote aus. Zum einen ist in den Angeboten der „Tagespreis“ für Buchungen über das Internet nicht 780 N\$ wie in der offiziellen Preisliste, sondern 980 N\$. Dann wird das Angebot so geschrieben, dass der Tagespreis sich so darstellt wie der Gesamtpreis... Eine ganz krumme Tour!

Stellt man dann diese Familie zu Rede und möchte Aufklärung, dann wird man auf das Übelste beschimpft und beleidigt. Die neben mir stehenden Freunde und selbst der mithörende Angestellte waren erschüttert über das, was da aus dem Telefon schrillte....Ob die Direktoren wissen, was da abgeht?

Doch zurück zu unserem Flug. Dank der tatkräftigen Hilfe von den Fort Mitarbeitern sind wir nun in der Luft und hoffen, dass sich bis Palmwag die Batterie soweit stabilisiert hat, dass wir dort nach dem Tanken wieder anlassen können.

Beim Anflug passiert mir etwas ganz Merkwürdiges: Ich sehe die Tankstelle des Platzes (ein Container), registriere diese auch als solche, kann aber einfach den Strip nicht sehen, obwohl der nahe daneben ist. Erst als wir über dem Platz sind erkenne ich ihn.



Unsere Freunde warten schon und sind erleichtert. Schnell wird getankt, dann geht es weiter. Glücklicher Weise springt auch die CAT sofort an.

Wegen der Umstände entschließen wir uns aber die direkte Route zu nehmen und nicht über die Spitzkuppe wie geplant zu fliegen, was die WOF macht.

Dietmar pilotiert von rechts, ich kümmere mich um Maschine, Navigation und Funk...doch bald stellen sich Probleme ein. Brandgeruch macht sich breit. Wir sind nicht sicher, woher er kommt. Unsere erste Vermutung ist die Lichtmaschine, denn der Ladestromanzeiger steht auf Anschlag, aber es ist „nur“ die Generatorsicherung, die dann auch gleich rausfliegt. Somit sind wir wieder ohne Strom. Zu allem Übel habe ich auch meinen Stromstecker für das Navi verlegt und arbeite schon seit einiger Zeit mit der internen Batterie. Ok, was haben wir: ein Handyfunkgerät, mit dem ich zwar senden, wegen des Lärms aber nichts verstehen kann. Damit kann ich aber zumindest Blindmeldungen absetzen. Dann haben wir natürlich noch unsere Karten, auf denen ich jetzt akribisch den Kurs verfolge, was in der Gegend aber gar nicht so einfach ist.

Immer wieder schalte ich kurzzeitig den Generator wieder zu, damit stückweise die Batterie geladen wird. Irgendwann stelle ich dann auch fest, dass das Bordnavi den Geist aufgegeben hat. In der Werkstatt wird sich dann später herausstellen, dass ein kaputter Regler unsere Probleme noch etwas intensiviert.

Vorsichtshalber legen ich mir mal schon die Liste mit den Lichtsignalen bereit – hätte nie gedacht, dass ich die mal brauchen würde. Aber wir müssen nach Eros, koste es was es wolle, nirgendwo sonst bekommen wir Hilfe!

Doch ein Engel reist ja immer mit. Nach einiger Zeit stabilisiert sich der Ladestrom und wir können noch rechtzeitig vor Eros wieder auf Normalzustand umschalten und schließlich ganz normal landen. Ganz nebenbei haben wir mit der CAT wieder einmal einen Etappensieg vor der WOF errungen.. In Eros rollen wir dann auch gleich zur Werkstatt, wo uns sofort und unbürokratisch geholfen wird.

Die Maschine bleibt erst einmal über Nacht da. Die Batterie wird geladen, die Elektrik und das Navi überprüft.

Wir nehmen unser Gepäck und kehren zur Normalität zurück, das heißt arbeiten wieder nach Fahrplan. In diesem Fall ist der nächste Schritt dann das Auto von Europcar in Empfang nehmen. Es stellt sich aber heraus, dass wir eine Stunde vor der avisierten Ankunftszeit da sind und Europcar noch gar nicht bereit ist für uns – und dass die Vermietung nicht wie angegeben am Flughafen, sondern in der Stadt ist.

Zumindest werden wir – Friedrich und ich – nach einer  $\frac{3}{4}$  Stunde abgeholt, um das Auto in Empfang zu nehmen. Sascha und Dietmar verbleiben mit dem Gepäck zunächst am Flughafen, weil nicht alles



in das Auto passt.

Im Büro angekommen erfahren wir, dass das für uns vorgesehene Auto noch gar nicht zurück gegeben wurde. Wir sollen warten. Da explodiert der Friedrich – wir sind hier im Urlaub, nicht zur Wartung und man solle uns gefälligst einen Ersatzwagen geben. Nach

einigem Hin und Her bekommen wir den dann auch. Jetzt geht es ans Bezahlen. Ich zücke schon mal die VISA, doch die akzeptiert das System nicht. Es folgt die peinliche Frage nach Deckung. Ich kann bestätigen, dass genügend da ist und außerdem habe ich ja auch noch eine MASTER. Also probieren wir diese – geht auch nicht – jetzt wird es aber langsam peinlich! Da zückt dann Friedrich seine Karte. Und was passiert? Geht auch nicht! Jetzt ist es klar, dass es nicht an den Karten liegt, sondern am System.

Was macht man? Man geht wieder zur alten Rubbeltechnik über, vertraut auf den guten Namen und gibt uns schließlich ein Auto!

Endlich, endlich fahren wir zurück zum Flughafen um unsere Freunde samt Gepäck aufzulesen.

Als Unterkunft habe ich die Pension Uhland gebucht. Da war ich bereits einmal, das erleichtert das Wiederfinden und sie liegt relativ günstig zur Stadt. Der Besitzer, Herr R. ist zwar Pilot, aber von Airmanship ist bei ihm nichts zu spüren. Er ist nur an uns Piloten und Gästen vorbeistolzisiert, kaum dass er ein Wort mit uns gewechselt hat. Ob es daran liegt, dass seine fliegerischen Unternehmungen in Namibia nicht von Erfolg gekrönt waren? Ist uns auch egal. Seine Pension ist sauber und preiswert

und reicht zum Übernachten – mehr aber auch nicht. Deutsches Fernsehen gibt es bei ihm nicht, Dinner ist auch aus Kostengründen abgeschafft. Es gibt sehr gute Alternativen an Gaststätten!

Am Nachmittag unternehmen wir gemeinsam eine Stadtrundfahrt und besuchen die Freiheitskirche und die alte Feste. Auch der Bahnhof fehlt nicht. Zum Abschluss besuchen wir den „Wirt“, bevor wir von Friedrichs Freunden zu einem sehr angenehmen Abend eingeladen und abgeholt werden. Wir erfahren viel über das Leben in Namibia.

Ausgeruht treten wir am nächsten Tag unsere Fahrt nach Okahandja an um den dortigen Markt zu besuchen. Es bedarf einiges an Durchsetzungsvermögen, um nicht in jeden „Laden“ gezogen zu werden. Den Vogel schießt aber Friedrich ab, als er mit Hessisch versucht sich die Leute vom Hals zu halten – das Gegenteil ist der Fall. Seine „Babbelschu roi hessisch“ Story stachelt die Händler an, ihm einen Stuhl verkaufen zu wollen. Sie verstehen statt Babbelschu - Babelstuhl, Und da sie ihn nicht verstehen, fordern sie uns auf zu übersetzen, wo es nichts zu übersetzen gibt...

Die Krönung ist, als er fünf Händler aufreißt und wie im Chor dirigiert. Dann müssen wir uns aber verdrücken.

Wieder zurück in Windhoek besuchen wir erst einmal unsere CAT in der Werkstatt. Alles ist ok, bis auf das Navi. Wir können die Maschine noch bis zum nächsten Tag hier parken.

Anschließend fahren wir zur Heinitzburg, um das atemberaubende Panorama über Windhoek genießen zu können.

Den Abend beschließen wir bei „Joh´s“. Klarer Sieger im Restaurantwettbewerb. Zwar wirklich riesig, aber hätte Sascha nicht vorbestellt, wir wären nicht rein gekommen, so voll war es. Jeder, der nach Windhoek geht sollte dort einen Besuch abstatten.

Nach zwei Tagen ist auch unser Aufenthalt in Windhoek vorbei. Die Reise nähert sich unweigerlich dem Ende. Doch als absolutes Highlight haben wir noch Sossusvlei vor uns. Dorthin wollen wir heute. Doch zuvor fliegen wir nach Swakopmund, wo wir ein Funkgerät an einen Kunden von Heike übergeben wollen. Den



Wunsch erfüllen wir gerne, denn so kommen wir zu einem kostenlosen Transfer vom Flugplatz zur Stadt. Leider reicht die Zeit nur zu einer Stippvisite.

Der Flug ist unproblematisch, die Piste jedoch schlecht zu sehen. Einziges Problem ist, dass wir wegen des dortigen Seenebels nicht zeitig loskönnen. Erst muss der Nebel weg, was so gegen 10:00 Uhr der Fall ist.

Bei meinem Anflug wartet schon ein Flieger auf meine Landung, was aber einen anderen nicht stört auf die Bahn zu rollen als ich im Shortfinal bin. Mir bleibt nur ein Go-around.

Swakopmund ist die Bilderbuchstadt von Namibia, geprägt nach wie vor von der Ordnung und Sauberkeit der dort lebenden Deutschen. Aus diesem Grund auch immer wieder von Touristen gerne besucht. Doch auch wirtschaftlich geht es wieder aufwärts. In letzter Zeit wurden in der Umgebung mehrere Uranminen eröffnet, die Arbeitsplätze schaffen.

Leider haben wir nur etwa 2 Stunden Zeit für einen Stadtbummel, dann müssen wir weiter.

Mit frisch getankten Fliegern geht es nach Sossusvlei. Ich empfehle den Kurs um einige Grad nach Westen zu verlegen, damit wir zwischen den Dünen anlangen und von dort aus durch das Vlei zur Lodge fliegen. Leider bedenke ich nicht, dass damit ein Umweg von reichlich einer halben Stunde

verbunden ist. Dieser Sprit fehlt uns dann als Reserve von Sossusvlei nach Gobabis. Doch wir haben Glück. Gerne organisiert man uns von den dortigen Fliegern jeweils 40 Liter AVGAS. Damit ist das



Defizit mehr als wett gemacht.

Den Rest des Tages nutzen wir für eine Sundowner Tour und einen Abend bei Wein. Über Temperaturen brauchen wir uns keine Gedanken machen, wir haben 40 Grad. Die Sossusvlei Lodge ist neben Mokuti ganz klar der Favorit auf der Reise.

Bester Service

bei vernünftigen Preisen. Ohne überheblich klingen zu wollen: Man merkt bei beiden die deutsche Leitung!

Dann ist es soweit, unsere letzte Tour führt uns mit dem Jeep zum Death Vlei. Vorbei an den weltberühmten Dünen. Dabei handelt es sich um eine Tonpfanne im Sossusvlei, wo man noch bizarre Baumstümpfe findet. Es ist das klassische Fotomotiv, welches in keinem Namibiakalender fehlt. Auf der Fahrt sehen wir die ganze Pracht der bis zu 388 Meter hohen Dünen nicht nur aus der Luft, sondern auch



vom Boden. Sascha unternimmt einen Aufstieg zur „Big Mama“, wir scheuen die Anstrengung bei der Hitze...faule Bande!

Leider ist der Aufenthalt in der Namib damit viel zu schnell zu Ende. Wir haben nur noch einen Wunsch offen. Wir wollen einen Sonnenaufgangsflug starten. So sind wir nun in der Dunkelheit auf dem Flugfeld und warten auf die ersten Sonnenstrahlen für den Start. Leider und zu unserer Sorge sehen wir Blitze in unserer Flugrichtung, Wolken am Himmel und wenig Sonne. Ja, es regnet sogar in der Wüste! Wir starten, immer einen besorgten Blick zu dem Gewitter. Zum Glück können wir vorbei fliegen.

Der nächste Zwischenstopp ist Gobabis, wo uns hoffentlich AVGAS und Grenzabfertigung erwartet. Nach reichlich 2 Stunden erreichen wir das Zwischenziel und tatsächlich ist binnen kurzer Zeit Sprit da und der Grenzer ebenso.

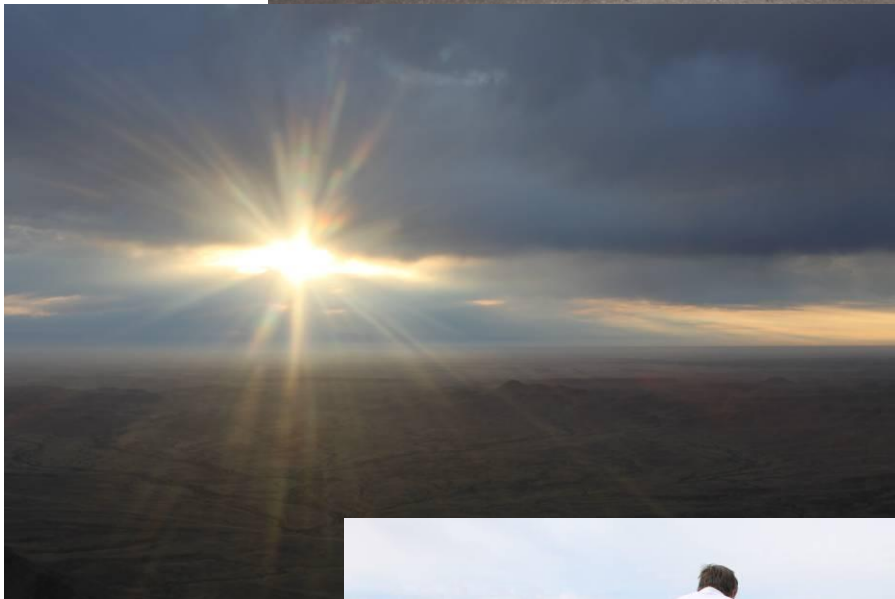
Anstoß nimmt er keinen daran, dass unser Visum bereits gestern ausgelaufen ist. In Rundu hatten wir uns mit dem Ausreisedatum vertan, deshalb galt das Visum nur bis zum vergangenen Tag.



Wir verlassen Namibia. Unter uns ist nun die Kalahari. Zu sehen gibt es auf diesem dreistündigen Flug rein gar nichts und die Sicht ist auch sehr schlecht. Es ist eintönig. Die letzte Stunde nutze ich damit, von rechts nach Uhren wie in IMC zu fliegen – rein zur Übung und zum Zeitvertreib. Gefahr laufen wir dabei keine, der Funk ist tot und Hindernisse gibt es nicht.

Dann, sind wir endlich in Maun. Damit aber nun wirklich am Ende der Reise. 25 Stunden Flug liegen hinter uns, weitere Erfahrungen und viele viele Erlebnisse.

Die letzten 5 Stunden haben uns geschlaucht und so stören wir uns auch nicht daran, das wir bei der Immigration so einfach durchmarschieren, weil keiner da ist. Erst viel später wird uns klar, dass wir damit ja illegal in Namibia eingereist sind – doch zu spät! Prompt wird das



natürlich bei unserer Ausreise am nächsten Tag gemerkt. Die Grenzerin findet das dann auch nicht lustig und wir sehen den ermahmend gehobenen Finger und geloben beim nächsten Mal jemanden zu suchen der uns einen Stempel in den Pass drückt.

An dieser Stelle möchten wir uns noch einmal recht herzlich bei Heike Schweigert für ihre Hilfe und Unterstützung bedanken, die diese Reise erst möglich machte. Unser Gruß geht an alle Piloten des „Kalahari Flying Club“, dessen Mitgliedschaft wir nun auch haben.

*Capt. Veit*

