

Unter dem Kreuz des Südens

Reise mit dem Flugzeug
durch Südafrika,
Botswana, Namibia
März 2008



Veit Günl

Unter dem Kreuz des Südens

Eigentlich sollte der Titel ganz anders lauten: „Good bye Afrika“. Aber wer kann sich schon verabschieden von Afrika. Wahrscheinlich werde ich eine Reise dieser Art und Umfangs nicht mehr machen, aber von Afrika kann ich mich nicht verabschieden.

Dennoch steckt natürlich ein Sinn hinter dem ersteren Titel, dazu später in meiner Geschichte mehr. Jetzt wollen wir erst einmal das Flair von Afrika genießen.

Wie immer beginnt alles zu Hause. Im Kopf stand schon längst fest wie der Reiseverlauf sein sollte. Aber die Planung und Organisation erfolgte erst zu Ende des vergangenen Jahres, also etwa ein Vierteljahr vor Beginn.

Wenn man eine so umfangreiche Reise angeht, hat man zwei Optionen. Entweder man überlässt alles mehr oder weniger dem Zufall und reist faktisch mit dem Rucksack, oder man plant alles akribisch. Letzteres ist natürlich gerade in Afrika nicht ohne Risiko, entspricht aber meiner Art.

Der Termin war schnell gefunden. Am 5. März soll es losgehen. Mit von der Partie ist meine Frau und mein mehrfacher Wegbegleiter Dietmar (Doc). Wir treffen ihn in Frankfurt auf dem Flughafen.

Als Fluglinie habe ich „Emirates“ gewählt, weil die Lufthansa zu diesem Zeitpunkt einfach zu teuer war. Eigentlich ist es die ungünstigste Verbindung nach Johannesburg. Wir werden es damit versüßen, indem wir auf dem Rückweg einen Stop-over in Dubai einlegen. Meine Frau wollte schon immer mal mit Emirates fliegen und auch Dubai sehen. Das klappt dann also.

Mit etwas mulmigen Gefühl treten wir die Fahrt nach Frankfurt an. Die Nachrichten im Radio verheißen nichts Gutes. Von Streik auf den großen Flughäfen ist die Rede. Hoffentlich bringt das nicht schon zu Beginn die Pläne zum Einsturz!



Aber wir haben Glück. Unser Flieger fliegt, wenn auch mit 2 Stunden Verspätung. Diese berührt uns aber nicht, da wir in Dubai genügend Aufenthalt haben.

Karl, unser südafrikanischer Flugzeugvercharterer indes hat weniger Glück. Seine Lufthansa-maschine bleibt an diesem Tag am Boden. Angeblich ist sie defekt. Doch davon wissen wir zu diesem Zeitpunkt noch

nichts. Wir erwarten ihn morgen ebenfalls in Johburg zu treffen.

Dank unseres großzügigen Zeitfensters in Dubai, welches auch gleich zu einem ausgedehnten Bummel durch den Duty-Free genutzt wurde, kommen wir fast planmäßig am darauffolgenden Mittag in Südafrika an.

Unser erster Weg führt uns zur Autovermietung. Da man adhoc kaum ein Auto mieten kann, habe ich das bereits von Deutschland aus veranlaßt und ein Wägelchen der Klasse „B“ bestellt. Mit dem was ich dann bekam, war ich dann aber schon etwas überrascht.



Einen fabrikneuen CITI -Golf in Form eines alten, in Deutschland sein 10 Jahren nicht mehr produzierten Modells. Gerade mal 700 km hat der Wagen auf der Uhr und demonstriert auch gleich den technologischen Sprung in der KFZ-Entwicklung. Man kann die Ausstattung mit dem Trabi 1.1 in etwas gleichsetzen. Dafür wird er aber auch für etwa 7000.-€ von Volkswagen angeboten.

Irgendwie ist es uns dann auch gelungen alles Gepäck zu verstauen und das Parkhaus zu verlassen. Wir haben uns den Weg zum „Road Lodge“ Hotel beschreiben lassen und finden auch recht unproblematisch dahin.

Etwas gewöhnungsbedürftig ist aber alles. Das spartanische Auto, die falsche Motorik der Hände bei der Fahrzeugbedienung, weil sich nichts am angestammten Platz befindet und schließlich der Linksverkehr.

Ich habe das Hotel nicht deshalb gewählt weil es gut ist – ist es nicht, es ist einfach. Aber es hat einige Vorteile. Da ist erst einmal der Preis, dann befindet es sich in unmittelbarer Nähe zu Flugplatz von Brakpan-Benoni und letztlich gibt es ganz in der Nähe phantastische T-Bone Steaks und Trockenfleisch.

Nach dem Check-In fahren wir dann gleich gemeinsam zu Sky-Africa auf den Flugplatz. Dort erwartet uns schon Le-Anne. Sie hat einen ganz wesentlichen Anteil daran, daß ich zeitgerecht meine Validierung erhalte. Meine letzte Validierung, die ich über die vergangenen vier Jahre aufrecht erhielt, war leider am 15. Januar mit Ablauf meines Medicals ungültig geworden.

Bei der Erneuerung meines Medicals ließ ich mir gleich eine Zweitschrift ausstellen. Auch von meiner Lizenz habe ich mir eine Zweitschrift besorgt. Diese Dokumente schickte ich dann im Januar mit meinem Logbuch und der alten Vali nach Johannesburg, damit mir eine neue Vali ausgestellt würde. Doch leider sind diese

Dokumente nie angekommen. Im März, nach Ende meiner Reise hab ich den Brief in Deutschland wieder erhalten. Ohne zu erkennen, warum er nicht zugestellt wurde.

Als nun diese Post scheinbar als verlustig zu verbuche war, habe ich von den verbliebenen Dokumenten noch einmal beglaubigte Abschriften machen lassen und per Einschreiben an die CAA geschickt. Doch auch diese Post kam nach Rücksprache nicht an. Die Nachforschungen aus Deutschland endeten mit dem Eingang in Johannesburg. Dann verlor sich die Spur. Le-Anne machte schließlich die Unterlagen ausfindig und sie gelangten gerade noch rechtzeitig zur CAA. Jetzt mußte „nur noch“ die Lizenz verifiziert werden. Ich erhielt die Mitteilung, daß die Abfrage nach Deutschland geschickt wurde. Doch weder beim LBA, noch bei den Landesluftfahrtbehörden von Sachsen und Thüringen war etwas angekommen. Ich hakte also noch mal nach und verwieß an die bereits von mir mitgeteilten Kontaktdaten für die Verifizierung. Und schließlich klappte es auch. Frau Richter aus Thüringen rief mich an und teilte mir mit, daß die Anfrage eingegangen und beantwortet ist. Danke!



Oft scheitern die Validierungen mittlerweile an diesem neu eingeführten Verfahren. Die meisten Anfragen der CAA laufen ins Leere und der Urlaub ist vorbei, bevor Antwort eintrifft. Man tut also gut daran diesen Prozess vorzubereiten und zu kontrollieren. Sehr dienlich ist es, wenn man die entsprechenden Ansprechpartner in den Ämtern ausfindig macht

und für das Vorhaben sensibilisiert.

Unklar war immer noch, wie ich nun zu einer neuen Vali komme. Böse Meinungen spukten da durch die Gegend. Doch aus Südafrika erhielt ich beruhigende Antworten. Grund für das ganze Durcheinander ist eine Überprüfung der ICAO aus Anlaß von zunehmenden Flugunfällen in Verbindung mit afrikanischen Ländern. Diese Überprüfung betraf zahlreiche Länder und führte zum Beispiel fast dazu, daß Namibia auf die schwarze Liste gesetzt wurde. Aber auch an Südafrika ging der Kelch nicht vorbei. Es wurde festgestellt, daß der Standard der Pilotenausbildung stark zu wünschen übrig läßt. Die Drohung, daß ggf. die südafrikanischen Lizenzen international nicht mehr anerkannt werden ließ die CAA nun im Kreis springen. Und damit verschlechterten sich auch die Validierungsbedingungen für ausländische Piloten. Übrigens alles nachzulesen in den Notams auf der CAA-Webseite.

In Brakpan stellte ich mich den Herausforderungen für eine neue Validierung, was sich letztlich aber doch nicht als so schwierig herausstellen soll.

Wir warten auf Mike. Mike ist Testpilot bei der Airforce und soll mich checken. Etwas Bammel habe ich schon, aber Karl und Le-Anne beruhigten mich im Vorfeld schon damit, daß er ganz gemütlich sei.

Warten wir es ab! Der erste Eindruck ist schon mal nicht wirklich schlecht. Es scheint zu stimmen. Aber bevor es losgeht, muß ich erst noch mit Le-Anne das Vertragliche klären. Und damit ist viel Geld gemeint, was für die Charter über den Tisch geht. Le-Anne ist Karls neueste Eroberung im Geschäft. Sie ist wirklich sympathisch. Aber wie Karl sagt, „Guter Cop – bößer Cop“ soll Le-Anne der böse Cop und Karl der gute Cop sein....schwer vorstellbar, wer Karl kennt.... Jedenfalls ist Le-Anne ein noch schwererer Verhandlungspartner im Finanziellen als Karl... Sie bekommt Provision!

Endlich geht es los. Wir fliegen mit Mike in das „General Flying Area“. Dietmar sitzt schon mal Probe auf der hinteren Reihe der FIJ. Diese und überhaupt eine C182 bin ich fast ein Jahr nicht mehr geflogen und muß mich erst wieder eingewöhnen. Mir kommt dabei zu Gute, daß ich zu Hause des Öfteren den Maschinentyp wechsele und somit nicht auf einen bestimmten Typ festgefahren bin.

Der eigentliche Checkflug ist kein Problem bis auf die mir immer wieder unverständliche Geschichte mit dem Trudeln. Ich mache Mike darauf aufmerksam, daß das in Deutschland verboten ist und ich es auch nicht kann. Daraufhin will er es mir wenigstens demonstrieren. Ob Testpilot oder nicht, in knapp 1000 Fuss über Grund und zu dritt fehlt mir jedes Verständnis. Zum Glück ist die FIJ schlauer als der Trainer und geht gar nicht erst ins Trudeln, so bleibt mir das erspart.

Bei der Landung hätte es beinahe noch ein Unglück gegeben. Mike sagt ich soll auf der 36 landen. Ich fliege also in die Platzrunde und setze meinen Spruch ab. Im Äther ist es still. Das ist aber nicht ungewöhnlich, denn Brakpan Radio ist nicht immer besetzt. Auch beim Start war der Platz recht verlassen. Wir ahnen also nicht's



Carnival City – auch NDB von Brakpan und letzte Kurve vor dem Final Rwy 36

Schlimmes und fliegen die Runde ab. Zu sehen ist auch nichts. Letzter Spruch und ab ins Final. Wir haben gerade das halbe Final weg, als Mike plötzlich ruft „Aircraft on Runway“. Da kommt uns auch schon ein startendes UL entgegen. Mike riss die Maschine zum Ausweichen nach links. Diese Bewegung

sollte mir am nächsten Tag Nachdenken bereiten, als in der Prüfung gefragt wurde, wie bei entgegenkommenden Verkehr auszuweichen ist. Nach rechts! Trotz der vergangenen Situation habe ich mich für die richtige Antwort entschieden.

Der Pilot war natürlich mächtig sauer, weil er der Meinung war, wir hätten nicht die üblichen Meldungen abgesetzt – nicht zu Unrecht. Es hat sich dann gezeigt wo der Fehler war. Wir haben tatsächlich nicht gesendet, weil das COM2 – und nur dieses – noch einen extra Einschalter hat, der hinter dem Steuerhorn auch noch etwas verborgen ist. Und dieser Schalter stand auf off. Über Com1 haben wir Johannesburg und General Flying gerastet, was auch funktionierte.

Jedenfalls gab es mächtige Backpfeifen!

Am nächsten Morgen, dem Freitag, brachte ich noch schnell mein Airlaw hinter mich, dann noch schnell die letzten Formalitäten erledigen und ab zur CAA. Mit unserem blauen Golf war das auch kein Problem. Jeder Anwesende hat etwas zur Wegbeschreibung beigetragen.

Doch fast wäre die Reise hier zu Ende gewesen. Bei der Ausfahrt vom Flugplatz habe ich gewohnheitsmäßig in die falsche Richtung geschaut. Plötzlich hupte es kräftig von rechts und ein LKW raste vorbei...

Wir haben auch noch einen Stop in Grand Central gemacht und am dortigen Flughafenshop noch alle verfügbaren Karten und ein neues Exemplar vom „Aviation Directory“ für unsere Reise besorgt.

Endlich hielt ich auch meine neue Vali in den Händen. Zwar war sie aus unerklärlichen Gründen nur für 3 Monate ausgestellt (laut aktuellem Gesetz 12 Monate oder bis Ablauf Medical/Lizenz), aber das war mir erst mal egal. Die Situation zeugt jedoch, welches Durcheinander derzeit in dieser Angelegenheit bei der CAA herrscht. Das ist auch der Grund für den ersten Titel der Geschichte „Good bye Afrika“, denn ich habe keine Lust mich jedes Mal einer Prüfung zu unterziehen und kann somit auch auf weitere fliegerische Aktivitäten verzichten. Mittlerweile habe ich geschätzte 180 Stunden in afrikanischer Luft verbracht und dabei eine ganze Menge gesehen. Aber sag niemals nie, denn es ist im Gespräch, dass zukünftig Vali's 5 Jahre gelten sollen.

Wesentlich günstiger als die derzeitige Regelung. Diese schreibt vor, daß mal eine Vali für die Dauer von 12 Monaten machen kann. Diese kann dann noch einmal für weitere 12 Monate verlängert werden. Danach muß eine Lizenzkonvertierung durchgeführt werden, d.h. es ist eine südafrikanische Lizenz zu erwerben – mit allen Konsequenzen: jährliche Gebühr, Checkflug und Medical wenn über 40. Für einen Ausländer eigentlich nicht machbar.

Warten wir ab, was die Zukunft bringt. Jetzt habe ich jedenfalls erst mal den Schein und unsere Reise kann beginnen.

Der Rückweg gestaltet sich etwas problematisch. Unterdessen haben wir Rushhour und irgendwo habe ich die richtige Abfahrt übersehen. Dietmar ist mir bei der

Orientierung auch keine echte Hilfe. Und zugegebener Maßen ist eine Jeppesen-Karte auch nicht so gut für die Autobahnen um Johannesburg geeignet. Wir haben uns verfranzt. Kurz vor Soweto wird uns das endgültig klar.

Wie wir dann aber doch noch nach Brakpan gefunden haben, ist mir nicht mehr ganz klar. Ich glaube wir haben Karl angerufen und befragt. Er hat es nun doch noch geschafft zu landen, hat aber leider keine Zeit für ein gemeinsames Abendessen.

Wir stehen unterdessen auch unter Zeitdruck, denn es war mit der Autovermietung vereinbart, daß das Auto 16:00 Uhr am Hotel abgeholt wird. Wir haben es noch geschafft. Nur von der Vermietung ist weit und breit niemand zu sehen. Am Abend rufe ich dann mal an und frage nach. Die Antwort lautet, der Fahrer kommt, steckt aber noch im Stau. Es muss ein mächtiger Stau sein, denn auch am nächsten



Morgen steht das Auto noch vor der Tür. Um Probleme zu vermeiden rufe ich nochmals an. Dabei kommt heraus, daß die Abholvereinbarung irgendwo nicht übermittelt wurde. Das hätte teuer werden können! Jedenfalls gab es später keine Nachfragen

nach dem Auto und ich gehe davon aus, daß es nun tatsächlich abgeholt wurde.

Am nächsten Morgen holt uns Karl ab. Ich konnte Dietmar davon überzeugen, einiges Gepäck bei ihm zu lassen, denn er hate mehr als er tragen kann. Auch ich würde gern noch etwas von meinem Gepäck dalassen, aber da ist ja noch meine Frau! Jedenfalls haben wir viel zu viel Gepäck und Karl schaut skeptisch.

Für den Moment mag das ja gehen, da ist die Maschine fast leer. Sprit tanken wir erst in Pilanesburg, dann aber voll. Wenn da die 300 Liter noch drin sind, brauchen wir einen langen Anlauf....

Südlich umrunden wir die Kontrollzone von Johannesburg. Quer durch getraue ich mich immer noch nicht, obwohl es eine VFR-Route gibt. In Pilanesburg angekommen müssen wir feststellen, daß die Tankstelle geschlossen ist. Laut „Aviation Directory“ sollte diese aber geöffnet sein. Doch der Tankwart ist nicht weit und mit dem Handy

schnell gerufen. Noch einmal Glück gehabt. Ansonsten hätten wir nach Brits zurück gemußt.



Während wir tanken, landet ein wirklich seltenes Exemplar einer DC3. Eine auf Turboprop umgebaute Version. Die Zelle ist aus dem Jahr 1947

bescheinigen mir die Piloten, die hier ebenfalls die Grenzformalitäten erledigen.

Meinen Flugplan habe ich aufgegeben. Wir fliegen von hier direkt bis nach Maun. Dabei durchqueren wir nicht nur



Botswana, sondern auch die Kalahari. Vorsorglich haben wir extra Wasser an Bord für den Fall, daß wir runter müssen. Bekanntlich muß man in der Kalahari lange warten, bis ein Auto vorbei kommt.

Der Start wird dann doch nicht so schwierig wie angenommen. Die 182 hat gut Leistungsreserven und hebt bald ab. Ich bin

beruhigt, wenn wir das hier bei 5100 Fuss mit vollen Tanks schaffen, dann klappt das immer auf der Strecke.

Schnell haben wir die Grenze erreicht. Von Gabarone werden wir angewiesen die Kontrollzone östlich mit einem Abstand von 25 nm zum Platz zu umfliegen. Immer wieder werden wir nach unserer Position befragt. Das läßt vermuten, daß hier ohne Radar gearbeitet wird.

Bald haben wir Gabarone hinter uns und nun verabschiedet sich auch schon der Controller. Ab jetzt sind wir alleine. Erst 40 nm von Maun werden wir wieder Funkkontakt haben. Unter uns zieht sich endlos die Kalahari hin. So kurz nach der Regenzeit ist sie mit ihrem grün sehr schön anzusehen. Die einzige Landmarke ist der



Veterinärzaun, ansonsten müssen wir uns auf das GPS verlassen, denn das VOR von Maun ist noch sehr weit weg...

Der Wind beschleunigt uns etwas und so erreichen wir nach reichlich 2 Stunden Maun, das Tor zum Okovango Delta.

Die Landung verläuft problemlos. Vor uns

ist noch eine Caravan, ansonsten kein Verkehr. Doch unmittelbar nach dem Aufsetzen schüttelt es uns gewaltig durch. Ich habe den Eindruck, daß wir ein

defektes Rad haben. Erleichtert steige ich an der Parkposition aus. Ein Check bestätigt, daß alles in Ordnung ist. Später erinnere ich mich, daß mich Gregor bei meinem ersten Flug schon vor der Piste gewarnt hat. Sicherlich hat auch unser Gewicht beigetragen. Wir sind zwar jetzt etwa 140 kg



leichter, aber immer noch schwer für die kleinen Rädchen.

Maun stand ursprünglich gar nicht auf dem Plan. Wir wollten eigentlich in Pilanesburg übernachten und von da nach Ghanzi fliegen. Aber Pilanesburg war einfach zu teuer, deshalb haben wir die Route

geändert. Letztlich eine richtige Entscheidung. Wir werden hier also zweimal übernachten und uns dabei das Delta ansehen.



Zu unserem Glück steht direkt vor dem Terminal ein Pickup von unserem Hotel. Bald ist der Fahrer ausfindig gemacht und gehijackt. So haben wir das Transportproblem schnell und einfach gelöst.

Die „Maun Lodge“ ist zwar keine Lodge, sondern ein einfaches Hotel, dafür aber

auch bezahlbar.

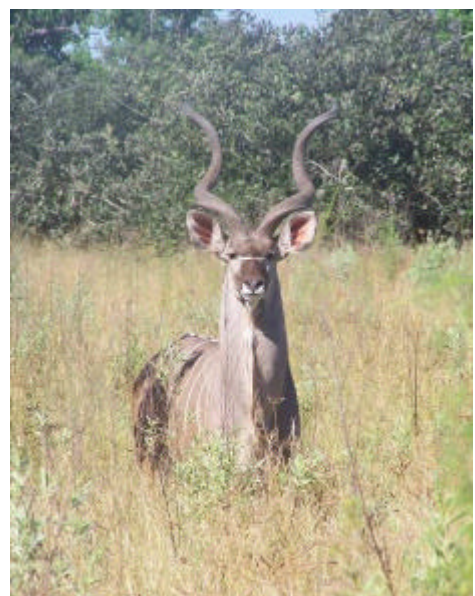
Zu meinen ersten Amtshandlungen gehört es für den nächsten Tag eine Tour zu organisieren. An der Rezeption verspricht man für mich einen Veranstalter zu rufen, der auch bald kommt. Schnell sind wir uns einig und am nächsten Tag um 6 Uhr soll es losgehen. Für den Abend besuchen wir die Boma des Hotels und lassen uns verwöhnen.



Dann ist der nächste Morgen da. Pünktlich erscheinen wir und unser Fahrer. Nur unsere Lunchpakete nicht, die sind vergessen worden. Schnell werden noch welche für uns gemacht. Wir sind die einzigen Gäste auf dieser Tour,



was sehr angenehm ist. Die Fahrt geht in den



Moremi Nationalpark, einen Teil des Deltas. Bald schon sehen wir das erste Wild, der erste Elefant steht vor uns und überall Antilopen. Obwohl die Zeit nicht optimal für Safaris ist. Denn jetzt ist es schwierig die Tiere zu sehen, da diese überall Wasser und Futter finden und die üppige Vegetation vieles versteckt.

Dennoch wird es ein sehr schöner Ausflug, und er entbehrte nicht eines gewissen Abenteurers. Dieses bestand darin die zum Teil äußerst kritischen Wasserstellen zu umfahren oder zu durchqueren. Nach der Regenzeit sind viele Wege nur sehr



schwer passierbar.

Doch wir haben einen guten Fahrer und ein gutes Auto.

Auf dem Rückweg

durch eine Veterinärkontrolle. Wir werden wegen der Tsetsefliegen abgesprüht. Ob

das wirklich Sinn macht? Ob die Fliegen auch wirklich das Schild lesen können und hinter dem



Zaun bleiben?

Am Abend essen wir wieder köstlichen Fisch in der Boma. Natürlich fehlen auch nicht die Namib-Juice. Diesen Namen haben wir bei der vergangenen Reise dem Gintonic gegeben, nachdem er uns so hervorragend in der Namib erfrischt hat. Auch hier verrichtet er seine Aufgabe exzellent.



das Herz der Kalahari und liegt an der Grenze zu Namibia. Damit auch gleichzeitig unser Grenzübergangsort.

Der Flug verläuft wieder so wie schon auf dem Weg nach Maun. Lediglich die Stimme von „Ghanzi Radio“ – schrill und plärrend – ist von keinem von uns zu verstehen. Das nimmt mir die Dame dann auch übel. Überhaupt ist sie sehr laut, auch zu ihren Mitarbeitern

auf dem Flugplatz. Wenn sie die Dezibel etwas herunterschrauben würde, wäre sie auch verständlich, denn dann kann sich die Mikrofonmembrane auch in dem Raum

Am nächsten Morgen wuchten wir wieder unser gesamtes Gepäck zum Flieger. Wir werden volltanken, denn Sprit gibt es erst wieder in Namibia. Wir gestatten uns einen kleinen Überflug über das Delta und wundern uns, weil so wenig Wasser zu sehen ist. Ich kenne das noch ganz anders.

Dann geht mit südwestlicher Richtung wieder über die Kalahari. Ghanzi ist



zwischen den Endanschlägen bewegen.

Nun ja, immerhin schließt sie meinen Flugplan und bestellt einen Transport zur Lodge. Auf meine Frage zur Bestellung der Grenzabfertigung sagt sie mir, das müsse ich schon selbst in der

Regierungswechsel in Botsuana - Präsident Festus Mogae tritt ab

In dem an Südafrika und Simbabwe grenzenden Staat Botsuana stand am Dienstag ein Regierungswechsel an. Präsident Festus Mogae (68) wird sein Amt nach einem Jahrzehnt an der Staatsspitze an seinen Stellvertreter Ian Khama (55) abgeben.



Großansicht

Festus Mogae

Mogae, ein Ökonom, darf laut Verfassung nach zwei Amtszeiten nicht mehr kandidieren. Er hat das an Diamanten reiche Botsuana zu einem der stabilsten und wohlhabendsten Staaten Afrikas gemacht, eine Diversifizierung der Wirtschaft eingeleitet und einen energischen Kampf gegen die im Lande grassierende Immunschwäche-Krankheit Aids geführt.

Der Präsident wird in Botsuana nicht vom Volk sondern vom

Parlament gewählt. Khama wird der vierte Präsident des seit 1966

Stadt machen, zum Flugplatz kommt niemand. – Mir auch recht –

Die Tautona Lodge liegt unmittelbar neben dem Flugplatz, nur etwa 3-4 km entfernt. Als wir sie erreichen, scheint sie leer, ist aber ausgebucht. Der Präsident von Botswana weilt zur Zeit hier. Seine Amtszeit geht zu Ende und er reist durch das Land um sich zu verabschieden. Er ist sehr beliebt und gibt sich volksnah.

Uns fielen erst die 3-4 Anzugträger während des Abendessens auf. Das waren seine Leibwächter. Er selbst saß wie ein ganz normaler Bürger an unserm Nachbartisch und hat sich vom selben Buffet wie wir bedient. Einzige Einschränkung seines Besuches für uns war, daß keine Buschmanntouren durchgeführt wurden.

Hier ein Artikel, den ich bei <http://diepresse.com/home/wirtschaft/economist/345399/index.do> fand und der sehr gut die derzeitige Situation in Botswana widerspiegelt:

Die Ausbreitung von Aids und die Abhängigkeit vom Diamantenabbau machen Botswana zu schaffen.



KAPSTADT. Als Festus Mogae zum zehnten und letzten Mal seiner Nation die Lage erörterte, hob der scheidende Präsident Botswanas einmal mehr hervor, wie gut es seinem Land in den letzten 40 Jahren ergangen ist. Besonders im Vergleich mit anderen Ländern Afrikas: konstant hohe Wachstumsraten, die den 1,8 Millionen Bürgern das höchste Pro-Kopf-Einkommen auf dem Kontinent beschert haben und Devisenreserven von acht Mrd. US-Dollar, die für drei Jahre reichen; dazu eine friedliche, stabile Demokratie, in der die Bürger seit 1965 alle fünf Jahre die Wahl unter mehreren Parteien haben, Pressefreiheit, unabhängige Justiz.

Mogae (68), der seit 1998 regiert und März 2008 zurücktreten wird, hat seinen Vizepräsidenten Seretse Ian Khama als Nachfolger nominiert...

Keine Kriege, aber Diamanten

Man muss fast bohren, um solche Regierungskritik zu hören. Die Batswana sind stolz auf die Bilanz seit der Erlangung der Unabhängigkeit von Großbritannien am 30. September 1966. Während andere rohstoffreiche Länder Afrikas von Bürgerkriegen und Militärdiktaturen heimgesucht wurden, blieb es in dem südafrikanischen Halbwüstenland ruhig und gesittet. Man kann in Archiven herumwühlen und Büchereien durchforschen: Botswana fällt nur unter drei Stichpunkten auf: Diamanten, unberührte Natur – und Aids.

40 Jahre ist es her, seitdem in der Kalahari riesige Diamantenfelder entdeckt wurden. Die Edelsteine in den vier Gruben machten aus dem damals zweitärmsten Land den mittlerweile größten Diamantenproduzenten der Welt (33 Mio. Karat pro Jahr). Statt den Geldsegen in die eigenen Taschen zu schaufeln, wie es in Angola, Nigeria und dem Kongo geschah, ging man mit dem neuen Reichtum verantwortungsbewusst um.....

Die BDP-Regierungen von Seretse Khama, dem Vater des kommenden Präsidenten, Ketumile Masire und Festus Mogae investierten in ein beachtliches Sozialnetz: Aus drei Oberschulen wurden 300, Krankenhäuser, Wasserleitungen und Straßen wurden gebaut. Von pompösen Bauten und unsinnigen Großprojekten sah man ab: Selbst das Fernsehen kam erst vor sieben Jahren, die erste Ampel in Gaborone regelt den Verkehr in der Hauptstadt seit 1986.

Kaum Investitionen

Nun aber stößt man an Grenzen. Die Diamantenförderung, eine erfolgreiche Partnerschaft mit dem südafrikanischen Konglomerat De Beers, scheint ein Plateau erreicht zu haben; mit weiterem Wachstum kann nicht gerechnet werden. Bisher aber hat es Botswana versäumt, effektiv für die Zukunft nach dem Diamantenrausch zu planen....

Noch bedrohender ist indes die Aids-Pandemie. Mehr als jeder dritte Bürger ist HIV -positiv. Und obwohl die Regierung die tödliche Seuche tagtäglich mit Wort und Tat bekämpft – im Gegensatz zu der Regierung Mbeki im benachbarten Südafrika – ist es bisher nicht gelungen, der Arglosigkeit in den Köpfen junger Batswana entgegenzutreten. Bereits vor sieben Jahren warnte Präsident Mogae die Nation: „Wir stehen am Scheideweg einer Bedrohung, die zu der vollständigen Vernichtung unserer Nation führen kann.“

Wenig Angst vor Aids

Wer die Nightclubs in Gaborone aufsucht, merkt schnell, dass diese Warnung wirkungslos verpufft ist. Partnertausch ist an der Nachtordnung. Der 25-jährige Khumalo deutet grinsend auf eine junge Frau am anderen Ende der Theke: „Die ist neu hier. Also will sie jeder haben. Heute Nacht ist sie bei mir, morgen bei meinem besten Freund.“ Der junge Mann brüstet sich damit, seit seinem Umzug von Francistown nach Gaborone vor zwei Jahren mit mehr als hundert Frauen geschlafen zu haben – „aber immer mit Kondom“.

Die meisten dürften das nicht tun: Sonst wären nicht 69 Prozent aller Frauen Anfang 30 in den Großstädten infiziert. Polygamie ist eine uralte Tradition; die Landessprache Setswana kennt kein Wort für Treue. Ältere Bürger sind dennoch entsetzt über das Verhalten der neuen Generation. „Wir sind wie besessen! Überall, in Clubs, Bars, am Arbeitsplatz, kann man Sex jederzeit bekommen– besonders wenn man Geld hat“, kritisierte ein Leserbriefschreiber.

Man sei ein „langweiliges Land“, schrieb kürzlich ein Blogger im Internet. Es gebe keine Kriege, keine Massaker, keine herrschsüchtigen Politiker. Doch dem kommenden Präsidenten, Ian Khama (54), geht der Ruf voraus, autokratisch zu sein. Als ältester Sohn des Landesvaters und Oberhäuptling der Bamangwato fühlt sich der Ex -Armeechef prädestiniert, Befehle zu geben, die widerspruchslos befolgt werden. Auch Parteikollegen herrschte er an, Disziplin an den Tag zu legen und sich nicht wie „prinzipienlose Geier und Affen“ zu benehmen. Es ist gut möglich, dass die stille Ära Botswanas demnächst endet.



Nach unserer Ankunft springen wir erst einmal in den Pool, denn immerhin ist es hier deutlich wärmer als in Deutschland. Wir haben schöne Bungalows zugewiesen bekommen, in denen man auch schon mal 1 oder 2 Wochen zubringen könnte, denn bis

zur Microwelle ist alles vorhanden.



Obwohl es mit den Buschmännern nichts wird, was wir sehr bedauern, organisieren wir wenigstens einen kleinen Gamedrive und eine Fahrt in die Stadt für den nächsten Tag. Dabei stellen wir schnell fest, daß Ghanzi eine deutlich schönere Stadt als Maun ist. Sie ist sauberer und größer. Überrascht sind wir vom Internetcafe. Wer denkt dort alte Technik zu finden irrt gewaltig. Nur vom Feinsten, bis hin zum Farblaser!

Dennoch ist man mit der „Stadt“ schnell durch. Unser Fahrer macht uns jedoch noch

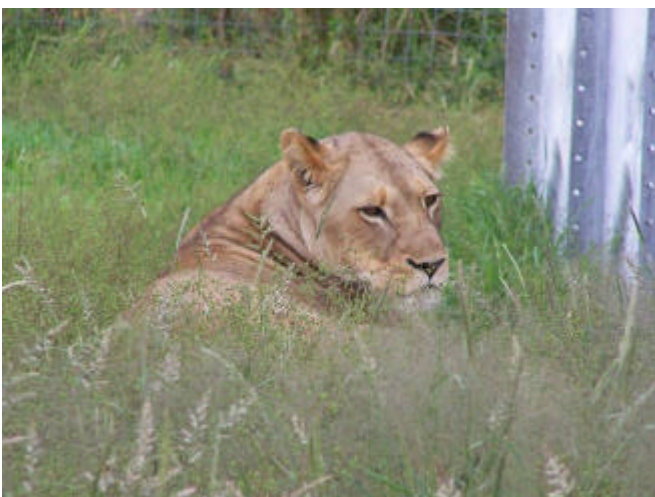


auf eine Einrichtung aufmerksam. Dabei handelt

es sich um eine Anlaufstelle für Buschmänner und Buschfrauen um Werkzeuge und Handarbeit zu verkaufen beziehungsweise herzustellen. Betrieben wird diese Aufkaufstelle seit 20 Jahren von einer Dänin, die sich Sorgen um ihre Nachfolge macht, immerhin versorgt sie etwa 500 Leute aus 15 Stämmen mit Arbeit. Sie ist die einzige ihrer Art hier. Diese Produkte der Einheimischen, meist San, werden auch gleich in dem Shop den wenigen Touristen angeboten. Es handelt sich hierbei um ein privates Hilfsprojekt.

Im nebenstehenden Bild ist zu sehen, wie aus Straußeneiern Schmuck hergestellt wird. Unheimlich viel Arbeit für unheimlich wenig Geld. Und dennoch erhalten die Leute hierbei mehr Geld als vom Staat.

Das Gespräch war äußerst interessant. Klar konnte man erkennen, daß der technische Fortschritt erst in den letzten Jahren diese Gegend erreicht hat. Noch vor nicht allzu langer Zeit gab es kein Internet und kein Handy, auch kein



Telefon. Da verständigte man sich noch mit Funkgeräten zwischen den Farmen. Heute findet man viele Südafrikaner hier, die ihr Land wegen der Unsicherheit der letzten Jahre verlassen haben und nun hier ihr Glück mit farming versuchen.

In der vergangenen Nacht glaubte ich einen Löwen zu hören, was aber niemand bestätigen konnte, weil Dietmar und Ina viel zu fest schliefen. Ich hatte recht! Ganz in der Nähe befinden sich Löwen und Leoparden in einem Gehege. Abgesehen von der eingeschränkten Bewegungsfreiheit geht es ihnen anscheinend ganz gut.

Der männliche Löwe verspeist gerade genüsslich die Reste eines Esels.

Auf dem Rückweg kommen wir am Flugplatz vorbei. Dort steht die Maschine des Präsidenten neben unserem Flieger.



Der nächste Morgen steht dann wieder im Zeichen des Aufbruchs. Ein

Fahrer bringt uns zunächst in die Stadt zur Polizei. Im „Meldewesen“ wird unsere Ausreise formal durchgeführt und die Pässe gestempelt. Zoll gibt es nicht. Wir fahren nach diesem administrativen Akt weiter zum Flugplatz. Dort erwartet uns schon unsere ZS-FIJ. Während Ina und Dietmar die Schutzplane entfernen und das Gepäck verstauen, begeben mich in das Büro um die Flugformalitäten zu klären. Zunächst ist der Flugplan aufzugeben. Das geschieht hier einfach per Internet. Dann sind die üblichen Gebühren zu zahlen. Die Lady will noch einmal meine Quittungen von Maun sehen und stellt dabei fest, daß noch eine Permit fehlt. Also wird auch diese entrichtet. Ich versuche es mit etwas Smalltalk und tatsächlich erscheint ein leichtes Lächeln in ihrem Gesicht.

Unterdessen haben meine beiden Mitflieger alles verstaut und wir können starten. Im Funk wieder die beherrschende Stimme. Der Großteil ist nicht zu verstehen, ist mir aber auch



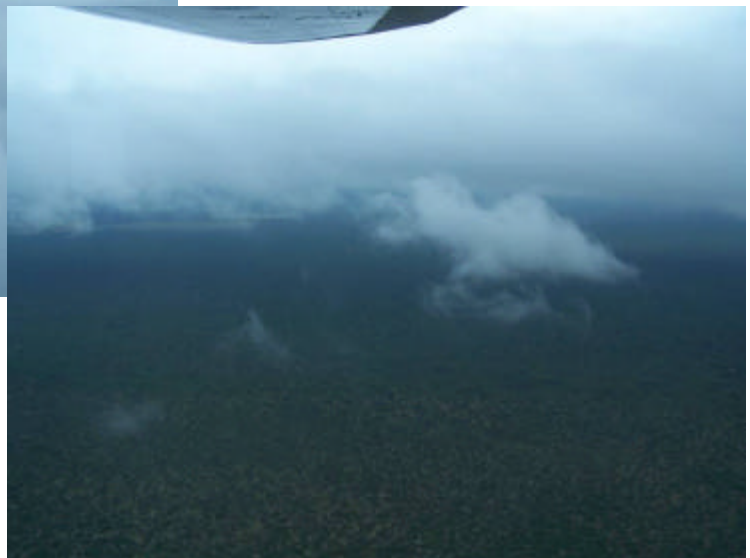
egal. Ghanzi hat keine Kontrollzone. Wir drehen noch einmal eine Schleife über der Lodge, dann geht es auf die Strecke.

Das Wetter ist nicht optimal. Hier im Norden ist es noch feucht von der Regenzeit. Morgens ist es klar, im Laufe des Tages bildet sich durch die Sonnenerwärmung Konvektion, die dann in der Nacht, wenn es abkühlt ausregnet. Dieses Spiel wiederholt sich täglich. Und bei unserem Start ist es noch klar, wird aber nicht so bleiben.

Bereits nach 20 Minuten haben wir die Grenze passiert. Für Namibia habe ich eine Clearance vorliegen, damit steht einem Einflug nichts im Wege. Unser erstes Ziel ist Grootfontain. Das ist ein Militärplatz. Bereits aus Botswana habe ich dort Grenze und Zoll angefordert. Doch das Wetter dahin wird schlechter. Mittlerweile bilden sich immer mehr und tiefe Wolken.



Kaum zu glauben, aber Grootfontain meldet Sichten über 10 km und Wolken in 4500 Fuss. Wir fliegen fast auf dem Boden und dann geschieht es. Plötzlich sind wir mitten im



Regenband und ohne Sicht. Jetzt bleibt nur noch eins, wir müssen nach oben und raus. In 6500 Fuss ist es geschafft. Wir sind über den Wolken. Der Lotse sagt, östlich des Platzes ist es besser, also fliege ich erst

mal dort hin. Und tatsächlich wird es wirklich besser. Wir finden Löcher und können erkennen, daß darunter genügend Platz ist. Also steigen wir wieder ab. Der Rest zum Platz ist dann kein Problem mehr. Der Wetterbericht des Lotsen stimmte.

Wohlbehalten landen wir auf dem riesigen und leeren Flugplatz. Kein anderes Flugzeug weit und breit.



Unsere kleine Cessna verliert sich regelrecht. Unser Gastspiel dauert nicht lange, schnell sind die Pässe gestempelt und wir könnten sofort weiter, wenn da mal Dietmar nicht seine



Sonnenbrille vergessen hätte. Jetzt muss erst wieder der Beamte gefunden werden, damit er noch einmal das Büro aufschließt. Doch auch das ist irgendwann erledigt. Wir erhalten die Freigabe für

Lowlevel nach Tsumeb, denn mit den Wolken ist es nicht besser geworden. Mittlerweile hat sich die Schicht noch mehr verdichtet.



Im Funk meldet sich bei Tsumeb niemand, ich sende also Broadcasts und lande. Nur Jonas, der Tankwart ist da. Obwohl er etwas durch den Wind ist, weiß er genau was er zu tun hat. Schon kassiert er 30 N\$ Landegebühr. Leider war es mir von Namibia aus nicht gelungen ein vollständiges Gespräch mit dem Platz von Tsumeb zu führen, weil meine Prepaidkarte leer war.

Da es sich um einen privaten Platz handelt, frage ich nach dem Besitzer. Zeppi ist nicht da, wohnt aber gleich daneben. Ich gehe zu ihm und frage und Genehmigung für Parken. Auch Tanken will ich, aber erst beim Abflug.

Jetzt habe ich es eilig. Zufällig sind hilfsbereite Leute da, die ihren Sohn zum Linienflug gebracht haben und diese wollen uns gerne mit in die Stadt zur Autovermietung mitnehmen – nichts ahnend, welche Mengen von Gepäck wir haben...

Gerade noch rechtzeitig vor der Mittagspause erreichen wir das Büro. Unser Auto ist noch nicht fertig, daher nutzen wir die Zeit uns



die Stadt anzusehen. Und da es etwas regnet, werden wir von der Angestellten auch noch schnell in das Hotel „Zur Miene“ gefahren um Mittag zu essen. In Tsumeb wird Kupfer abgebaut. Ein alter Förderturm steht inmitten der Stadt. Weitere Industrie scheint es nicht zu geben.

Bald merken wir auch, daß wir in Namibia sind, denn Spuren deutscher Vergangenheit sind immer noch da. In einer

herunter gekommenen „Bäckerei“ stoßen wir auf einen deutschstämmigen Bäcker. Allerdings ist seine Gesundheit so stark angeschlagen, daß die Bäckerei nur noch als Kaffee betrieben wird. Eine Italienerin versucht dort mit etwas Glück zu überleben.



Da die Stadt nur eine kleine Hauptstraße hat, ist sie schnell erkundet. Außer einer schönen Kirche und einer Mineralienausstellung ist nichts Nennenswertes zu finden. Das Hotel zur Miene ist auch das einzige Hotel am Platze, aber auch mit deutscher Speisekarte.

Dann können wir unser Auto, einen Toyota Yaris abholen. Das Auto ist in einem Top Zustand und sehr sauber, aber nicht mehr lange.

Eigentlich hätten wir direkt bis zur Mokuti-Lodge fliegen können. Aber dort bekommt man nur schlecht einen Mietwagen bzw. gegen Aufpreis, weil die nächste Autovermietung hier in Tsumeb ist. Für die Etosha sollte man jedoch mobil sein. Deshalb habe ich mich entschieden hier zu landen. Außerdem bekomme ich hier Sprit, aber nicht in Mokuti.

So setze ich mich nun wieder hinter das Lenkrad. Langsam macht es mir nichts mehr aus links zu fahren. Und die Straßen sind in einem sehr guten Zustand. Man sollte jedoch vorsichtig sein. Schell neigt man dazu etwas Gas zu geben. Dann lauert gelegentlich die eine oder andere Geschwindigkeitskontrolle. Maximal sind 120 km/h erlaubt. Je 10 km/h darüber kostet es 500 N\$, etwa 50 € .



Auf unserem Weg nach Mokuti passieren wir den Otjikoto-Lake. Dieser See ist sehr tief und durch einen Höhleneinbruch entstanden. Die deutschen Schutztruppen haben darin ihre Waffen vor der Kapitulation versenkt. Angeblich, so geht das Gerücht, auch den Reichsschatz. Nur gefunden hat

diesen noch niemand. Lediglich einige Waffen wurden geborgen und befinden sich nun im Museum. Früher diente der See auch zur Trinkwasserversorgung von Tsumeb und Umgebung. Eine alte Dampfmaschine, die als Pumpe diente ist heute noch erhalten. Ebenso wie das Leitungsnetz. Im Gegensatz zur Pumpe wird das Leitungsnetz immer noch als Ersatzleitung genutzt.



Die Anlage ist äußerst sehenswert, und sehr gepflegt. Nebenher kann man in dem angeschlossenen Shop recht preisgünstig Souvenirs erwerben. Manche sind transportabel, manche nicht.



Wir setzen unsere Reise nach Norden fort. Das Wetter ist nach wie vor durchwachsen. Immer wieder gibt es Schauer, aber wir bleiben verschont. Gut, daß wir unsere Reise nicht schon früher angetreten haben. Später haben wir auch erfahren, daß es eine recht ausgiebige Regenzeit war. Der komplette Kaprivi-Zipfel ist

überschwemmt und auch weit im Süden, in Mariental mußte ein Stausee geöffnet werden. Dabei mußten etwa 2000 Menschen evakuiert werden. Da bleibt aber wieder die Frage: Wo ist das Wasser im Okovango?

Bald haben wir Mokuti und damit das östliche Tor zur Etoshapfanne erreicht. Mit dieser Lodge haben wir wirklich eine gute Wahl getroffen. Sie ist eine der vielen privaten Lodges am Rande der Pfanne und qualitativ um Längen besser als die drei staatlichen Lodges in der Pfanne. Wir werden hier 3 Nächte bleiben, damit wir 2 volle Tage für Ausflüge haben.

Bereits am nächsten Tag begeben wir uns auf den ersten Ausflug. Direkt hinter dem Eingang befindet

sich die Festung Namutoni. Heute ein Denkmal war sie früher eine Polizeistation der deutschen Schutztruppe zur Kontrolle der Rinderpest.

Berühmt wurde die Festung durch einen Überfall der Hereros 1904. Dabei griffen etwa 500 Hereros die Festung an, die von lediglich 4



Soldaten und 3 Farmern verteidigt wurde. Der Angriff wurde erfolgreich zurück geschlagen und in einer Kampfpause gelang es den sieben die Festung unbe-merkt zu verlassen und sich die 100 km nach Tsumeb durchzuschlagen.

Unser heutiges Ziel ist Halali, eine der Lodges in der Pfanne. Für die 70 km hin und zurück werden wir den ganzen Tag brauchen. Doch die Fahrt beginnt mit Hindernissen. An der Tankstelle werde ich darauf aufmerksam gemacht, daß unser Hinterrad wenig Luft hat.



Sofort sind eifrige Helfer da und untersuchen das Problem. Dabei stellt es sich heraus, daß uns unser Vorgänger eine defekte Felge hinterlassen hat. Schnell ist das Rad gewechselt und die Felge auf afrikanisch mit Hammer und Eisen repariert. Gut, daß wir dieses Problem hier lösen

konnten und nicht erst in der Pfanne.

Die Straßen sind recht gut ausgebaut und in der Regel mit normalen PKW passierbar.



Bald zeigte es sich jedoch, daß es da ganz enge Grenzen gibt. Auf die Nebenstraßen mußten wir mit dem Yaris verzichten und nach einem Versuch umkehren. Doch auch die Hauptstraße, die ja auch nur aus festem Sand besteht ist stellenweise fast unpassierbar. Es verlang viel Geschick, Augenmaß und Glück um Nässestellen zu umfahren oder zu durchqueren. Kritisch ist hierbei nicht nur der fehlende Vierradantrieb, sondern die viel zu geringe Bodenfreiheit. Bei einer dieser Durchfahrten ging die Bugwelle über das gesamte Auto. In Anbetracht dessen verzichtete ich auf eine erneute Fahrt durch das Wasserloch für Fotoaufnahmen.



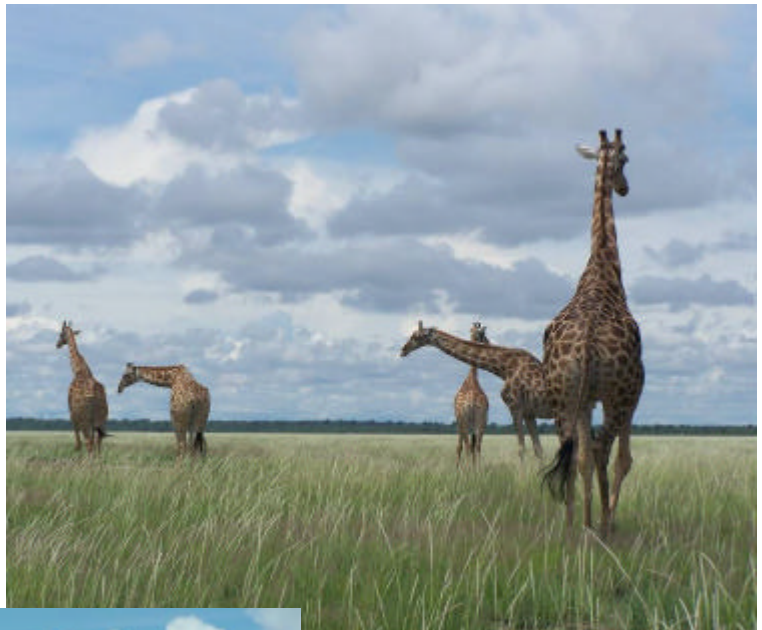
Doch nicht die Schlammfahrten machen den Reiz aus, sondern die vielen Tiere. Ganze Herden von Antilopen, Giraffen und Zebras waren zu sehen. Auch Gnus und Strauße. Lediglich Elefanten und Löwen bekamen wir nicht zu Gesicht. Diese hielten sich in anderen Bereichen des Parks auf.



Den Abschluss des Ausflugs bildet ein Besuch der Festung Namutoni. Sie wurde 2007 wieder restauriert und befindet sich in einem ausgezeichneten Zustand. Man kann dort übernachten und die Gastronomie nutzen, wenngleich uns als einzigen Gästen das Eis doch etwas lieblos serviert wurde.

Vorsichtig treten wir die Rückfahrt in die Lodge an, denn die Straße gehört nicht uns, sondern den Tieren.

Am nächsten Tag wollen wir wieder in die Pfanne. Dann werden wir die westliche Route nach Andoni im Norden nehmen. Nach etwa der Hälfte der Strecke ändert sich das Aussehen radikal. Die Bäume verschwinden und es öffnet sich eine weite Graslandschaft. Die Giraffen darauf sehen aus



wie aus dem besten Kitsch.

In diese Gegend kommen nicht so viele Autos wie im Süden. Da sollte man sich glücklich schätzen, wenn man feststeckt und zufällig ein Jeep vorbei kommt. So ist es diesem Mercedesfahrer ergangen. Glück im Unglück. Lustig an der Geschichte war nur, wie der Fahrer mit dem Handbuch dastand und nach einer Anleitung

gesucht hat für das Anhängen eines Seils.

An dieser Stelle wendeten wir ebenfalls, denn wir wollten nicht die Nächsten am Seil sein.

Das Wetter war heute besser und ich habe es auch gleich zu spüren bekommen. Mein rechter Arm war tiefrot verbrannt und jeder Sonnenstrahl brannte wie Feuer. Zukünftig trug ich dann Sonnenschutzfaktor 30 auf.

Am Ende dieses zweiten Ausfluges war unser Auto nicht mehr zu erkennen. So verdreckt wie es war, können wir es unmöglich abgeben. Das ist aber kein Problem, die Leute an



der Tankstelle, wo bereits mein Rad gewechselt wurde, standen schon mit Wasser und Lappen bereit.



Am späten Nachmittag haben wir uns noch die Reptilien-ausstellung der Lodge angesehen. Später wurde ich befragt, ob die schwarze Mamba da war, weil sie immer mal wieder ausbüxt. Sie war nicht da und bereitet mir im Nachhinein ein mulmiges Gefühl.

Für den nächsten Morgen ist eine sehr zeitige Abfahrt

vorgesehen, weil wir bis Mittag in Windhoek unser Auto abholen müssen. Doch zunächst müssen wir die einhundert Kilometer nach Tsumeb fahren und noch tanken. Zum Glück können wir gleich am Flugplatz das Auto abgeben, das erspart Zeit und Umstände.



Nur Jonas, der Tankwart ist nicht da. Heute ist Samstag und ich habe vergessen Bescheid zu sagen, weil wir mit unserem Zeitgefühl völlig durcheinander sind. Doch er ist telefonisch erreichbar und schnell zur Stelle.

Noch liegen wir gut in der Zeit, das Wetter spielt auch mit. Je weiter wir nach Süden kommen, desto besser wird es.

Wir verlassen die Regengebiete.



Über Okahandja fliegen wir nach Eros. Dabei durchqueren wir das Trainingsgebiet und sollten tunlichst Broadcasts absetzen, sonst lauert der Anpiff!

Eros selbst ist wohl der meist frequentierteste Flugplatz von

Namibia. Lediglich die großen Büchsen landen nicht dort, ansonsten landet da einfach alles.

Die Autovermietung ist noch besetzt. Ein Auto will uns abholen. Zunächst denke ich, das ist unser Mietwagen (wieder ein Golf), aber zum Glück nicht. Weniger Glück hat der Fahrer, der uns abholen wollte. Sofort hat er eine Parkkralle dran. So laufen wir die 250 Meter bis zur Vermietung.

Dort erfahre ich zu meiner Erleichterung, daß wir wieder einen Yaris erhalten. Den kenne ich nun schon und der ist für uns ausreichend.



wieder auf den Weg in die Stadt.

Windhoek ist eine äußerst saubere und gemütliche Stadt. Auch ist sie nicht sehr groß und damit leicht überschaubar. Natürlich besichtigen wir die Relikte deutscher Kolonialzeit. Die Festung und den Reiter, den Bahnhof und die Heinitzburg.

In Windhoek haben wir eine deutsch geführte Pension gebucht. Die Pension „Uhland“ ist auch nicht schwer zu finden. Wir checken schnell ein und machen uns



Departure				Arrival			
To	Days	Platform	Times	From	Days	Platform	Times
Tsumeb	Mon. Wed.	1		Tsumeb	Mon. Wed.	1	
Reetmanshoop	Mon. Tue. Wed. Thu. Fri. Sat.	1		Reetmanshoop	Mon. Tue. Wed. Thu. Fri. Sat.	1	
Malbis Bay	Mon. Tue. Wed. Thu. Fri. Sat.	1		Malbis Bay	Mon. Tue. Wed. Thu. Fri. Sat.	1	
Gobabis	Mon. Wed. Fri.	1		Gobabis	Mon. Wed. Fri.	1	

Wir sehen uns schon mal den Bahnhof an. Leider ist gerade kein Dampf auf der Lok, sonst wäre ich gerne mal gefahren. Der



Fahrplan ist sehr übersichtlich und sehenswert. Bei meinem nächsten Besuch werde ich von hier einmal nach Swakopmund fahren. Nicht ganz billig, aber unglaublich schön. Ich habe dazu schon einen Bericht im Fernsehen gesehen und es gibt eine gute Internetseite dazu (<http://www.desertexpress.com.na>).

Am Abend gibt es dann in der Pension ein deftiges Brai. Das habe ich bisher vermißt. Wir haben zwar schon Unmengen an Fleisch vertilgt, aber nicht direkt vom Grill.

Sonntag, wir fahren nach Okahandia. Dietmar sagte uns, da gäbe es zwei schöne Märkte für Souvenirs. Das wollten wir uns natürlich nicht entgehen lassen.

In etwa einer Stunde haben wir den Ortseingang erreicht und damit auch schon den ersten Markt. Sofort findet sich ein „Wächter“ für unser Auto. Wir sollen dann bloß noch seinen Stand besuchen – und was kaufen.



Der Gang durch die Stände hat etwas von einem Spießrutenlauf, weil jeder etwas verkaufen muß und entsprechend wirbt. Bei der Auswahl an Schnitzereien fällt es schwer sich zu entscheiden. Doch irgendwann ist die letzte Kaufentscheidung gefallen. Den kunstvoll geschnitzten Tisch mit den sechs Stühlen können wir ja leider nicht mitnehmen. Aber die Giraffe, 2 Speere und Pfeil und Bogen muß mit.

Wir fahren noch kurz durch die Stadt, bevor wir die Heimreise antreten. Wieder in Windhoek besuchen wir die Heinitzburg, weil der Blick über die Stadt von dort aus wirklich sehr schön ist.

Den nächsten Tag nutzen wir dann voll für Shopping. Es müssen noch Schuhe her und Babysachen und Ketten, Karten, die Liste ist schier endlos.

Direkt im Zentrum an der Independence Avenue ist ein besonders schönes Geschäft zu finden die „Bushman Art Gallery“. Die sollte man unbedingt besuchen, weil sie ein regelrechtes Museum ist.

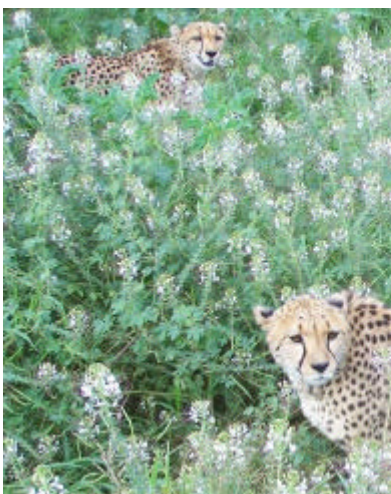


Endlich sind die Einkäufe getätigt. Und wir setzen unsere Reise fort. Das nächste Ziel ist Okambara.

Wir, Dietmar und ich, waren bereits schon einmal in dieser wunderbaren Lodge, nur für Ina ist sie neu. Eine Stunde Autofahrt trennt uns bis dahin. Wir fahren nach Osten in Richtung Gobabis. Einen Teil der Strecke legen wir auf der gut ausgebauten Hauptstraße zurück, Etwa 35 km müssen wir dann noch auf Gravel (Hardsand)

fahren. Zunächst geht auch alle gut und flott...bis etwa 8 km vor Okambara. Plötzlich ist der Weg weg, verschwunden unter Wasser und Schlamm. Für unser Auto unpassierbar. Es bleibt nur eine Lösung, wir müssen uns abholen lassen. Es dauert auch nicht lange, da ist Christian, der Besitzer mit einem ordentlichen Jeep zur Stelle. Unser Auto stellen wir bei seinem Nachbarn unter.

Als wir die Lodge erreichen, kommen wir gerade noch zurecht, um uns einem



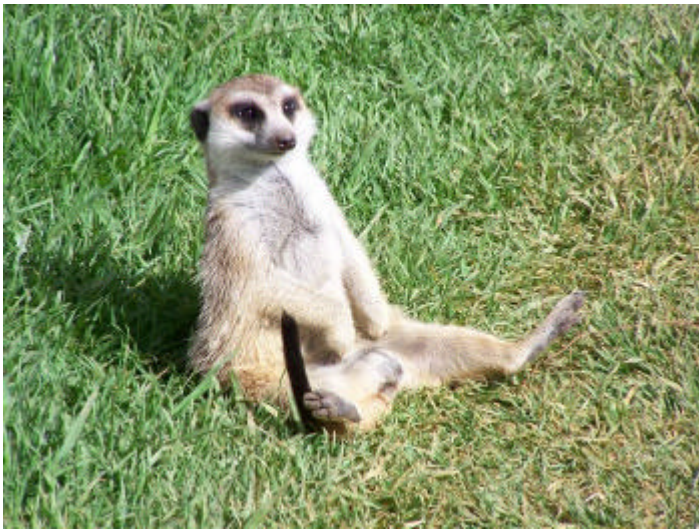
Gamedrive anzuschließen.

Heute steht die Fütterung der Geparden auf dem Programm. Eine gute

Gelegenheit diese seltenen Tiere und schönen aus nächster Nähe zu sehen.

Doch es gibt nicht nur Geparden, sondern auch einen Leoparden, Nashörner, Giraffen und Elefanten auf der Lodge. Letztere machen allerdings immer wieder Sorgen. Bereits wiederholt mußte ein ausgebrochener Bulle erschossen werden. Und die Elefanten haben auch alle Wasserbauprojekte mit Pipeline zum Scheitern verurteilt. Immer wieder haben die Elefanten die Leitungen zerstört. Auch die Pumpen sind vor ihnen nicht sicher.

Den nächsten Tag nutzen wir für einen Spaziergang und verbringen den Nachmittag am Pool. Leider wird das Vergnügen durch die Mücken getrübt. Besonders an mir lassen sie sich aus.



Wir kommen mit Christian ins Gespräch über die Lodge und das Leben in Namibia. Obwohl er es nicht zugibt, merkt man ihm die Sorgen an. Zunehmend ist von Enteignungen zu hören, die politische Lage war schon besser hier. Es bleibt abzuwarten, welchen Weg Namibia geht.

„Die Landreform inklusive Enteignung in Namibia bereitet dem deutschen Bundestagspräsidenten Norbert Lammert keine Sorgen. „Es ist klar, dass es in der Region einen großen Unterschied gibt: In

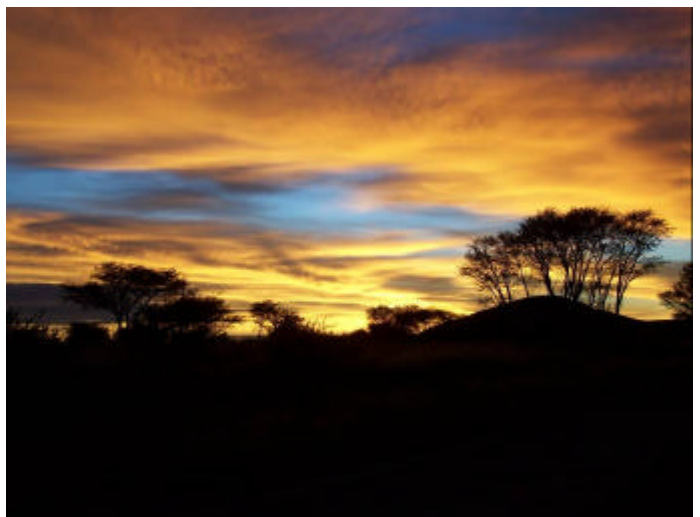
Namibia läuft die Landreform unter rechtstaatlichen und in Simbabwe unter willkürlichen Gesichtspunkten ab“, sagte Lammert diese Woche im Gespräch mit der Allgemeinen Zeitung.“ Quelle: www.az.com.na

Ob rechtsstaatlich oder nicht, ist letztlich nur ein geringer Trost wenn man alles verliert, was man über Jahrzehnte aufgebaut hat.

Diesen Artikel fand ich auf der Webseite der „Allgemeinen Zeitung“ von Namibia. Sie ist deutschsprachig und die älteste Zeitung von ganz Afrika.

Wir erleben unseren letzten Abend auf Okambara. Am nächsten Morgen müssen wir sehr zeitig los, um noch bei kühleren Temperaturen mit unserer schweren Maschine in Eros zu starten.

Immerhin liegt der Platz bei 5600 Fuß Höhe. Dafür werden wir mit einem wunderschönen Sonnenaufgang verwöhnt.





In Eros geben wir unser Auto direkt am Flugplatz ab, recht praktisch. Dann kommen wieder die schon gewohnten Arbeiten. Wir müssen die Sicherheitskontrolle passieren. Dabei stößt der Speer auf das Interesse der Sicherheitsleute. Erst nachdem ich schriftlich die Kenntnis über die Mitnahme von „Waffen“ bestätige, darf das Gepäck auf den Flugplatz.

Die Gebühren sind bezahlt, nun fehlt nur noch der Sprit. Immer wieder haben wir beratschlagt, wie viel wir tanken. Mit unserem Stick haben wir ermittelt, daß in den Flächen nicht viel drin ist. Also entschlief ich mich für 100 Liter, gleichmäßig verteilt auf beide Flächen. Zu meiner Überraschung ist die linke nach 50 Litern voll. Offensichtlich passt der Stick nicht zu diesem Tank. Diese Vermutung hatte ich schon früher. Jetzt haben wir zwar genügend Benzin, sind aber auch wieder sehr schwer.



Unser Abflug verzögert sich dann noch etwas, weil wir unmittelbar neben uns einer Diamantenübergabe beiwohnen, die unter Hochsicherheitsbedingungen abläuft. Der Jet von De Beers läßt die Triebwerke laufen und ist umstellt von

zahlreichen Bewaffneten Männern und Autos. Dieser ganze Aufwand für eine kleine Schachtel!

Endlich rollen wir zur Piste und früher als erwartet hebt die Maschine ab. Es hat sich ausgezahlt, daß wir die kühleren Temperaturen genutzt haben.



Wir klettern auf Höhe und machen uns von dannen. Dabei müssen wir höllisch aufpassen, denn in Eros ist einiges los. Es kommt uns auch ein Flugzeug entgegen, aber die Sicht ist hervorragend und somit der Verkehr gut zu sehen. Mit meinen Landescheinwerfern signalisiere ich ihm, daß er in Sicht ist.

Nachdem wir das Hochland verlassen haben, ändert sich auch schlagartig die Natur. Sofort sind wir im Wüstenstreifen der Namib . Zuerst ist der Sand grau, dann nimmt er die rote Farbe an. Doch trotz der Trockenheit merkt man hier die



vergangene Regenzeit ganz deutlich am Grün des Bewuchses. Rot und grün, welche Farben!

Wir sind auf den Weg nach Sossusvlei. Landen werden wir direkt bei der „Sossusvleilodge“. Doch vorher verschaffen wir uns mit einem kleinen Rundflug einen Überblick. Bereits hier ist die Dünenlandschaft berauschend, obwohl die spektakulären Dünen noch 60 Kilometer entfernt sind.

Bei der Landung bekommen wir einen Hitzeschock. Plötzlich wird die Abkühlung durch unsere „Cessna-Klimaanlage“ ersetzt durch mindestens 20 Grad wärmere Wüstenluft. Wie warm es ist merken wir auch, als wir unsere Zelt-Bungalows beziehen. Wir sind tatsächlich in der Wüste!

Später wird es sich herausstellen, daß diese Kombination mit Zelt eine feine Sache ist. In der Nacht kühlt das ab und man kann schlafen, wohingegen der Steinanbau noch lange die Hitze speichert.



Für den Abend buchen wir einen Sundowner. Mit dem Jeep, der übrigens speziell für die Lodge gebaut wurde, fahren wir in die Wüste um bei Sonnenuntergang unseren „Namib Juice“ zu trinken.

Am nächsten Morgen geht es frühzeitig los, um die Dünen im besten Licht sehen können. Pünktlich mit Toröffnung fahren wir in den Namib Naukluft Park. Doch wir sind nicht die Ersten. Auf dem Weg zur Düne 46 sehen wir Ballone aufsteigen. Es gibt ausreichend Kunden für dieses spektakuläre Erlebnis „Sonnenaufgang über der Wüste im Ballon“.

Die Dünen bei Sessrim sind bis zu 300 Meter hoch und damit die höchsten der Welt. Obwohl sie offiziell nur mit Nummern benannt sind, haben einige ganz besondere Exemplare auch ihre Namen wie „Big Daddy“ und „Big Mama“.



Nach etwa 45 Kilometern endet die Asphaltstraße und es geht nur noch mit Allrad durch den Sand. Wer kein entsprechendes Fahrzeug hat, muß auf Jeeps der

Ranger umsteigen. Etwa bei Kilometer 60 endet auch die Sandstraße und das Tal. Wir verlassen das Auto und begeben uns zu Fuß in die Dünen. Bald merken wir, daß es ziemlich beschwerlich ist im Sand zu laufen und wir wollen schon den Marsch beenden. Aber unser Führer bedeutet uns weiter zu laufen. Es wäre ein riesiger Fehler gewesen dieser Aufforderung nicht nachzukommen, denn was wir nach Überquerung des Kamms erblicken raubt uns den Atem. In einem Kessel, gefüllt mit Ton, der aber aussieht wie Salz ragen skurrile Baumreste.



nicht so einfach dafür einen

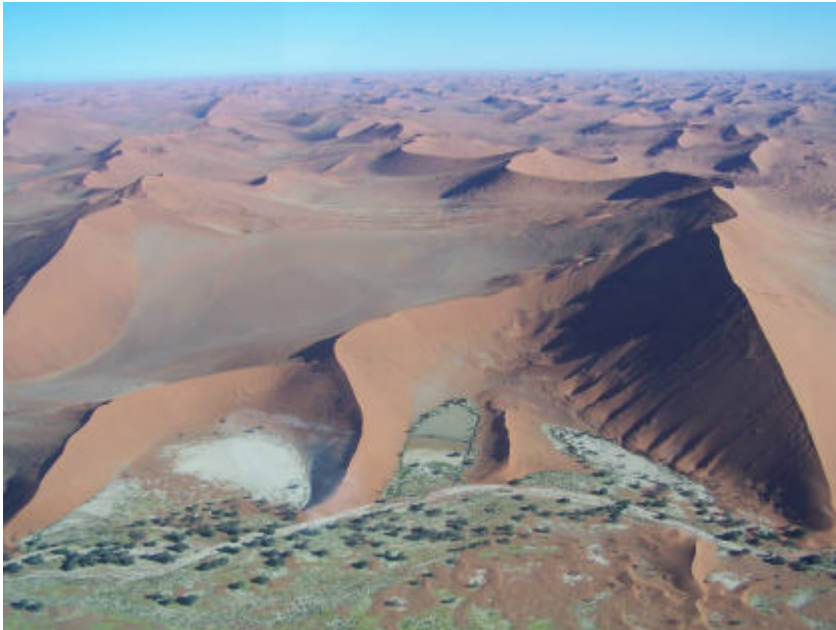
Der Anblick ist einfach zu schön.

Zurück zum Auto machen wir Picknick, unser Frühstück. Gar



Tisch zu finden, denn der Platz ist gut besucht. Aber schließlich gelingt uns auch das. Wir kommen nun auch mit unseren Mitfahrern ins Gespräch, nachdem uns eine junge Frau auf Deutsch Fotohilfe angeboten hatte. Es stellt sich heraus, daß sie aus Namibia ist, jetzt aber mit ihrem südafrikanischen Mann in Südafrika lebt und um ihren irischen Freunden das Land zeigt... Spielend spricht sie mehrere Sprachen fehlerfrei – warum können wir das nicht.

Unterdessen ist es Mittag und damit merklich warm geworden, Wir treten die Rückfahrt an.



In der Lodge bedienen wir uns an dem vorzüglichen Mittagsbuffet, wie schon am vergangenen Tag. Erstmals während unserer Reise speisen wir zu Mittag. Üblich ist es hier erst abends warm zu essen. Aber das Angebot am Buffet kann man einfach nicht ignorieren.

Am nächsten Morgen heißt es wieder Abschied nehmen.

Wir fliegen jetzt nach Südosten. Doch vorher lassen wir es uns nicht nehmen noch einmal die gestrige Strecke aus der Luft zu betrachten. In 4000 Fuss fliegen wir nach Sossusvlei. In dieser Höhe stören wir nicht im Nationalpark und können doch gut sehen.

Das erste Überflugziel danach ist Wolwedan. Leider war es mir nicht möglich dort eine Unterkunft zu organisieren. Diese Wüstenlodge ist zwar recht teuer, aber auch traumhaft und deshalb gut gebucht.



Immerhin waren
Dietmar und ich

schon mal mit Karl da. Es steht auf meiner Wunschliste seither ganz oben.

Nach einem Überflug machen wir noch einen Abstecher zum Schloss Duwieseb. Der Baron Hans-Heinrich von Wolff ließ es 1908-09 erbauen. Heute kann man dort auf einem Campingplatz übernachten. Das Schloss ist öffentlich zugänglich und verfügt über einen Landestrip. Aber landen werden wir nicht, denn unser Ziel ist Lüderitz.

Lüderitz ist der Ort in Namibia, an dem die deutsche Kolonialisierung begann. Der Bremer Kaufmann Adolf Lüderitz landete in der Bucht 1883 und kaufte von Häuptling



Frederik das Land, um darauf einen Handelsposten zu errichten. Frederik wird es nicht schwergefallen sein den Handel einzugehen, denn die Landschaft ist derart trostlos, daß man glaubt auf einem erloschenen Vulkan zu stehen. Kein Baum, überhaupt kein Grün. Allerdings wurde er bei diesem Deal mächtig über den Tisch gezogen, als man ihm im Nachhinein erklärte, daß es sich bei der Meilenangabe nicht um englische Landmeilen mit 1,6 km handle, sondern um preußische Meilen von

7,5 Kilometern Länge Damit war das verkaufte Gebiet nicht vermeintliche 70x35 km groß, sondern tatsächlich 300x150 km.

Im Anflug auf den Flugplatz, der übrigens gerade ausgebaut wird, überfliegen wir Kolmanskuppe, die Geisterstadt. Hier erlebte Lüderitz 1908 einen Aufschwung, nachdem Diamanten gefunden wurden. Adolf Lüderitz erhoffte sich ebenfalls Funde von Rohstoffen, dieser Wunsch erfüllte sich für ihn jedoch nicht. Bis heute werden Diamanten abgebaut, wenn auch nicht mehr in dem Umfang wie früher.



Bei unserer Landung müssen wir feststellen, daß entgegen den eingeholten Informationen kein Sprit verfügbar ist. Damit haben wir ein ernsthaftes Problem!

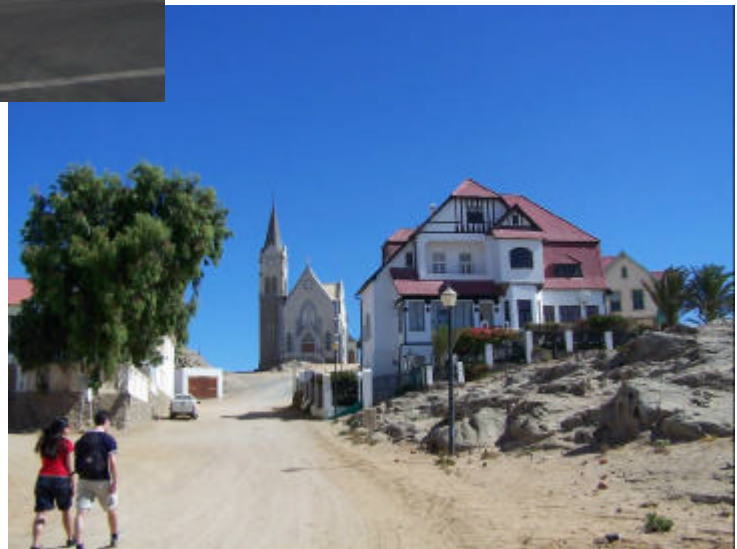
Unsere Nachfragen ergeben, daß auch in Ketmanshoop kein Avgas verfügbar ist. Das wäre unser Ausweichplatz gewesen, wenn es mit der direkten Ausreise von Lüderitz aus nicht klappt. Der nächste Flugplatz mit Avgas ist entweder Walfishbay oder Swakopmund. Und das ist ziemlich weit nördlich! Aber wir werden das Problem lösen.



Zunächst beschäftigen wir uns mit einem anderen Problem. Kurzfristig haben wir uns entschlossen auch hier in Lüderitz ein Mietauto zu nehmen. Doch AVIS hat kein Auto! Da entdeckt Ina im Terminal einen Aushang von einem privaten Vermieter. Den rufe ich an und es klappt, für 50.- € bekommen wir

einen Toyota Jeep. Jetzt noch schnell das Hotel anrufen, damit uns jemand abholt, dann ist alles in Butter.

Der Transport zum „Seaview“ klappt auch problemlos. Dieses kleine Hotel ist das Beste am Platze und sehr gemütlich. Das Gepäck ist schnell ins Zimmer gebracht und wir machen den ersten



Stadtrundgang. Viel ist nicht los, schnell hat man die wenigen Straßen abgelaufen. Ob es am Karfreitag liegt, daß solche Ruhe herrscht, wissen wir nicht. Kann auch gut sein, daß es immer so ist.



Bemerkenswert ist jedoch, daß man bemüht ist die Vergangenheit zu erhalten. Die alten kleinen Häuser aus der Gründerzeit sind alle unter Denkmalschutz gestellt.

Nach den Einkommensquellen der Einwohner befragt bekommen wir zur Antwort Bergbau und Fischfang.

Mit dem Bergbau ist nicht mehr viel, weil ja De Beers erst eine

Miene geschlossen hat und der Fischfang ist wegen früherer Überfischung auch stark

eingeschränkt. Einzig die Austernzucht floriert. Deshalb versucht man den Tourismus in Schwung zu bringen, Deshalb wird auch gerade der Flugplatz ausgebaut und modernisiert. Bleibt abzuwarten, ob das Vorhaben Erfolg hat.

Wieder im Hotel gehen wir unser großes Problem, den Spritmangel an. Ich rechne und überlege, was wir machen können. Ketmanshoop hat keinen Sinn anzufliegen, dann sollten wir wie geplant direkt von Lüderitz nach Upington. Doch dazu müssen wir etwa 3 Stunden über die Wüste. Eine sehr riskante Sache. So wie unser jetziger Tankinhalt ist, müssten wir etwa 160 Liter Superbenzin tanken. Mit den



noch vorhandenen 60 Litern AVGAS gibt das kein gutes Mischungsverhältnis, so mal wir dann auch noch voll beladen sind. Mir schmeckt die Sache ganz und gar nicht.

Wir überlegen hin und her, aber eine vernünftige Lösung finden wir nicht. Was also tun? Warten bis es wieder Sprit gibt? Das kann Monate dauern!

Schließlich entschließen wir uns zu einer Sprittauschaktion. Wir werden am nächsten Morgen etwa 80 Liter Super nachtanken, dann nach Walfishbay fliegen, dort tanken und gleichzeitig noch die Kanister füllen. Soweit der Plan!

Wegen der Kanister habe ich bei der Rezeption nachgefragt, die wollten mir welche besorgen. Auch der Autovermieter wollte welche besorgen.

Zeitig am Morgen fahren Dietmar und ich mit dem Jeep erst zur Tankstelle und dann zum Flugplatz. Das Umfüllen mit den schweren Kanistern ist gar nicht so einfach, weil wir beide auf die Leiter müssen und dazu wenig Platz haben. Die Prozedur ist dann typisch afrikanisch improvisiert. Eine Plastikflasche wird vom Boden befreit, ein Taschentuch reingehängt und dann geschüttet..

Wenn Karl mal seinen angeborenen Geiz besiegt, kann er für seine Flieger ja mal einen vernünftigen Trichter mit Filter kaufen...

Endlich sind wir fertig. Eine Stunde hat das Ganze trotzdem gedauert. Mit der Lady von der Luftaufsicht habe ich auch gleich noch organisiert, daß wir am nächsten Morgen ausreisen können. Die Immigration hat sie auch schon erreicht, nur den Zoll nicht, was sie aber weiter versucht damit wir am nächsten Tag können. Immerhin ist Ostersonntag!

Terminal von



Jetzt fliegen Dietmar und ich erst einmal die Küste hoch nach Walfishbay. Der Tankwart wird da sein, ich habe mit ihm telefoniert. Nach der Landung rufe ich ihn an und er kommt zum Platz.

Aufregend ist der Flug nicht, wir können aber in aller Ruhe den Küstennebel studieren. Mit der Hälfte der Strecke beginnt er. Schlagartig ist vom Meer nichts mehr zu sehen. Zum Glück liegt der Platz von

Walfishbay etwas landein. Nach reichlich 1,5 Stunden sind wir da. Es wird Zeit den Tower anzufunken, denn hier gibt es eine Kontrollzone. Trotz mehrmaliger Versuche klappt es nicht Kontakt zu bekommen. Nun tue ich etwas, was in Deutschland nie ginge. Ich setze eine Blindmeldung ab und fliege zum Platz. Immer noch kein Kontakt, also wieder eine Meldung und landen.

Der Platz wirkt verlassen, was er auch ist. Man nennt das „unmanned“. Ich stelle den Flieger ab und rufe den Tankwart an. Unterdessen kommt doch jemand. Immerhin werde ich so die Landegebühren los. Und meine Landemeldung habe ich auch an Ina durchgegeben, die sichtlich erleichtert ist.



Nach einiger Zeit ist auch der Tankwart da und befüllt unsere Tanks. Nur an die Kanister will er nicht ran. Kein Zureden hilft, er weigert sich vehement die Kanister zu befüllen. Damit haben wir nun nicht gerechnet. Aber was nützt es, wir haben jetzt wenigstens 300 Liter. Davon werden wir in Lüderitz zwar wieder 80 eingebüßt haben, aber wenn wir dann noch einmal Super nachfüllen, ist das Verhältnis wenigstens 220:80, und damit wesentlich besser als die Ausgangsbasis.

Wir haben es eilig, denn 13:00 Uhr will Lüderitz schließen. Der Rückflug gestaltet sich wie der Hinflug – ereignislos. Wir bekommen gerade noch Funkkontakt mit Lüderitz,

bei dem uns bestätigt wird, daß der Zoll auch am nächsten Morgen da sein wird. Bei der Landung 13:05 Uhr sind wir aber schon wieder alleine auf dem Flugplatz.

Hatten wir vor wenigen Minuten noch 23 Knoten Wind, scheint er nun mit jeder Minute zuzunehmen. Kaum gelingt es uns den Flieger mit der Schutzplane abzudecken.



Dem Wachmann sagen wir, daß wir noch einmal wiederkommen, nehmen unsere Kanister und

fahren zum Hotel Ina abholen. Dann sind wir wieder Kunde an der Tankstelle. 80 Liter werden abgefaßt und es geht zum Flugplatz. Die gleiche Prozedur wie am Morgen beginnt mit dem Umfüllen. Allerdings hat der Wind noch einmal kräftig zugelegt. Mittlerweile werden es reichlich 30 Knoten sein. Das führt dazu, daß ein nicht unbeträchtlicher Teil des Sprits auf unserer Bekleidung landet. Wir sind nun sehr entzündlich!

Als wir nun unser Tagewerk vollbracht haben, wollen wir uns noch etwas in der Umgebung von Lüderitz umsehen. Unser erstes Ziel ist natürlich das nahegelegene Kolmannskuppe. Den Eingang nehme ich nicht für voll, weil keine Person zu sehen ist. Statt dessen biege ich am Tor nach links zu einem anderen Eingang ab, der sich als Eingang und Sicherheitskontrolle zu einer Mine herausstellt. Wir werden nicht verhaftet oder erschossen, aber gebeten umzukehren.

Zurück nehme ich dann den richtigen Eingang zur Komannskuppe, an dem zu lesen ist, daß eine Permit unbedingt erforderlich ist. Nur ist niemand da, bei dem wir die Eintrittsgebühr bezahlen können. Auch sonst ist alles verlassen und das Tor offen. Also fahren wir rein.

Wir halten am Museum, welches ebenfalls vollkommen verlassen ist und besichtigen die Ausstellung. Leider ist alles aber sehr englisch geprägt, obwohl die Vergangenheit eigentlich urdeutsch war. Mit ungutem Gefühl betrachten wir zum Beispiel die ärztlichen Instrumente aus der damaligen Zeit...

Doch bald stellen wir fest, daß die damalige Infrastruktur alles beinhaltete, was vorstellbar war. Es mußte auf nichts verzichtet werden. Selbst einen (wenn auch geringen) Urlaubsanspruch gab es.



Wir treffen auf Leute, die sich um ein liegengebliebenes Auto bemühen. Hilfsbereit wie wir sind, helfen wir schieben. Dabei erfahren wir, daß es das Auto der Verwalterin ist, was da nicht mehr will. Sie klärt uns auf, daß eigentlich geschlossen ist, aber öffnet uns auch gleich noch mal die Kegelbahn, die immer noch sehr gut erhalten ist.

Nach Beendigung unserer Besichtigung fahren wir weiter zum Diaz Point, einer Landspitze auf der 1484 von Bartholomeu Diaz das Original der heutigen Nachbildung aufgestellt wurde.

Sturm und Nebel empfängt uns. Beinahe wäre ich bei dem Versuch die Strecke



abzukürzen noch im Schlick stecken geblieben, doch noch rechtzeitig habe ich das Auto gewendet und bin dem festen Weg gefolgt. Die Abkürzung soll man denen überlassen, die was davon verstehen.

Am nächsten Morgen ist es dann soweit. Wir haben alles Gepäck im Auto und fahren damit zum Vermieter, mit dem wir dann zum Flugplatz weiterfahren. Dort ist natürlich niemand, aber das wußten wir ja schon. Wir haben eine halbe Stunde Zeit unseren Flieger vorzubereiten, dann will Zoll und Grenze kommen und

uns abfertigen. Doch leider ist das nicht der Fall. Eine Stunde ist vergangen und wir stehen immer noch mutterseelen allein auf dem Platz. Weit und breit kein Zoll oder Grenze. Dafür zieht vom Meer eine Nebelwand auf. Ziemlich schnell ist der ganze Platz zu – und auch bald wieder auf. Und der Flugplan mit der Abflugzeit hängt mir im Nacken! Ich habe diesen telefonisch über Windhoek aufgegeben.

In meinen Unterlagen suche ich nach Telefonnummern für Zoll und Grenze. Ich finde auch die richtige und rufe da mal an. Eine verschlafene Frauenstimme meldet sich.

Es stellt sich heraus, daß die Information über unsere Ausreise verloren gegangen ist. Immerhin verspricht sie uns schnell zu kommen.

Und tatsächlich, nach etwa einer halben Stunde braust ein Auto heran. Heraus steigt eine Afrikanerin, die lediglich an einer Militärmütze erkenntlich macht, daß es sich um Grenzerin handelt. Nicht viel später fährt noch ein Auto vor, die Zöllnerin ist gekommen. Für unser Gepäck interessiert sich niemand, lediglich die Gebührenformulare sind von Interessen. Glücklicherweise zahlen wir die wirklich geringen Gebühren für diesen PPR-Einsatz zum Feiertag.

Dann starten wir, zum Glück nebelfrei! Unser nächstes Ziel ist Upington. Die Telefonverbindung dorthin war nicht sehr erfolgreich am vergangenen Tag und ich hoffe, daß wir keine Probleme bei der Einreise bekommen. Vorsichtshalber habe ich auf meinen Flugplan geschrieben „request border and custom control“ und diesen am Vortag bereits aufgegeben.

Es beginnt unsere längste Reiseetappe im Flieger. Wir fliegen nun quer über die Namib in die Kalahari. Noch in Namibia kann ich meiner Frau den Fishrivier zeigen. Leider nur den oberen Teil aber immerhin! Die Reise ist einsam, keine anderen Flieger und auch kein Funk. Nach einigen Stunden erreichen wir Upington.



Eigentlich wollen wir gleich weiter, nur tanken und Grenze machen, denn das eigentliche Ziel ist Kimberley.

Und da lauert schon der Anpiff. Wir können froh sein, daß jemand für die Grenze da



ist, müssen eine Gebühr bezahlen und werden über die neue Telefonnummer aufgeklärt. Dann ist das auch erledigt. Die Landegebühr ist bezahlt und es ist getankt. Das haben meine fleißigen Mitflieger erledigt. Ich muß nur noch den

Flugplan aufgeben und werde zum Tower begleitet. Dort angekommen erklärt mir der Lotse höflich, da sein aber nicht möglich, weil er gerade nicht da sei (?), er habe Mittagspause und der Platz „unmanned“. Ich solle unkontrolliert abfliegen. Also erkläre ich ihm noch, daß ich nun doch erst noch auf einem Grasplatz landen werde auf meinem Weg nach Kimberley. Damit ist auch das letzte formale Problem vom Tisch und niemand braucht einen Flugplan!

Wieder am Flieger setze ich also meinen Spruch ab und wir düsen los. Kaum haben wir den Platz hinter uns, als er auch schon wieder besetzt ist. Es soll uns gleich sein, so ist eben Afrika!

Mit Kimberley habe ich ein Problem und ich weis nicht warum. Schon bei meinem ersten Besuch hatte ich das Mühe den Platz zu finden und so ging es mir auch jetzt. Ich konnte ihn pardu nicht sehen, sondern landete über einem anderen Flugplatz mit ebenfalls gekreuzten Bahnen – nur das die nicht befestigt sind, sondern aus Hardsand bestehen.

Dabei ist der Platz nun wirklich nicht kein! Wie dem auch sei, ich sagte dem Tower erst einmal, daß ich falsch bin und mich neu sortieren muß. Der nahm es gelassen. Nun aber wirklich dem GPS folgen und nicht auf vermeintliche Flugplatzsiluetten

hereinfallen!



Tja, und da war er dann auch schon.. Der Rest war Routine. Flieger sichern, ausladen und bezahlen.

Ein Taxi brachte uns zum Hotel. Auf unsere Bitte das mit einer Stadtrundfahrt zu verbinden schaute der Fahrer etwas komisch, denn die Stadt hat wirklich absolut nicht's

zu bieten außer einem Kriegerdenkmal und dem Hochhaus von De-Beers, in dem die Diamanten sortiert werden.

Das ist auch der Grund, warum wir uns hier auch nicht länger aufhalten wollen.

Am Abend genießen wir unser letztes großes Steak auf der Reise in einem Kettenrestaurant neben dem Hotel, welches wohlklingenden Namen „Protea-Diamond“ hat, aber weit davon entfernt ist.

Und dann ist er da, der letzte Tag. Er kommt immer, ob man es will oder nicht. Wir schreiben den 24. März, als wir letztmalig starten. Nur noch 2 Stunden trennen uns von Brakpan, und diese vergehen wie im Fluge. Die Strecke ist wohlbekannt aber auch relativ reizlos.



Dann ist es vorbei. Wir landen in Brakpan. Niemand ist da, auch Karl nicht. So haben wir dann doch noch ein kleines Problem am Ende der Reise, Wir wissen nicht, wie wir das Gelände verlassen sollen, denn alles ist abgeschlossen.

Doch ich finde dann noch einen UL-Piloten, der uns freundlicher Weise heraus lässt. Nun warten wir nur noch auf einen Zubringer vom Birchwood-Hotel.

Und damit ist die Rundreise eigentlich beendet. Wir werden noch einen Tag in Johannesburg bleiben zum Shopping, dann fliegen wir zurück.



In Dubai werden wir noch einen Stop-over machen, aber das ist eine andere Geschichte.

Während ich nun diese Geschichte beende ist in den Medien von Unruhen und Prognomen in Südafrika zwischen der schwarzen

Bevölkerung zu hören. Viele Menschen werden verbrannt, erschlagen und erschossen.

Noch sind diese Unruhen auf die schwarze Bevölkerung beschränkt, aber das wird nicht so bleiben, denn die sozialen Probleme in Südafrika sind einfach zu groß und die Regierung ist nicht fähig diese zu lösen.

In den letzten 10 Jahren seit Beendigung der Apartheid haben etwa 1 Million Weiße das Land verlassen und damit massenhaft Industrie. Ursache für letzteres ist die Doktrin, daß in jedem Betrieb ein Drittel der Leitungspositionen von Schwarzen besetzt werden müssen. Ob qualifiziert oder nicht, spielt dabei keine Rolle!



Allerdings erwirtschaften die letzten 4 Millionen Weißen 80% aller Steuereinnahmen!

Also doch „Good by Afrika“?

Es wäre schade!