

Irgendwo im Nirgendwo



Gräber Holsatia



Edward Bohlen



Walfriedhof



Richtung St. Francis Bay

Zwischen Lüderitz und Walfishbay

Bericht: Gabi Christa und Uwe Scharf



Heini gibt Tipps für das Fahren im Sand



Eines der tieferen Löcher!
Eingefangen vom Küstennebel



Wogendes Dünenmeer



Oft schon haben wir Namibia bereist, nur das Zentrum der Wüste Namib wurde dabei leider immer ausgespart. Von Oranjemund im Süden bis Lüderitz erstreckt sich das Sperrgebiet 1 und von Lüderitz bis Walfishbay im Norden das Sperrgebiet 2. Das südliche Gebiet wurde vom Deutschen Kaiserreich 100 Kilometer landeinwärts zum Sperrgebiet erklärt, um der ungezügelten Suche nach Diamanten Einhalt zu bieten und den Diamantenhandel zu kontrollieren. Dies zwang die Prospektoren dazu, sich weiter nördlich (Sperrgebiet 2) zu orientieren. Während im Sperrgebiet 1, von der Diamanten-

kooperation Namdeb entlang dem Oranje und der Küste weiter nach Diamanten gesucht wird, darf nun seit einigen Jahren das Sperrgebiet 2 in Begleitung eines Konzessionärs durchfahren werden. So können auch wir unseren lang gehegten Traum, dieses Gebiet der Wüste Namib zu bereisen, verwirklichen. Die Namib gilt als eine der ältesten Wüsten mit den höchsten Dünen. Viele kennen diese Wüste durch einen Besuch des Dünengebietes Sossusvlei, das einst vom Tsauchab durchflossen wurde. Der Zugang zum Atlantischen Ozean ist dem Fluss seit vielen Jahren durch riesige Dünen

versperrt. Das Tsauchabdeltal am Atlantik existiert nach wie vor, nur fließt der Fluss unterirdisch ins Meer. Genau dort, inmitten der Wüste Namib, also etwa 50 Kilometer weiter westwärts vom Sossusvlei, wurden zu Zeiten deutscher Kolonialherrschaft Diamanten geschürft.

Aber beginnen wir am Anfang, das heißt in Lüderitz. Bei Coastway Tours haben wir die Tour für 6.250 N\$, also knapp 600€ pro Person gebucht. Am Vorabend findet ein Briefing mit anschließendem Kennenlernen beim gemeinsamen Abendessen statt. Zwei Fahrzeuge des Konzessionärs

begleiten die Gruppe bestehend aus maximal 10 Fahrzeugen, wir sind mit unserem eigenen Landrover dabei. Europäer, die einen Wagen mieten wollen, sollten mit dem Autovermieter vorher abklären, ob der Wagen für diese Tour freigegeben ist oder bei Coastway Tours nach geeigneten Autovermietern fragen. Das Fahrzeug sollte auf keinen Fall zu schwach motorisiert sein und je nach Fahrzeugtyp müssen 180 bis 250 Liter Kraftstoff mitgeführt werden. Feuerholz und Wasser müssen mitgebracht werden. Für den Eigenbedarf sollte man Geschirr, Kühlschrank, Campingstühle und passende Kleidung dabei haben.

In den Monaten Januar und Februar herrscht im südlichen Afrika die Hauptregenzeit. Die Namib wird davon aber gewöhnlich nicht tangiert, sie ist eine der trockensten Wüsten der Erde. Der wüstenhafte Teil der Namib reicht nur maximal 160 Kilometer ins Landesinnere. Zu den zum Teil starken Niederschlägen kommt es im Hinterland. Die abgehenden Flüsse erreichen nur selten den Atlantik,

da die Flussläufe, wie beim Tsauchab, durch Dünen abgeriegelt sind oder das Wasser sich vorher in den sandigen Flussbetten verliert. Es ist Februar 2009, wir sind in 2 Tagen von Kapstadt zum Ausgangspunkt Lüderitz gefahren. Gegen 9:00 Uhr ist die Gruppe, bestehend aus einem deutschstämmigen namibianischen Paar, einem italienischen Paar, einer Gruppe südafrikanischer Farmer aus

Jedes Fahrzeug ist mit Funk ausgestattet worden und die ersten Spötteleien über unseren Landy sind aus der Farmerfraktion mit ihren starken Toys über Funk auf Afrikaans zu vernehmen

dem Nordkap, 2 Köchen, dem Führer Heini und uns beiden, startklar. An Fahrzeugen sind dabei ein Ford Ranger, ein Mitsubishi Colt, 2 Toyota Hilux, unser Landrover Defender TDI und der Rest alles starke Landcruiser Benziner. Jedes Fahrzeug ist mit Funk ausgestattet worden und die ersten Spötteleien über unseren Landy sind aus der Farmerfraktion mit ihren starken Toys über Funk auf Afrikaans zu vernehmen. Wir verlassen die Teerstraße und es geht auf der Gravelroad weiter bis zu einem Abzweig, wo wir Luft aus den Reifen lassen.

Mit ungewohnten Reifendruck geht das Abenteuer los, vorne 0.8 und hinten 1 Bar, das ist für dieses Gelände der optimale Reifendruck. Wir bekommen eine Einweisung und erfahren, dass der Umweltschutzgedanke sehr konsequent verfolgt wird. Heini erklärt uns in wenigen deutlichen Worten: "Alles, was ihr mitbringt, nehmt ihr auch wieder mit und von dem, was da ist, nehmt ihr nichts mit." Wir halten uns grob in Richtung Norden. Gerade sind wir noch über die Gravelroad gerüttelt genießen wir es jetzt auf dem weichen Sand wie auf Watte zu schweben. Die Landschaft wird immer hügeliger, die Dünen sind noch mit Gras be-
wachsen. Dieses Dünengras ist Hauptnahrungsmittel der Oryxantilopen, welche wir hin und wieder sehen können. Nach rund 200 Kilometern erfolgt ein gigantischer Dünenritt in einen Dünenkessel, wo wir unser erstes Camp beziehen. Nach einem reichhaltigen Frühstück fahren wir weiter nördlich. Hinter einem Dünenkamm erreichen wir einen liegenden gebliebenen Bulldozer. Er ist ein Relikt aus der Diamantenära. Das Gefährt steht seit 1952 hier und zog voll beladene Anhänger in die Nähe der Uri Haugab Mountains. Westlich von hier treffen wir auf den mit DC3 Dakota Flugzeugreifen versehenen V8 Fordtruck, auch liebevoll Suzie genannt. Ein wichtiger Mann aus dieser Zeit war Mose Kahan, in Königsberg geboren und später nach Südafrika emigriert. Um seine Diamantenclaims "Saddle Hill Opera" und "Atlantis" zu versorgen, erwarb er aus Beständen der Armee diesen liegenden gebliebenen Laster. Je näher wir an die Küste kommen, desto vegetations-

loser wird das Gebiet, die Landschaft begeistert uns total. Einmal driftet unser Landy in einer Schrägpas- sage dermaßen seitlich, dass nur noch der direkte Weg nach unten in ein tiefes Loch bleibt. Unter großer "Anteilnahme" der anderen Teilnehmer quälen wir uns am Schlepptau von Heinis Toyota aus der Kuhle. Über ein langes Dünental treffen wir bei Silviahill auf die Küste. In dieser einsamen Bucht leben tausende Seehunde. Dieses Naturschauspiel zu beobachten, wie die Seehunde in den Dünungswellen toben, ist faszinierend. Der für die Namib typische Küstennebel steht bedrohlich nahe über dem Meer vor der Küste. Die Dünen werden immer höher und steiler. Der hier vorherrschende Wind kommt aus Süd-West. Somit ist die Dünensüdseite die vom Wind angepresste flache Seite und die Dünennordseite die weiche und steil abfallende Seite (Slipface). Der Sand auf der Leeseite der Düne ist weich. Er wird ab einer Neigung von 36° instabil und rutscht zu dieser Seite ab.

Hinter einem Dünenkamm erreichen wir einen liegenden gebliebenen Bulldozer. Er ist ein Relikt aus der Diamantenära. Das Gefährt steht seit 1952 hier

Im Zuge der nächtlichen Abkühlung schiebt sich der Küstennebel ins Landesinnere. Dieser Nebel ist die Grundlage dafür, dass die Wüste lebt

gen, was in ihnen steckt. Wer nicht ordentlich Tempo hat, bleibt unweigerlich in dem Loch stecken. Da hilft nur noch eine Spirale, um aus dem Loch zu kommen. Das heißt, zwei oder drei Mal im Kreis herumfahren und dabei ordentlich beschleunigen, um dann seitlich, erst leicht schräg, um dem Loch zu fahren. Unzählige Male geht es die Dünen hinauf und wieder hinunter. Am laufenden Band haben wir atemberaubende Ausblicke über die unendliche Weite der Wüste und auf das Meer. Der Schattenschwurf der Dünen wird immer länger, bis wir durch ein Dünental in Küstennähe fahren, um dort zu campieren. Abends ist es kalt und wir drängen uns um das wärmende Lagerfeuer. Am Morgen ist alles klamm und feucht, fast nass. Der Küstennebel zog über Nacht ins Landesinnere und nur sehr zögerlich kämpfen sich die ersten Sonnenstrahlen durch den grauen Himmel. Wie kommt es zu diesem Phänomen? Der kalte Benguelastrom fließt von der Antarktis entlang der afrikanischen

Küste nach Norden und wird erst an der Kongomündung von der Küste weggeleitet. Somit hat das Wasser permanent sehr niedrige Temperaturen um die 15°Celsius. Warme Luft trifft unmittelbar über der Wasseroberfläche auf kalte Luft und es kommt zur Kondensation, eben der Nebelbildung. Im Zuge der nächtlichen Abkühlung schiebt sich der Küstennebel ins Landesinnere. Dieser Nebel ist die Grundlage dafür, dass die Wüste lebt. Denn der sich bildende Tau stellt primäre Existenzbedingungen für eine lange Reihe von besonderen Lebewesen aus dem Bereich Fauna und Flora dar. Es stellt sich die Frage, warum dieser Küstenstreifen nahezu niederschlagsfrei ist? Als Wüste gilt das Gebiet von Porth Nolloth / Südafrika bis zum Ort Namibe / Angola. Ein Streifen der bis zu 160 Kilometer ins Landesinnere reicht. Durch den kalten Benguelastrom ist keine Verdunstung über dem Meer möglich und somit auch keine Wolkenbildung. Als sich der Nebel lichtet, fahren wir in Küstennähe weiter, ständig Dünen hoch, Dünen runter. Die Dünenauffahrten werden immer steiler und es folgen dramatisch tief abfallende Dünenrutschen. Von oben haben wir immer wieder fantastische Aussichten auf das Meer, bis wir am Nachmittag



Stilleben



Wiegen, messen, markieren



Fischer am Atlantik



Unberührte Strände!



Kettenraupe in Grillenberger



Ochsenwagen in Grillenberger

Mondlandschaft im Tsauchab Mündungsdelta

schließlich den Strand erreichen. Da es sich beim Strand um ein ökologisch sehr sensibles Gebiet handelt, fahren wir, um die Natur möglichst nicht zu schädigen, strikt in einer Spur. An einer schönen Bucht machen wir Rast und einige wagen sich in die kühlen Fluten.

Mit jedem weiteren Kilometer werden die Dünen niedriger und weichen schließlich in das Hinterland zurück. In dieser mit Gräsern und Büschen durchsetzten Ebene beziehen wir unser drittes Camp, früher mündete der Tsauchab hier ins Meer. Schon lange ist der Fluss durch die Dünen des 50 Kilometer östlich gelegenen Sossusvlei abgeriegelt und er fließt nur noch unterirdisch ins Meer. Durch die Süßwasseranreicherung herrscht hier großer Fischreichtum, es gibt viele Seehunde und Vögel. Daneben ist das Delta Lebensgrund-

lage für braune Hyänen, Schakale und Gämsböcke.

Unweit von hier treffen wir auf den Ort Fischersbrunn, es sind lediglich ein paar Baracken, die vom Angelklub Oranjemund unterhalten werden. Um die Jahrhundertwende wurde dieser Brunnen geschlagen, um die weiter nördlich gelegenen Diamantendörfer mit Frischwasser zu versorgen. Auf unserem Weg sehen wir immer wieder die verrosteten, mittlerweile über 100 Jahre alten Wasserleitungsrohre.

Am Strand angelt eine Gruppe Fischer aus der Kapregion. Drei Tage sind sie durch die Dünen gefahren, um an diesem verwunschenen Ort zu fischen. Was die Fischer in Menge und Größe aus dem Wasser ziehen, erscheint uns rekordverdächtig. Der folgende Küstenabschnitt ist mit Walknochen übersät. Anfang des 19.

Jahrhunderts zerlegten Walfänger ihre Beute auf einer vorgelagerten Insel und warfen die Knochen ins Meer. Die Strömung trieb die Gebeine hierher, so entstand dieser Walfriedhof.

In der Bucht Meobbay existierte zur Diamantenära eine Zoll- und Polizeistation. Heute können wir nur noch einige der alten Landungsboote von damals bewundern. Diese in Westafrika angefertigten Boote wurden von liberianischen Kroo-Seglern zum Anlanden von Waren und Personen gesteuert.

Wir biegen von der Küste ab ins Landesinnere. Die Landschaft verändert sich und die Gegend wird steinig. Schließlich erreichen wir den Geisterort Grillenberger. Wie stark muss das Verlangen nach Reichtum gewesen sein, um solch ein entbehrensreiches Leben auf sich zu nehmen? Hat jeder, der sich Claimbesitzer nannte, auch wirklich Diamanten gefunden? Wie viele bezahlten das Abenteuer mit ihrem Leben? Wie viele unbekannte Dramen haben sich hier abgespielt? Zusammen mit den verschiedenen

Gerätschaften verschwinden Lebensgeschichten von den Menschen im tiefen Sand. Alles, die große Scheune, die im Sand liegenden Bierflaschen, die Diamantensiebtrommeln, die Häuser mit ihren Schlaf- und Kochstellen, die Planierdraupe, alles ist dem Untergang geweiht. Auf lange Sicht verschwindet hier deutsche Vergangenheit im Nichts. An der Piste steht ein Ochsenwagen, er hätte eine gute Malvorlage für den Surrealisten Salvador Dali gegeben. Niemand wird die Frage beantworten können, warum der Karren hier inmitten in der einsamen Landschaft steht. War es ein Radbruch, ist er hier geparkt worden oder hat das Zugtier in der Bruthitze schlapp gemacht?

Weiter, immer entlang der Wasserleitung erreichen wir Charlottenburg. In konisch zulaufenden Trommeln wurde der Sand ausgesiebt. Rund 500 Menschen arbeiteten hier unter widrigsten Umständen. Wie war dieses Leben auf der Suche nach Diamanten auszuhalten? Es herrschte Wasserknappheit und die Ernährung war karg. Dazu die

schwere körperliche Arbeit in der mit täglichen Bruthitze.

Unweit der Arbeitsstätte befanden sich die einfachen Wohnbaracken von Holsatia. Wie konnten die Menschen hier nur bei Sandsturm, erbärmlicher Hitze und dann wieder bei klirrend kalten Nächten ausharren?

Da, wo Leben ist, ist auch Tod. Mitten in den Dünen treffen wir auf einen vom Wind frei gewehten Friedhof. Weit verstreut liegen die von der Sonne weiß gebleichten Gebeine herum. Der Süd-Westwind nimmt zum späten Nachmittag an Heftigkeit zu und wir campieren im Schutze einer Sicheldüne unweit des Schiffwracks der Edward Bohlen, deren Konturen wir in der Ferne erkennen können.

Am Morgen verschleiert der Küstennebel zunächst die Sicht auf die Edward Bohlen. Das Schiff liegt auf einer Sandbank. Damals gab es von der Conception Bay zum 11 Kilometer weiter im Land gelegenen Ort Conception Water eine Bahnlinie zum Gütertransport. Die Edward Bohlen gehörte zur Woermann Linie. Die von



Die Sandneurosen

Allradler: Hallo Gabi! Sag, hast Du auf dieser Tour durch das „Diamanten-Sperrgebiet“ schon mal den Boden abgesucht und dich nach etwas Glitzerndem gebückt?
Gabi: Aber natürlich. Wenn es am Boden glitzert, bücke ich mich schon und schaue mir das genauer an, anfassen ist ja erlaubt. Nur wurden wir vom Veranstalter eindringlich darauf hingewiesen, nichts mitzunehmen.

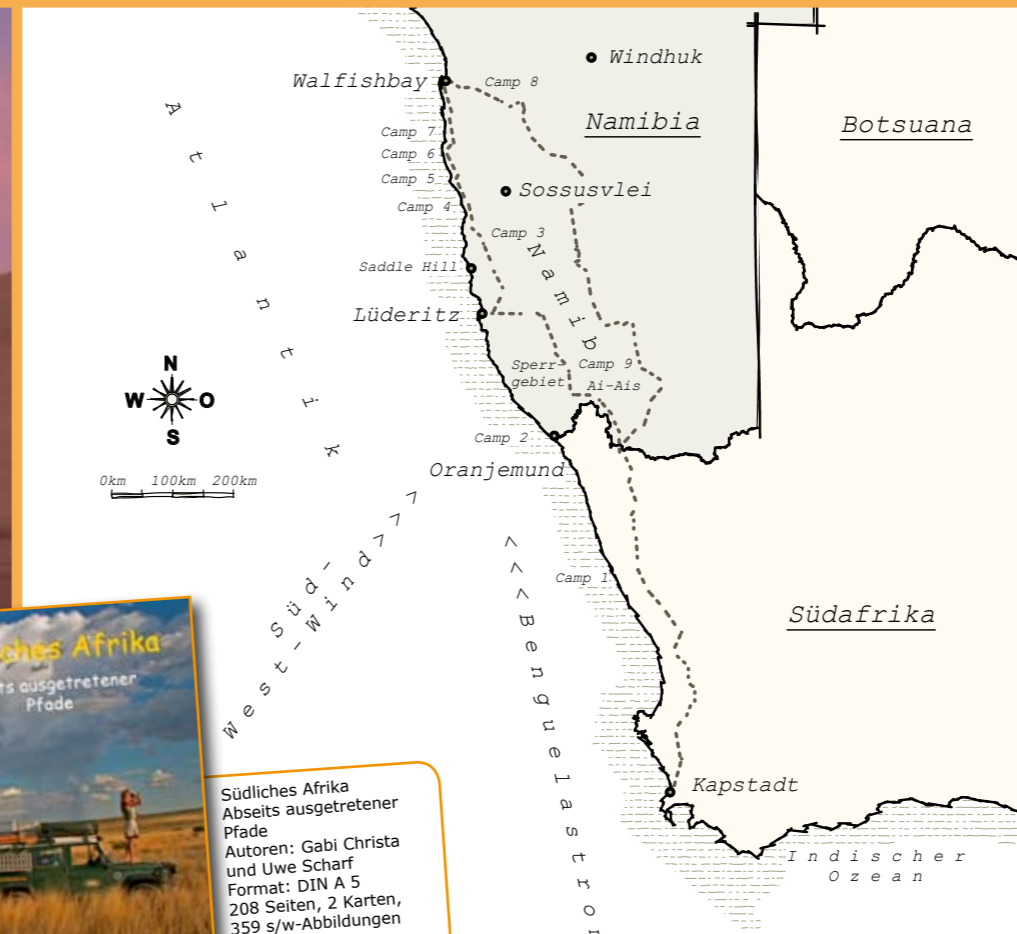
Allradler: Triffst man heute eigentlich noch auf direkte Nachfahren deutscher Kolonisten, oder beschränkt sich Deutsches auf ein paar Straßennamen?

Gabi: In Namibia leben etwa 30.000 Deutschnamibianer. Trotz Internierung während der Weltkriege wurden die Deutschen unter der Südafrikanischen Mandatschaft wieder gerne gesehen. Es gibt deutsche Schulen und einen deutschen Radiosender. Der Schweinebraten mit Semmelknödel wird neben dem Kudusteak auf der Speisekarte angeboten und die Parkwächter in Swakopmund begrüßen einen schon mal mit einem akzentfreien "Guten Morgen".

Allradler: Wie viel Zeit verbringst du mittlerweile im Jahr im südlichen Afrika? Kannst Du Dir vorstellen ganz dort hin zu siedeln?
Gabi: Ich verbringe fast drei Monate auf der Südhalbkugel und kann mir vorstellen auch über einen längeren Zeitraum dort zu reisen. Pläne für immer dort anzusiedeln habe ich nicht, denn die Welt ist groß und es gibt noch viel zu sehen.

Allradler: Sind im Zusammenhang mit den Vorbereitungen zur Fußballweltmeisterschaft Veränderungen im Land zu spüren?
Gabi: Ja, man spürt das sehr, dass die Aufmerksamkeit der Welt sich auf den afrikanischen Kontinent richtet. Dieses Großereignis ist eine gute Werbeveranstaltung für Südafrika. Überall im Land wird renoviert und neu gebaut, das Land putzt sich heraus und die Preise ziehen an.

Weitere Infos: www.sandneurosen.de



Südliches Afrika
Abseits ausgetretener Pfade
Autoren: Gabi Christa und Uwe Scharf
Format: DIN A 5
208 Seiten, 2 Karten,
359 s/w-Abbildungen
€ 14.90 [D]
ISBN 978-3-939792-01-7

Blick auf Sandwichharbour



Pete beim Abflug



Formationsflug am Slipface



Sandboarding



... und bei der Landung



No entry, wir kamen von der anderen Seite

Adolf Woermann gegründete Linie belieferte die deutschen Kolonien Togo, Kamerun, Deutsch-Südwest- und Deutsch-Ostafrika. Das Dampfschiff war 95 Meter lang, 12 Meter breit, hatte 2.367 Bruttoregistertonnen und machte 10.5 Knoten. Das Schiff hatte Hamburg mit Passagieren, Fracht und Gerätschaften für die Diamantenmine verlassen. Nach einem Zwischenstopp in Swakopmund sollte es nach Löschung der Fracht für die Mine in Conceptionbay Kapstadt anlaufen. Am 5. September 1909 um 6 Uhr früh lief das Dampfschiff bei dichtem Nebel auf eine Sandbank auf. Mehrere Versuche das Schiff zu bergen schlugen fehl. Später diente es als Unterkunft für die Minenarbeiter, das Mobiliar

wurde in einem Hotel in Swakopmund wieder verwendet und als Filmkulisse durfte es auch schon herhalten. Nun liegt das Wrack über 100 Jahre hier, mittlerweile 375 Meter von der Küste entfernt. Die salzige Luft setzt der Bohlen sehr zu und nur die Sanddünen verhindern, dass das Schiffsskelett nicht auseinanderbricht. Wir fahren weiter am Ufer und machen Mittagspause am Wrack der Shawnee, die hier 1957 gestrandet ist. Große Kormoranschwärme fliegen in exakten V Formationen über das Wasser währenddessen in den Wellen Seehunde toben. Eine weitere Sektion am Strand entlang der "kleinen langen Wand" ist aufgrund der ungünstigen Gezeiten

Am nächsten Morgen steht uns die Überquerung ausnehmend hoher Dünen bevor. Kein Lufthauch bewegt sich und der Wind hat alle Spuren von gestern verwischt

heute nicht möglich. Also tauchen wir wieder in das Dünenmeer ein. An einer lang gezogenen Düne sausen wir auf dem Bauch liegend, auf polierten Sperrholzplatten den Abhang in rasantem Tempo hinunter, das macht großen Spaß. Das Dünenparadies Namib ist von einer atemberaubenden Schönheit, dessen grandioser Architekt und brillanter, unermüdlicher Baumeister der rastlose Wind ist. Die Dünenabgänge werden immer höher, bis wir schließlich von einer Anhöhe auf die Lagune von Sandwich Harbour blicken können. An diesem Nachmittag nimmt der Wind beständig zu und es wird immer diesiger. Schließlich beziehen wir unser Camp direkt über

der Lagune. Der heftige Sandsturm kann unsere gute Stimmung an diesem letzten gemeinsamen Abend nicht beeinflussen. Am nächsten Morgen steht uns die Überquerung ausnehmend hoher Dünen bevor. Kein Lufthauch bewegt sich und der Wind hat alle Spuren von gestern verwischt. Es ist Regenzeit und ausnahmsweise hat dieser Teil der Wüste Namib etwas von dem Regen abbekommen. Die Dünen sind zum Teil brethart. Unser Landrover meistert das sonst schwierige Terrain mit Leichtigkeit. Auch den Landroverfriedhof! Angeblich wurde in diesem Loch vor langer Zeit ein Landrover auseinandergelassen und hoch getragen, wir schaffen es die Dünengrube zu verlassen, ohne einen extra Anlauf zu nehmen. Allerdings gestalten sich die Dünenrutschen etwas holprig. Da der Sand durch die Nässe stabilisiert ist, hüpfen die Fahrzeuge nahezu die Dünen hinunter.

Nach links haben wir immer wieder den schönen Blick auf Sandwich Harbour. Die Salzwasserlagune ist fast komplett durch einen Strandhaken zum Meer hin abgeschlossen. Das Vogelschutzgebiet soll im Sommer rund 145.000 und im Winter 55.000 Vögel beherbergen. Sandwich Harbour gehört zum Mündungsgebiet des Kuiseb, der sehr selten oberirdisch ins Meer mündet. Meistens versickert das Wasser vor den Dünenbarrieren im Mündungsbereich und stellt somit das Wasserreservoir für Walfishbay dar. Man könnte auch sagen, was die Oasen der Sahara mit ihren Dattelpalmen, sind die Trockenflussbetten der Namib mit ihrem Kameldornbäumen. Ursprünglich war die Lagune Heimat der Topnaarmenschen. Sie leben heute entlang des Kuiseb, der die nördliche Grenze der Namib bildet. Gegen Mittag erreichen wir festen Untergrund und pumpen die Reifen wieder auf. Als wir wieder auf den Weg zurück

nach Kapstadt sind, überqueren wir im Landesinneren den Kuiseb- und den Gaubfluss. Beide Flüsse sind abgegangen, was erklärt, dass die Trockenflussbetten derzeit reichlich Wasser führen. Nur als wir die Küste von Sandwich Harbour entlang nach Walfishbay fahren, war von dem abgegangenen Kuiseb nichts zu sehen und damit bestätigt sich die Aussage, dass die Flüsse nur noch selten den Atlantik erreichen...

