

Under African Skies

Under African Skies

von Thomas Williges

Der Langener FIS-Spezialist Thomas Williges war 3 Monate mit seiner Familie und dem eigenen Land Rover im südlichen Afrika unterwegs - hier sein Bericht.

Fast zwei Jahre dauerte die Vorbereitung für unseren großen Traum „Mit dem eigenen Auto durch Afrika“. Die Verschiffung des Land Rovers und die grobe Wahl der Route bedurfte einer großen und teilweise langwierigen Planung. Vorfreude ist ja bekanntlich die schönste Freude, doch schon bald saßen wir Anfang September im Flieger nach Kapstadt.

Das Wasser zu Hause war abgestellt, der Kühlschrank abgetaut, eine „Hotline“ für meinen Wachleiter eingerichtet. „Der Kollege verschwindet immerhin für ein Viertel Jahr im düsteren und unbekannten Afrika.“ Wäre also sinnvoll, wenn man irgendwie in Kontakt bleibt, sei es über Handy, E-Mail oder sonstige Buschtrommeln.

Kapstadt! Die Traumstadt am südlichen Ende des afrikanischen Kontinents. Eingerahmt vom Tafelberg zählt sie zu den schönsten Metropolen der Welt. Der ankommende Reisende ist aber sicherlich erst einmal erschrocken und entsetzt, wenn er kurz nach Verlassen des Terminals entlang der Stadtautobahn die Townships zu Gesicht bekommt. Kilometerlang begleiten einen die ärmlichen Behausungen aus Sperrholz, Plastikplanen und Müll. Man sollte sich aber trotzdem auf den Verkehr konzentrieren, kommt es doch nicht selten vor, dass ein Schwarzer seine Ziege über die Autobahn trägt oder Kinder auf dem Standstreifen spielen. Kaum vorstellbar, wie die Regierung bzw. die Stadtväter nicht nur dieses Problem bis zum Beginn der Fußball-WM

2010 im eigenen Land in den Griff bekommen wollen. „Cape Town International“ wurde ja bereits ausgebaut und ist sogar A380-fähig, auch wenn kurz nach unserer Ankunft eine landende Antonov AN-124 beim Verlassen der Runway mit dem Fahrwerk mehrere Quadratmeter Beton aus der Piste heraus brach und diesen mit dem Schub

der Triebwerke in Richtung der Weinberge beförderte. Da war nicht nur guter Rat teuer, sondern CPT erst einmal für mehrere Stunden geschlossen.

Nach einer Woche verließen wir Kapstadt in Richtung Garden Route. Die bekannte Küstenregion lockt nicht nur ausländische Touristen ins südliche Afrika. Doch Spätsommer im September in Deutschland hieß bei uns Spätwinter in Afrika: Sturm, Regen und sogar Schnee! Wir hatten alles Mögliche für einen afrikanischen Urlaub im Gepäck, doch hatte jemand Handschuhe und Schal eingepackt? Das Problem mit der wärmenden Kleidung sollten wir ein paar Tage später vergessen haben, als wir bei Noordoeuw die Grenze nach Namibia passierten. Wir glaubten, einen ungeheuren Temperaturanstieg zu spüren. 30 Grad, Wüste, Staub, Hitze, Afrika! Wir blieben einen Monat in diesem faszinierenden Land unter tiefblauen „african skies“ und nachts unter Millionen Sternen und dem Kreuz des Südens. Unendliche Weiten und ein richtiger Horizont ganz weit weg, der für uns Mitteleuropäer zu Hause oftmals an der Mauer des Nachbargrundstückes endet. Tausende Kilometer Sandpiste in stiller Einsamkeit. Wir übernachteten ein paar Mal wild, ansonsten aber ausschließlich auf Campingplätzen oder Farmen. Aufgrund der riesigen Entfernung und des dünnen Straßennetzes, nennt fast jede große Farm eine Landepiste ihr Eigen. Wer mal ins DOC 7910 schaut, findet unter FY-Namibia eine Seite voller Pisten und Plätze; und das in einem Land, doppelt so groß wie Deutschland, aber mit nur 1,8 Millionen Einwohnern bei etwa 150 Flugzeugen. Außer Windhoek und einer Handvoll größerer Plätze, sind die übrigen ausschließlich Schotterpisten auf Farmen oder Lodges, ohne navigatorische Anflughilfen, selten mit einem Windsack ausgestattet. Ein landender Pilot überfliegt erst einmal die Piste im Tiefflug, um Antilopen, Zebras oder Strauße zu vertreiben. Es war also nicht verwunderlich, dass auf unseren Abstechern zu den Landepisten entlang unserer

Photos: Thomas Williges



Route fast nie ein Flieger zu sehen war. Der Großteil der in Namibia registrierten Flugzeuge steht in Windhoek-Eros, dem Stadtflughafen der Hauptstadt. Aufgrund der geografischen Lage mitten im Land, ist jede Farm in dringenden Fällen maximal in einer Stunde erreichbar. Die „Großen“ landen auf Hosea Kutako International, ca. 40 Kilometer östlich der Stadt im Busch. Eine Piste und ein kleines Terminal müssen für etwa 50 Movements am Tag ausreichen: Air Namibia bedient Frankfurt und London, LTU kommt ein paar Mal die Woche, die täglichen Shuttle nach Kapstadt und Johannesburg, ein paar Privatflieger, sowie der regelmäßige Exot Angola Airlines aus Luanda. Die Kollegen haben sicherlich einen ruhigen Job. Etwas hektisch wurde es im November, als „plötzlich“ das Flugbenzin ausging. Der Zug mit dem kostbaren Nass aus Walvis Bay bummelte irgendwo im Land herum, und als er endlich am Flughafen ankam, stellte man fest, dass es kein Kerosin war! Die Privatflieger und kleineren Charterunternehmen wurden gebeten Sprit zu sparen, damit der Nationalcarrier seine Linienverbindungen Aufrecht erhalten konnte. Trotzdem mussten einige Flüge nach Angola zum Tanken umgeleitet werden. Bis Angola schafften wir es nicht ganz. Nachdem wir die Skelleton Coast bereist und unzählige wilde Tiere im Etosha Nationalpark bewundert hatten, kamen wir bis zum Grenzfluss des Kavango, der einen Blick hinüber nach Angola erlaubte.

Waren die Camps in den südafrikanischen und namibischen Parks noch eingezäunt und der weiße Mann so vor afrikanischem Großwild weitgehend geschützt, so mussten wir in Botswana aufpassen, ob nicht hier und da ein Löwe, ein Elefant oder anderes Getier unseren Weg kreuzte. „Na ja, dann bleibt man eben im Wagen“, möchte der verwunderte Leser jetzt meinen, doch wir konnten ja nicht ununterbrochen im Auto sitzen bleiben. Wenn man sich ein paar Tage fernab jeglicher Zivilisation auf tiefen Sandpisten im Busch herumtreibt, geht man schon mal ab und zu vor die Tür: zum pinkeln, zum essen, grillen, um draußen beim kühlen Sundowner zu relaxen und natürlich zum schlafen. Da hört man aber schon genauer hin, wer sich abends im stockfinsternen Busch am Lager herumtreibt und sich durch Grunzen und Brüllen bemerkbar macht. Von Schlangen, Spinnen und Skorpionen, die sich überall auf dem dunklen Boden aufhalten können, ganz zu schweigen. Afrika pur! Noch immer machen die amüsanten Geschichten in den Camps die Runde, als Elefanten durstig ihre Rüssel durch die Fenster der Duschkabinen steckten, dem ahnungslosen und eingeseiften Duschen den das Wasser aus der Brause klauten und den in Panik davonrennenden nackt durch das Camp trieben. So waren wir auch weniger erschrocken und vielmehr freudig überrascht, als unsere dreijährige Tochter morgens

während des Frühstücks einen Elefanten „mitbrachte“: Während wir Feuer machten und Kaffee kochten, spielte sie auf der anderen Seite unseres Autos und kam mit den Worten „Guckt mal, ein Elefant!“ sprichwörtlich mit dem großen Rüsselträger im Schlepptau um die Ecke. Er kam so nah an uns heran, dass wir die Borsten auf seinem Rüssel zählen konnten. Afrika pur!

Die Stadt Maun in Botswana ist das Tor zum Okavangodelta. Safari-Unternehmen, Hotels und Kneipen reihen sich in diesem quirligen Ort aneinander und trotzdem laufen wilde Esel über die Straßen und Ziegen dösen zwischen Geldautomaten, Internet-Cafés und Bottleshops. Die Stadt platzt aus allen Nähten. Jeder will etwas vom Großen Kuchen „Unternehmen Okavangodelta“ abbekommen. Das weltbekannte Delta des Okavango, der Fluss, der nie das Meer erreicht, sondern eben in diesem Delta mitten im Land versickert, ist bekannt für seinen unermesslichen Tierreichum. Der gut betuchte Tourist bleibt durchschnittlich acht Tage in Botswana und lässt sich mit Cessnas und Pipers von Maun aus in und über das Delta fliegen. Straßen in das Feuchtgebiet gibt es nicht; die Luxuslodges sind nur aus der Luft oder per Boot zu erreichen und kosten den interessierten Afrikareisenden 300 US-Dollar pro Tag für „das richtige Afrika“. Der Flugplatz mitten in der Stadt ist voller A2-registrierter Maschinen, die im Minutenakt Richtung Delta abheben.

Die Victoria-Fälle sollten das nördlichste Ziel und eines der Highlights unserer Reise werden. Wir wollten die donnernden Wasser mit ihrer Gischt, umgeben von tropischem Regenwald, mit eigenen Augen erleben. Doch wir wurden noch in Botswana an der Grenze zum Vierlandereck Botswana, Namibia, Sambia und Zimbabwe enttäuscht: Von anderen Reisenden erfuhren wir, dass die Fälle zum einen kaum Wasser führten, zum anderen war der Trip nach Sambia unverschämt teuer und nach Zimbabwe nicht ganz risikolos. Nach einem ausgiebigen Briefing bei kaltem Windhoek Lager am Vorabend, entschlossen wir uns zu einem Rundflug über die Fälle. Eine gecharterte Cessna für eine Stunde von Kasane in Botswana zum kurzen Hüpfer über die Fälle und zurück, durfte nicht mehr als 150 US-Dollar kosten. So konnten wir uns die Visa-Gebühren für die Nachbarländer, sowie Sprit, Eintritt und Übernachtungskosten sparen.



Mit dieser genialen Idee spazierte ich kurz darauf zum Flughafen in das Büro der Chartergesellschaft und formulierte gut gelaunt unser Anliegen. Kurzes sprachloses Staunen auf der anderen Seite des Schreibtisches, anschließend schallendes Gelächter vom Gegenüber: „Von wem wir uns denn lieber abschießen lassen möchten? Von den Sambiern oder vom Militär aus Zimbabwe? Wir seien hier nicht in Europa und schon gar nicht in so einer Art EU und Grenzüberflüge, am besten noch ein VFR-Local-Sightseeing-Flug in Baumwipfelhöhe ohne Flugplan, so wie wir uns das vorstellen, sei hier komplett unmöglich.“ Mit der Bemerkung, dass ich in Deutschland als FIS-ler eben anderes gewohnt sei, trollte ich mich kleilaut.

Wir verließen nach einigen Tagen Botswana und setzten unsere Reise durch die nördlichen Teile Südafrikas zum Krüger Nationalpark fort. Ein Abstecher im Camp Skukuza und dem ansässigen Flugplatz, brachte mir wieder neue Erkenntnisse zum Thema „Fliegen in Afrika“. Eine betagte HS748 setzte holpernd auf der Piste auf, ein ebenso betagter Pilot britischer Herkunft klappte die Leiter heraus und half den Passagieren beim Aussteigen. „Seit einigen Jahren fliege er zahlende Paxe von Johannesburg in die Nationalparks“ erzählte er, „ein lukratives Geschäft für die kleine Executive Airline. Fracht- und Charterflüge quer durch Afrika hat er früher einmal gemacht. Aber da war sowieso vieles einfacher. Heute sei vieles korrupt und zu gefährlich. Wenn in Port Hartcourt/Nigeria eine Maschine von der maroden Bahn abkommt, bleibt sie liegen; wenn ein Flieger zwischen Uganda und Kongo vom oftmals nicht vorhandenen Radar verschwindet, ist sie eben weg.“ Die dubiose B727, die vor ein paar Jahren in Angola geklaut wurde, ist einfach verschwunden. Ob sie mit Flugziel USA (es war eine ex-American Airlines Maschine und man vermutet, sie sollte wieder nach Hause zurückgebracht werden) aufgrund Spritmangels im Atlantik verschwand oder ihr dasselbe Schicksal auf einem möglichen Waffentransport Richtung Orient widerfuhr, konnte mir der Kapitän nicht erklären. „Anyway, she didn't land on an offical airport.“ „Dafür landete mal ein neutral lackiertes Passagierflugzeug ohne Registrierung in Südafrika, mit unbekanntem Startflugplatz, die Besatzung und die bis an die Zähne bewaffneten Soldaten an Bord äußerst wortkarg, und nur ein technisches Problem, dass zur Landung führte, deckte diese etwas ungewöhnliche Art des 'Fliegen in Afrika' auf,“ meinte der Mann kopfschüttelnd.

Auf dem Weg vom Krüger Park nach Swaziland entdeckten wir in der Nähe von Nelspruit einen Wegweiser nach KMIA mit dem entsprechenden Flugzeugsymbol. Nanu, geht's hier etwa nach Miami? Doch die Verwirrung wurde schnell aufgeklärt: KMIA steht für Kruger



Mpumalanga International Airport, dem kürzlich erbauten Flughafen in der Nähe des Nationalparks. So können Touristen mit South African Airways in kurzer Zeit zu den Elefanten „geshuttled“ werden. Jedes Land und jede Hauptstadt braucht ihren Flughafen. So auch Mbabane in Swaziland. Doch außer zwei Flugpaaren mit Swazi Airlink von und nach Johannesburg, fristet der kleine Platz eher ein ruhiges und beschauliches Dasein. Dementsprechend relaxed ging es im Terminal zu. Die Schalter waren nicht besetzt, das Vorfeld leer und auf der Wiese neben dem Parkplatz dösten die Angestellten im Schatten unter den Bäumen. Wenn dann plötzlich ein deutsches Auto um die Ecke rauscht, kommt schon ein bisschen Verwunderung auf. Wenn dann noch der interessierte Fahrer aussteigt und über das Gelände spaziert, wird die Unruhe und plötzliche Hektik unter den Angestellten fast unerträglich. Fragende Blicke untereinander. Hat man etwas verpasst? Landet ein Flugzeug, und überhaupt, wer wagt es, unsere ausgedehnte Mittagspause zu stören? Nach ein paar Minuten waren wir aber wieder weg und Ruhe und Gelassenheit breitete sich wieder über dem Flughafen aus. Nach drei Monaten erreichten wir wieder die mittlerweile sommerliche Gardenroute. Touristen aus der ganzen Welt strömen aus Reisebussen und Mietwagen zu den touristischen Sehenswürdigkeiten. So wurde in den letzten Jahren der kleine Flughafen George aus seinem Dornröschenschlaf geweckt. Die Billig-Carrier Nationwide und kulula.com fliegen regelmäßig Passagiere an die Küste.

Nach fast 14.000 Kilometern erreichten wir Anfang Dezember wieder Kapstadt. Der Land Rover wurde für die Verschiffung vorbereitet und das letzte Geld an der Waterfront ausgegeben. Eine 747 der „Speedbird“ brachte uns durch die unendlichen Weiten der African Skies nach Hause zurück und katapultierte mich wenige Stunden später in einen dunklen Frühdienst.

Der gesamte Reisebericht mit vielen Bildern ist unter http://www.greenlandy.de/reisen/afrika/reisen-afrika2005_oo.shtml veröffentlicht.

