

NAMIBIA

Traumhaft

Flüge mit einer Piper oder Cessna in Namibia sind etwas Besonderes – selbst für Berufspiloten.

Nichts. Kein Laut. Nicht einmal das leichte Spielen des Windes ist hörbar. Eine grandiose Stille. Verbunden ist sie mit einem noch grandioseren Blick in die langgezogene und durch ein uraltes Bergmassiv eingerahmte Ebene des Sossusvlei, am Rande des Namib Naukluft Parks. „Die Sinne wiederbeleben“, lockt ein Werbeprospekt der Sossusvlei Mountain Lodge Besucher in diese karge Gegend. Was keineswegs zuviel versprochen ist. Oder einfach nur die Seele baumeln und die bizarr-schöne Natur auf sich wirken lassen.

Schon der Flug dorthin ist ein Genuss, etwa von Swakopmund Richtung Süden entlang der menschenleeren Küste und den hohen Dünen bis zum Airstrip der Lodge. Unter der sechssitzigen Cessna 210 der Scenic Air werden gut erhaltene Wracks sichtbar, gestrandet im Malstrom der Gezeiten während der deutschen Kolonialperiode und konserviert durch die trockene Luft. Große Robbenkolonien, prächtige Flamingoschwärme und Tausende von Kormoranen sind zu sehen. Dann eine verlassene Diamantensiedlung, bevor der Flieger mit Kurs auf den Sossusvlei die Küste verlässt. Jetzt werden die zuvor hellgelben Dünen immer

rötlicher, je näher die Cessna sich dem rund fünfzig Kilometer vom Meer entfernten Ziel nähert. Und dann dies: Es regnet während der Landung auf der durch weiß getünchte Begrenzungssteine markierten Schotterpiste der Lodge. Siebzehn Zentimeter fallen laut Prospekt hier durchschnittlich pro Jahr. An diesem Tag ist es gut die Hälfte der jährlichen Menge.

Luft-Taxis

Der „Flugplatz“ ist die Lebensader der Lodge. Täglich landen hier Cessnas oder Pipers, um Gäste zu bringen oder wieder abzuholen. „Die Flieger sind für uns wie Taxis“, sagt Karl Würth von dem rund hundert Kilometer von Sossusvlei entfernten Wolwedans Dune Camp. Exakt 1,8 Kilometer ist seine Piste lang. „Probleme bereiten uns der Staub und die Erdhörchen, die die Bahn unterhöhlen“, erklärt Würth. Weshalb

WWWegweiser
www.namibia-tourism.com

regelmäßige Kontrollgänge und Walzungen unabdingbar sind.

Rund ein Drittel der Wolwedans-Gäste schwebt auf dem Luftweg ein. Kein Wunder, angesichts der großen Distanzen zwischen den Lodges und der fehlenden Straßeninfrastruktur. „Flying Safaries“ oder „Dune Hoppers“ nennen sich denn auch die Programme, die Scenic Air, Westair Wings und Co. den Passagieren anbieten.



Gut konservierte Schiffswracks säumen die namibische Küste Richtung Süden.

schön



Die riesigen Sanddünen von Sossusvlei gehören zu den beliebtesten Touristenattraktionen Namibias. Die Anreise dorthin erfolgt nicht selten auf dem Luftweg mit den unverwüstlichen Cessna 310 (Foto) oder 210.

„Richtige“ Flughäfen mit betonierten oder asphaltierten Landebahnen gibt es in der Sossusvlei nicht. Die Cessna 210 von Scenic Air haben aber auch mit den mehr oder weniger befestigten Schotterpisten, die sie von Windhuk aus regelmäßig anfliegen, keine Probleme.



Bis zu 300 Euro pro Übernachtung zahlen Besucher des Wolwedans Dune Camps oder vergleichbarer Lodges. Im Preis enthalten sind dabei allerdings auch die komplette Verpflegung inklusive Getränke und Touren vor Ort.

Nachhaltiger Tourismus

Drei Tage bleiben diese in aller Regel in einer der exklusiven und mit rund 300 Euro pro Apartment und Nacht nicht eben billigen Lodges, um dort die Natur zu genießen - die gute Küche inklusive. Dann geht es weiter zur Etoscha-Pfanne, der Vingerklip Lodge oder einem der anderen Camps im Land, je nach Wunsch und Geldbeutel. Denn Namibia setzt auf sanften statt auf Massentourismus, sagt Deutschland-Botschafter Hanno Rumpf. Weil nur so „die landschaftliche Schönheit, der Reichtum an Tieren und Pflanzen und das kulturelle Erbe der verschiedenen Volksstämme unseres Landes erhalten werden können“, ergänzt Gideon Shilongo, Leiter der nationalen Tourismuszentrale. Ein Konzept, das zu greifen scheint.



Keine Minute bereut



Oliver Braun fliegt täglich im Auftrag der namibischen Scenic Air (Pty) Ltd. Urlauber kreuz und quer durch das südwestafrikanische Land. Ein Gespräch über den beruflichen Alltag des Deutschen.

?...: Sie sind vom Wohnmobil in die Pilotenkanzel umgestiegen. Wie kam das?

Braun: Ich habe im Februar 2000 erstmals Urlaub per Campingmobil in Namibia gemacht. Dabei hat mir das Land so zugesagt, dass ich mich entschloss, hierher zurück zu kommen und mir eine berufliche Existenz aufzubauen. Da man in Namibia Piloten sucht und mich dieser Job schon immer reizte, habe ich zunächst in Port Alfred in Südafrika eine Flugschule besucht und dort erst die PPL und direkt danach die CPL gemacht. Damit habe ich mich bei der namibischen Scenic Air beworben und sofort eine Anstellung erhalten. Seitdem fliege ich für das Unternehmen. Rückblickend war dieser berufliche Neustart ein Wagnis, zumal ich seinerzeit bereits fünfunddreißig Jahre alt war. Doch den Schritt habe ich bisher keine Minute bereut.

?...: Was hat Sie der Lizenzerwerb gekostet?

Braun: Ungerechnet rund 35 000 Euro, die ich in die vierzehnmonatige Ausbildung investieren musste.

?...: Wie viele Flugstunden absolvieren Sie pro Monat im Schnitt?

Braun: Zwischen 60 und 80, je nach Saison. Gesetzlich erlaubt in Namibia sind maximal 100 Stunden. Die Arbeitsgenehmigung für ausländische Lizenzinhaber gilt jeweils für die Dauer eines Jahres.

?...: Und was verdient man ungefähr als Buschpilot im Südwesten Afrikas?

Braun: Das Gehalt hängt von der Anzahl der geflogenen Stunden ab. Ich komme pro Monat auf umgerechnet gut eintausend Euro, womit man angesichts der hiesigen Lebenshaltungskosten vernünftig klar kommen kann. Reich allerdings wird man damit nicht, und wer keinen Idealismus hat, sollte den Job lieber lassen. Mehr als das Geld zählt

zumindest für mich die überaus reizvolle Kombination aus Fliegerei und Landschaftsbetrachtung. Die Natur, die man aus dem Cockpit sieht, ist teilweise unglaublich.

?...: Und was sagen Sie zu den Schotterpisten?

Braun: Es gibt in Namibia nur fünf mit befestigten Landebahnen ausgestattete Verkehrsflughäfen. Daneben existieren aber rund 700 Airstrips, einschließlich der auf Privatfarmen gelegenen Pisten und der Landeflächen in den diversen Salzpfannen.

Kein Platz ist wie der andere, weshalb die Fliegerei recht anspruchsvoll und alles andere als ein Routinejob ist. Hinzu kommen die mitunter große Hitze und die Hochlage einiger Pisten, welche die Leistungsfähigkeit der Flugzeuge vermindern. Diese muss dann über Gewichtsverminderung kompensiert werden. Will heißen, die hiesige Kleinfliegerei ist alles andere als ein technokratischer Job, bei dem man nur Schalter und Hebel bedienen muss.

?...: Wie viele Flugzeuge und Piloten sind derzeit bei Scenic Air im Einsatz?

Braun: Gegenwärtig gehören acht Cessna 210 beziehungsweise 310 zur Flotte. Fest beschäftigt sind acht Piloten, wobei in der Hochsaison während der zweiten Jahreshälfte weiteres Gerät je nach Bedarf hinzugeleast wird, wodurch wir temporär bis zu zwölf Flugzeuge im Einsatz haben. Während wir von Swakopmund aus mehr das fliegerische Sightseeing betreiben, sind es in Windhuk vorwiegend Geschäftsleute, die wir zu den verschiedenen Zielen innerhalb Namibias befördern. Hinzu kommen die Transferflüge von Gästen zwischen den diversen Lodges im Land. Dieses Segment wächst besonders rasant.

Das Gespräch führte
Heiner Siegmund

Auch Gäste der Mountain Lodge haben von ihren Zimmern aus die lokalen Sehenswürdigkeiten immer im Blick.

Immerhin ist der Fremdenverkehr - 2002 kamen 757 201 Besucher ins Land - der am schnellsten wachsende Wirtschaftszweig. Und jeder zusätzliche Gast, sagt Shilongo, schafft einen Arbeitsplatz.

Heiner Siegmund