

Zwischen Himmel und Erde

Sechs Tage, sechzehn Autos und sechshundert Kilometer Sand: Eine abenteuerliche Reise von Lüderitz nach Walfish Bay, einmal quer durch das Diamantensperrgebiet und zu den röhrenden Dünen der Namib

So, einer noch. Der letzte Wagen vor uns. Barney's cremefarbener Defender nimmt Fahrt auf. Grunzend stiebt er die Düne hinauf. Der Motor faucht, Sand staubt, die Federn rasseln. Plötzlich reckt der Wagen seinen Hintern wie einen Entenpopo in die Höhe, dann taucht er hinter dem nächsten Dünenriesen ab. Jetzt sind wir dran. Dreihundert Meter mögen es bis dort oben sein. Ich trete das Gaspedal bis zum Bodenblech durch: zwanzig, vierzig, sechzig Stundenkilometer. Der silberne Nissan fliegt bergab, um nur Sekunden später im Steilflug den nächsten Sandberg zu erklimmen. Ein heißer Luftschwall dringt durch die Fenster in den Fond des Wagens: kochende Wüstenluft, verkohlter Sand, geschmolzener Gummi. Der Motor japst nach Luft. Einige Sekunden vergehen, bis uns die Schwerkraft übermannt. Einen Moment lang hängen unsere Mägen wie schwerelos in der Luft. Dann schwappt der Wagen über den Dünenkamm. Wie ein angeschlagener Boxer taumelt der Nissan jetzt die Düne herunter. Droht sich hier wie ein Käfer auf den Rücken zu legen, dort wie ein Schlitten aus

der Bahn zu geraten. Links und rechts fliegen die Dünenkämme vorbei. Mal filigran geschnitten, mal sanft geschwungen, mal wie wilde Gischt wogend, bäumen sich die Sandberge auf, während wir auf den Sitzen wie Wackelpudding hin- und herschaukeln. Bedenklich bewegt sich der Wagen Richtung Erdmittelpunkt. Doch wie von Gotteshand gelenkt bleibt der Nissan in der Spur. Bis wir am Fuß der Düne zum Stehen kommen.

Zu zweit begleiten Martin, der Fotograf, und ich eine Gruppe durchgeknallter Offroad-Junkies durch die Namib: zwölf Landrover, vollgestopft mit Allrad-Verrückten aus aller Welt, dazu ein Küchenwagen und drei Begleitfahrzeuge. Alle haben nur ein Ziel: Sie wollen in die ehemalige Diamond Area No. 2, oder besser gesagt: einmal mittendurch, von Lüderitz nach Walfish Bay. Dazwischen liegen sechshundert Kilometer Sand und einige der höchsten Dünen der Erde. Fast neunzig Jahre lang war das Diamantensperrgebiet für jeden Besucher tabu, der nicht entweder eine Lizenz zum Schürfen oder einen Besucherschein der namibischen Diamantengesellschaft Namdeb hatte. Neuerdings dürfen einige lokale Reiseagenturen Touren ins verbotene Land anbieten. Im Rahmen eines Pilotprojekts des Ministeriums für Umwelt und Tourismus (MET) haben das Lüderitzer Unternehmen Coastways Tours und URI Adventures aus Walfish Bay als Einzige die Lizenz, das Sperrgebiet Nummer zwei zu durchqueren. Eine Spazierfahrt ist der Ritt über die Dünen nicht, denn Hilfe ist unterwegs nicht zu erwarten. Keine Werkstatt, keine Tankstelle, kein Dorf weit und breit. Aber wir wollen uns auf die Spuren

der sagenumwobenen Diamantensucher machen, die die Wüste vor gut hundert Jahren unter Einsatz ihres Lebens nach Edelsteinen durchfurchten. Anfang des 20. Jahrhunderts zog die Gegend zwischen dem Oranje-Fluss an der Grenze zu Südafrika und Walfish Bay Tausende Kaufleute, Siedler und Abenteurer an. Nur mit Schaufeln und mit Sieben ausgestattet, robbten die Männer durch den Sand. In Blechdosen sammelten sie alles, was den Anschein hatte, ein Edelstein zu sein. Das Schürfen per Hand und der Transport mit Ochsenwagen waren ein Martyrium, das nur wenige reich machte. Aber die Faszination für dieses Stück deutscher Kolonialgeschichte ist bis heute ungebrochen.

Doch fangen wir von vorne an: Wir waren im Morgengrauen in Lüderitz gestartet. An den spitzen Turm der Felsenkirche hoch über den Dächern der Altstadt klammerten sich noch die Schwaden des Küstennebels, am Horizont blinzelten schüchtern die ersten Strahlen der Morgensonne hervor. Dann ging es vorbei an den verlassen Ruinen der ehemaligen Diamantenstadt Kolmanskuppe ins Landesinnere, bis die Namib-Dünen links und rechts immer höher wurden. Sorgsam ließen wir Luft aus den Reifen, um auf dem tiefen Sand eine breitere Auflagefläche zu haben. »0,8 Bar vorne, ein Bar hinten, kein bisschen mehr«, hatte URI-Chef Jacques Delpont gesagt. »Und kein Alkohol am Steuer.« Dann verschluckte uns die Wüste. Wie eine Buntstiftschraffur lagen die Dünen der Namib da, darüber azurblau der Himmel. Den ganzen Tag hoppelten wir wie motorisierte Käfer dahin. Der Wind blies zarte Sandschleier über die Dünenrücken. Wir

schaukelten durch flache Täler, durchquerten weite Ebenen wie die Koichab Pan. Links und rechts nur Sand, so puderweich wie Pizzamehl.

Dann geschah es. Man darf eigentlich niemandem erzählen, wo wir beiden Offroad-Greenhorns das erste Mal stecken blieben: an der allerersten Düne. Als das Nachmittagslicht die Dünen gelblich färbte, hatte ich die Ehre. Ein Winzling von einem Sandhaufen lag vor uns, nicht größer als im Baumarkt um die Ecke. Fünf Meter hoch, keine zehn Meter lang. Jetzt also brav die Regeln befolgen: Nicht zu schnell, nicht zu langsam an die Düne heranfahren und mit viel Gefühl Gas geben. Doch es kam, wie es kommen musste: Wir blieben stecken. Fünfmal probierten wir es. Vergebens. Hätte Jacques Delpont uns nicht immer wieder mit Engesgeduld und Abschleppseil aus dem Sand gehievt, wir hätten wohl Stunden geschaufelt, um die Tonne Stahl wieder freizulegen. Doch kurz bevor die Sonne hinter den Dünen versank, war der Sandhaufen endlich geschafft.

Die erste Nacht in der Wüste war unvergesslich. Auf dem Grill hatte Jacques zwischen den Dünen zuerst Burenwürste gebraten, dann Oryx-Steaks. Der Erste, der das Alkoholverbot brach, war Barney. »No rules, this is Africa«, hatte der kompakte Windhoeker mit der Hulk-Hogan-Statur gescherzt, und schon zur ersten Mittagsrast einen Ein-Liter-Humpen Jägermeister aus dem Eisfach gezogen. »Jägermeister can make you fly.« Doch die eigentlichen Clowns des Camps waren Peter und Friedel. Am Lagerfeuer schmetterten die beiden Deutsch-Namibier so manch vergessene Ode aus Großmut-

ters Zeiten in die Runde: »Wir wollen unseren Kaiser Wilhelm wiederhaben, mit dem Bart, mit dem Bart ...« Selbst der verschwiegene Jacques taute nach einigen Gläsern Warmmacher am Lagerfeuer auf. Es war spät, als wir zu Bett gingen. Kurz bevor uns die Müdigkeit übermannte, zerrten wir unsere Schlafsäcke unter den Sternenhimmel. Der Wind fauchte zu dieser Stunde noch kräftig, das Bett aus Ballonseide flatterte. Doch irgendwann ließ das Blasen nach, der Sand in der Luft kam zu Boden und am Firmament funkelten die Sterne. Wie eine goldene Schale hing der Mond über den Dünen der Namib.

So war nun also unser Tagesablauf festgelegt: Morgens mit dem ersten Sonnenlicht aufstehen, ein schneller Kaffee und ein paar Kekse, mittags dann ein kleiner Snack unter dem briefmarkengroßen Schatten des eilig aufgespannten Zeltdachs, und abends ein Steak unter dem funkelnden Firmament der Namib. Dazwischen lag nichts als Sand. Langsam schleppte sich die Wagenkolonne vorwärts. Wir kamen vorbei an Suzy, dem alten Ford Canada, Baujahr 1942, den sein Besitzer Emil Ottogalli, der Mechaniker einer Diamantminengesellschaft, im Wüstensand hatte liegen lassen. Auch den Bulldozer fanden wir, mit dem er verzweifelt versucht hatte, seinen Ford zu bergen. Bis heute umschmeicheln der Sand der Namib und der frische Südwestwind, der hier manchmal mit bis zu siebzig Stundenkilometern pfeift, seine Flanken. Sogar das Abschleppseil lag noch da wie damals. Wir rollten über Sandberge so hoch wie Wolkenkratzer und kamen vorbei an gestrandeten Ochsenwagen.

Der Diamantenrausch von Deutsch-Südwest wurde über die Jahre entweder vergessen oder als imperialistische Sünde gebrandmarkt. Dabei ist diese Epoche ein faszinierendes Stück Geschichte, eine Geschichte von verwegenen Menschen, die erfüllt von Abenteuerlust aufbrachen, um voller Opferbereitschaft in dieser unwirtlichen Welt ihr Glück zu versuchen. Seinen Reichtum an Edelsteinen verdankt Namibia der jüngeren Geschichte: Vor hundert bis sechzig Millionen Jahren pressten gewaltige Kräfte im Inneren des Kontinents Kohlenstoff zu Diamanten. In der Kreidezeit spülten die Wasser des Oranje-Flusses die wertvollen Edelsteine bis zum Atlantik. Im Mündungsgebiet lagerten sie sich ab, teils im Wüstensand, teils auf dem Meeresgrund. Es war der Bahnarbeiter Zacharias Lewala, der im April 1908 in der Nähe von Lüderitz beim Fegen der Schienen der örtlichen Eisenbahnlinie, die damals Lüderitz mit dem dreihundertfünfzig Kilometer im Landesinneren gelegenen Keetmanshoop verband, den ersten Diamanten fand. Pflichtbewusst lieferte er ihn bei seinem Vorgesetzten, dem deutschen Bahnvorsteher August Stauch, ab. Quasi über Nacht wurde Stauch zum Millionär. Heimlich erwarb er in den Wochen darauf Schürflizenzen von der Deutschen Kolonialgesellschaft und steckte nahe Lüderitz die ersten Claims ab. Angespornt von seinem Fund strömten bald so viele Diamantensucher in das Land, dass die deutsche Kolonialverwaltung den Zustrom eindämmen musste. Eilig wurde die Diamond Area No.1 eingerichtet. Sie reichte vom Oranje bis zum sechsundzwanzigsten Breitengrad und erstreckte sich hundert Kilometer ins Landesinnere. Nach

Diamantenfunden in der weiter nördlich gelegenen Spencer Bay und bei Meob Bay folgte wenig später die Diamond Area No. 2. Insgesamt wurden fast fünftausend Schürflizenzen vergeben. »Die Diamanten funkelten derartig im Lichte des Mondes, dass sie mühelos aufgelesen werden konnten«, schrieb einer der ersten Diamantensucher. Ein Suchtrupp August Stauchs sah die Edelsteine »in einer solchen Menge wie Pflaumen unter einem Baum« liegen.

Der Fund Stauchs brachte Kaiser und Reich in den ersten sieben Jahren rund eine Tonne Rohdiamanten ein. Fast fünf Millionen Karat sollen es zwischen 1908 und 1915 gewesen sein. Doch der Boom hielt nicht lange an. Zu Beginn des Ersten Weltkriegs eroberte Südafrika die deutsche Kolonie, das Land wurde südafrikanisches Mandatsgebiet. Mehrere Jahre lang ruhte der Diamantenabbau komplett. Die Hälfte der in Südwestafrika lebenden Deutschen wurde nach dem Krieg ausgewiesen, ihre Maschinen jedoch weiter genutzt. Bis Ende der zwanziger Jahre lief das Geschäft gut, doch mit der Weltwirtschaftskrise 1929 und dem folgenden Preisverfall für Diamanten wurde der Abbau im nördlichen Teil des Sperrgebiets unrentabel. Auch weil hier hauptsächlich kleinere Diamanten lagerten. Heute ruht das Hauptaugenmerk der Förderung auf den Off-Shore-Vorkommen bei der abgeschoteten Retortenstadt Oranjemund. Mit aufwendiger Technik werden dort jährlich etwa 1,3 Millionen Karat mit einem Gesamtwert von dreihundert Millionen Euro aus dem Meer gefischt. Noch vor dem Tourismus ist der Diamantenabbau bis heute Namibias wichtigster Wirtschaftsfaktor.

Sylvia Hill erreichten wir gegen Mittag. Peter und Friedel, die zwei Deutsch-Namibier mit ihrem verkörperten Verständnis der Kolonialgeschichte, hatten gerade noch das »Südwestlied« über den Bordfunk zum Besten gegeben, da waren wir am schönsten aller Rastplätze angekommen. Prächtig lag der Gipfel dieses Vorpostens der Wüste, benannt nach dem britischen Forschungsschiff »HMS Sylvia«, das hier um 1880 strandete, im gleißenden Mittagslicht da, indigoblau schimmerte der Atlantik. In halbmondförmigen Bögen schieben sich bei Sylvia Hill zwei zehn Kilometer lange Sandstrände ins Meer, scheinbar unberührt von Menschenhand. Wie gleichförmige Schlangenlinien auf ein Blatt Papier gezogen, liegen die kleinen Wellen da, die der Wind in die Dünen gezeichnet hat. Mit seiner Küste besitzt Namibia einen der längsten Sandstrände der Erde. Beinahe zweitausend Kilometer erstreckt er sich von Süd nach Nord. Doch ein Ferien-Hotspot wird dieser Ort wohl nie werden. Nicht wegen des eiskalten Benguela-Stroms, der das Wasser hier auf arktischen Temperaturen hält, sondern wegen seiner Abgeschiedenheit. Uns lässt Sylvia Hill trotzdem nicht mehr los: Ein paar Unverfrorene halten die Füße ins Wasser, während die anderen angesichts der Schönheit dieses Ortes sprachlos auf den Dünen sitzen. Auch die Diamantensucher, die einst unter großen Entbehrungen an den Gestaden des Sperrgebiets landeten, kann der Anblick dieser archaischen Landschaft nicht kalt gelassen haben.

Am nächsten Morgen schaukelt die Kolonne weiter in Richtung Conception Bay. Hier, an der Nordgrenze der Diamond Area No. 2, lagen einst

die größten Diamantencamps. Aus dem Sand schälten sich bis heute die windschiefen Skelette der Siedlungen von Holsatia, Charlottenfelder und Grillenberger. Wie verlassene Filmkulissen ragen die Überreste der Schürfstätten aus der Namib. Flugsand hat ihre Holzfassaden glatt geschliffen, viele Wände sind im Wind einfach umgekippt. Quadrat-kilometer um Quadratkilometer wurde hier einst der Sand abgetragen, die vielen Sandhaufen drumherum bezeugen es noch heute. Mit Ochsenkarren schafften die Arbeiter das Rohmaterial an zentrale Plätze, um die Diamanten herauszusieben. Liegen gebliebene Holzskelette im Sand und riesige Ochsenfriedhöfe, auf denen Hunderte Hörner aus dem Sand ragen, zeichnen noch ein Bild dieser Zeit.

Jacques Delport zieht eine bedächtige Miene und zeichnet die Umrisse des Sperrgebiets in den Sand. »Fünfzehn Jahre lang war in der Wüste keine motorbetriebene Versorgung möglich, in den ersten Jahren mussten die Leute die Diamanten bei der Gluthitze mit der Hand vom Boden auflesen.« Doch die Diamantentfunde führten zu einem Boom an der Küste. Die vierhundert Kilometer entfernte Diamantstadt Kolmanskuppe nahe Lüderitz, wohin die Edelsteine von den Schürfstätten in der Namib geschafft wurden, blühte Anfang des 19. Jahrhunderts auf: Kasino, Kegelclub, Tanzsaal, Sporthalle, Krankenhaus mit Röntgengeräten und eine Eisfabrik, in der Wasser und Limonade hergestellt wurden, waren die Insignien des neuen Wohlstands. Bis Charlottenfelder, Grillenberger und Holsatia drang der Luxus jedoch nicht vor. Die drei Siedlungen wurden schon in den dreißiger Jahren verlassen. Heute holt

sich der Wüstensand Zentimeter um Zentimeter das Seine zurück.

Es hat etwas Überwältigendes, nach einem Dünentag, an dem einem der Sand in alle Ritzen gekrochen ist, ans Meer zu gelangen. Zu sehen, wie dort die Urgewalten aufeinandertreffen, wie die Brandung humorlos an die Küste peitscht, wie der Wagen zuerst schüchtern über die letzte Düne lugt und die zweihundert Meter zum Atlantik dann fast in der Vertikalen hinabrutscht. »Wenn du hier zu spät kommst, dann spült dich das Meer einfach weg«, sagte Jacques, als wir Langewand passierten, eine dreizehn Kilometer lange Monsterdüne, die sich bis auf wenige Zentimeter an den Atlantik schiebt. Die enge Strandpassage ist nur bei Ebbe passierbar, ansonsten spült einen das Wasser einfach weg. Und so kam es dann auch: Martin wurde auf dem schmalen Sandstreifen zwischen Meer und Dünen mit voller Wucht von einer Woge erfasst. Der Wagen wurde samt Inhalt überspült. Der Natur gelang somit etwas nahezu Unmögliches: Jacques und die versammelten Autofreaks ratlos zu machen. Die ernüchternde Diagnose: Elektronik dahin. Die verbleibenden Kilometer nach Walfish Bay verbrachte unser Silberpfeil mehr am Abschleppseil als dass er sich aus eigener Kraft hätte bewegen können.

Am letzten Morgen hielt Jacques seine morgendliche Ansprache über Funk: »Heute stehen die Achterbahndünen auf dem Programm«, sagte der Dreiunddreißigjährige. Die Minen in der Gruppe hellten sich auf. Zuerst schwangen wir einige der brummenden Riesendünen hinab. Geologen wissen heute, was diese mysteriösen Sandriesen zum

Dröhnen bringt: glatt polierte Sandkörner, die zu Millionen die steilen Flanken hinunterrutschen. Je größer der Sandberg, desto lauter das brummende Geräusch, das er macht, wenn das Auto über seine Flanke rutscht. »Klingt wie eine Fliegerstaffel«, scherzte Friedel mit seinem feisten Südwest-Humor. Dann kamen wir zu den Achterbahndünen, einer Ansammlung von bis zu dreihundert Meter hohen Sandbergen mit steilen Flanken. Es hat etwas Komisches, einer Horde Landrover-Verrückter bei ihrer Lieblingsbeschäftigung zuzusehen. Wie sie wie kleine Kinder mit ihren Autos zwischen den Dünen hin- und herjagen, wie sie ein ums andere Mal versuchen, die höchsten Sandberge der Erde mit ihren Wagen zu erklimmen. Der Sieger des Tages hieß Barney Harmse. Den höchsten der Dünenriesen nahm er zwar erst im zweiten Anlauf, dafür aber mit so viel Schwung, dass alle vier Räder für Sekunden in der Luft standen. Der knappe Kommentar: »As I said: Jägermeister can make you fly.«

Die Superlative gehen einem nach fünf Tagen im Sperrgebiet nicht aus. Natürlich schweben wir mittlerweile gekonnt über die Dünen, stürzen uns mutig jeden auch noch so steilen Sandberg hinunter. Auch haben wir keine schwitzenden Hände mehr, wenn wir vor einem dreihundert Meter hohen Dünenriesen stehen und nicht wissen, wie um alles in der Welt wir da hochkommen sollen. Dennoch jagt einem jede Düne, jede fantastische Landschaft erneut kalte Schauer über den Rücken. Wenn der Wagen über einen Dünenkamm schwappt, sich danach ein neues, noch größeres Düental eröffnet oder der Atlantikblick mal wieder alles andere in

den Schatten stellt. Doch kaum etwas ist wie die Nacht nach dem Tag. Am letzten Abend, bevor uns eine tiefsandige Strandpiste den Weg nach Walfish Bay weist, sitzen wir noch einmal am Lagerfeuer. Es ist wie in einem Amphitheater: Um uns herum Tribünen aus Sand, mittendrin stecknadelgroß das Camp. Die Dreihundert-Gramm-Steaks brutzeln auf dem Lagerfeuer, die Weinflasche kreist. Man könnte Stunden hier sitzen und zusehen, wie die Sandberge im Abendlicht ihr Antlitz verändern, der Atlantik im Hintergrund golden dahinmäandert, sich das Wasser am Horizont verläuft. Peter und Friedel sind heute still und starren Löcher in die Nacht. Dafür redet Mary-Lou Nash, die junge Winzerin aus Paarl bei Kapstadt, die eigentlich nur aus Verlegenheit mit auf die Tour gegangen ist, weil ein Freund sie überredet hat. »I have no words for this«, sagt sie träumerisch, als sie den Blick über den makellosen afrikanischen Sternenhimmel wandern lässt. Man kann ihr nur zustimmen. Der Mond liegt jetzt auf dem silbernen Tablett der Wellen. Am Himmel flackern die Sterne so klar, als wären sie zum Greifen nah. Man möchte an so einem Abend ewig träumen von der Einsamkeit dieses Ortes, von seiner sagenumwobenen Geschichte, von all den Abenteurern, die hier ihr Glück versuchten und ihre Spuren im Wüstensand hinterließen. Doch langsam, ganz langsam weicht das Licht.