

Urban Niehues:

Namibia

Auf Bahn-Spuren-Suche im ehemaligen Deutsch-Südwest

„Sie werden nicht viele Züge sehen“ – Mit dieser Bemerkung holte mich unser Reiseleiter aus meinen Bahnräumen, als ich mich bei unserer Ankunft am Flughafen von Windhoek als Bahnfan outete und ihn bat, wann immer möglich an Bahnanlagen vorbeizufahren.

Um die Mittagszeit verlässt ein Güterzug mit Loks 473 & 480 durch den Felseinschnitt das Zentrum von Lüderitz. Im Hintergrund der Kirchturm der Felsenkirche, links davon das Haus Goerke, beides aus deutscher Kolonialzeit.

Eine der Sehenswürdigkeiten in Windhoek: der wilhelminische Bahnhof mit seinen Jugendstilelementen ist top restauriert!

Allerdings hatten wir eine ganz normale Gruppen-Rundreise und keine Bahnfahrt gebucht, aber er versprach, sein Möglichstes zu tun. Dabei sah es auf den ersten Blick recht gut aus, denn das heutige Eisenbahnnetz besteht oberflächlich betrachtet aus einer Nord-Südverbindung von Oshikango an der Grenze nach Angola (ohne allerdings dort eine Verbindung mit der angolanischen Bahn zu haben!) nach Nakop mit Anschluss an die SAR Südafrikas, von der dann in Otavi eine Strecke nach Grootfontain, in Usakos die nach Swakopmund / Walfishbay, in Windhoek die nach Gobabis und in Seeheim die nach Lüderitz abzweigt.

Das Bahnnetz beruht im Grunde noch auf den Strecken, die zur deutschen Kolonialzeit gebaut worden waren und den damaligen (Verkehrs-) Bedürfnissen entsprachen (zur historischen Entwicklung s. Heft I/2000). Allerdings folgt dem grob auch

der moderne Straßenbau, so dass inzwischen gute Straßen entstanden sind, auf denen riesige Lastzüge der Bahn Konkurrenz machen können. Dies scheint dazu geführt zu haben, dass die Bahn im kollektiven Gedächtnis an den Rand gedrückt worden ist und kaum noch eine Rolle spielt, zumal der PKW bei der Jugend ein mächtiges Prestigeobjekt ist.

Veraltete, schlecht gewartete und marode Strecken führten zudem zu Problemen. So lag die Südbahn nach Lüderitz nach 1996 über 18 Jahre lang still, sodass hier – wie die dortige *Allgemeine Zeitung* schrieb, „eine ganze Generation an Kindern groß geworden (ist), die noch nie einen Eisenbahnzug gesehen hat“, so der Autor U. Albert in dem Buch „Auf den Spuren der Eisenbahnen in Deutsch-Südwestafrika, Klein Windhoek (Namibia), auf S. 153. Das war 2014, aber regelmäßigen Betrieb gibt es erst etwa seit dem Juni 2019. Kein Wunder also, dass nicht nur unser sonst bestens informierter Reiseleiter, sondern auch alle anderen Namibier verblüfft waren, wenn ich nach Zügen fragte. Er jedenfalls habe bei seinen vielen Fahrten durch das Land kaum mal Züge gesehen. Also war ich mehr als gespannt!

Dabei machte der erste Kontakt mit der Bahn schon mal einen guten Eindruck, als wir mit einer Brücke unmittelbar am Flughafen die Linie Windhoek – Gobabis überquerten – wie übrigens alle Bahnstrecken bei asphaltierten Straßen per Brücke überquert wurden. Sie wirkte durchaus gepflegt, und auch die großen Kesselwagen am Tanklager dort waren beeindruckend. Obwohl quasi vor der Haustür, gibt es aber keine Zugverbindung Flughafen – Hauptstadt, denn der Flughafen hat keinen Bahnhof. Die Bahnstrecke selbst verläuft zunächst parallel der B6, verliert sich dann aber im hügeligen Gelände, denn Windhoek selbst liegt tiefer in



einem Talkessel. Einmal noch lief sie auf einer schönen Brücke über unsere Straße und den Trockenfluss "Klein Windhoek" hinweg.

Bei der Besichtigung Windhoeks darf natürlich als „deutsche Sehenswürdigkeit“ neben Christuskirche, „Tintenpalast“ und Festung auch der Bahnhof nicht fehlen. Das imposante wilhelminische Gebäude mit Jugendstilelementen stammt noch aus dem Jahr 1912, ist wohlrestauriert und beherbergt auch das Nationale Eisenbahnmuseum, das aber leider am Sonntag geschlossen war. Es ist das zweite Bahnhofsgebäude hier, denn das erste war 1902 als Fachwerkbau errichtet worden, als die Staatsbahn die 283 km von Swakopmund her damals noch auf 600-mm-Feldbahngleis hier ankam. Daran erinnert auch „Old Joe“, ein Teil einer Zwilling-Brigadelok, von der ein sehr schönes Funktionsmodell sich im Museum Swakopmund befindet.

Ebenso sind hier die südafrikanische Diesellok #32 001 mit der Achsfolge 1'CoCo'1, ein Güterwagensorso von MAN mit Baujahr 1910 sowie etliche Drasinen aufgestellt. Und soll der Schienen-Panzer des südafrikanischen Heeres daran erinnern, dass auf der Staatsbahn der erste provisorische Panzerzug des Deutschen Reiches während des Herero-Aufstandes fuhr? Nein, das Fahrzeug stammte aus dem Bürgerkrieg gegen die südafrikanischen Besatzungstruppen. Das Bahnhofsgebäude und die Zugänge zu den Bahnsteigen waren verschlossen, und auch sonst war es für den größten Bahnhof Namibias sehr öd und leer...

Unsere Reise führte uns nun über staubige „gravel roads“ (= Schotterstraßen) zu zahlreichen Sehenswürdigkeiten nach Norden. So trafen wir erst wieder hinter Otjiwaarongo auf die Bahn, als wir mit der Piste D2433 bei Okave die Otawi-Bahnlinie überquerten. Auch sie machte einen ordentlichen Eindruck, und es schien hier gearbeitet zu werden, denn an der Trasse lagen Schwellen. Allerdings



deuteten auch grasende magere Rinder darauf hin, dass wohl kein all zu reger Bahnverkehr herrschte. Dazu muss aber auch bemerkt werden, dass es in vielen Teilen Namibias schon seit sieben Jahren nicht mehr (genügend) geregnet hatte und eine so



Ein Kesselwagenzug hat am späten Nachmittag des 2. Februars 2018 die Hafenstadt Walvis Bay verlassen. Gleich wird er nordwärts hinter den Dünengürtel schwenken und an Swakopmund vorbei weiter durch die Namib dem Inland entgegenstreben. Das Ziel des mit Sulphuric Acid (Schwefelsäure) beladenen Zuges wird die Rössing Uranium Mine bei Arandis sein. (Foto: Martin Wollmann)



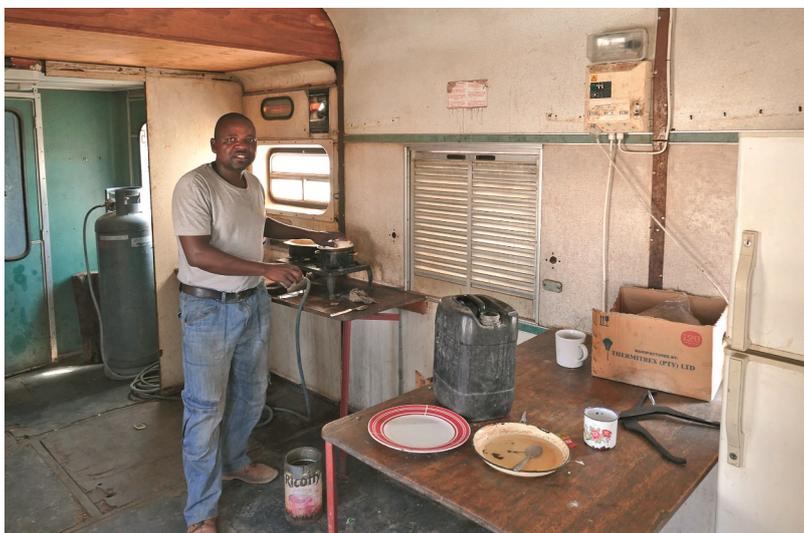
**Die 110-jährige Denkmallokomotive in Otjiwarongo wurde mit der Fabriknummer 10.721 von Henschel & Sohn in Cassel gebaut. Obwohl angerostet und aller Armaturen beraubt ist ihr Zustand deutlich besser als der ihrer Schwesterlokomotive in Usakos.**

extreme Wassernot und Dürre herrschte, dass viele Farmer ihre Herden notverkaufen mussten, weil es kein Futter mehr gab. Das drückte natürlich die Fleischpreise und war existenzbedrohend, so dass wirklich jeder Halm – und wuchs er auch auf der Bahntrasse – genutzt wurde. Viele Farmer stellten daher auch auf Wildtierfarmen oder den Tourismus um – aber auch Touristen wollen duschen und brauchen viel Wasser ... Und so gesehen klingt der Ortsname Otjiwarongo heute etwas merkwürdig, denn aus dem Herero übersetzt bedeutet er: „schöner Platz für fette Rinder“!

Allerdings war er für mich immer noch ein schöner Platz, denn unser Reiseleiter wollte mir eine Freude machen und fuhr zum Bahnhof. Zunächst war er aber selbst verblüfft, was sich hier getan hatte, denn den Portalkran im Güterbahnhof kannte er noch nicht: der war neu! Alt hingegen war die Schleppenderlokomotive mit der Nummer 41, die als Denkmal vor dem Bahnhof stand: eine 1'D1'h2 mit Außenrahmen und Hall'scher Kurbel, geb. 1912 von Henschel aus Cassel für die 600-mm-Otavibahn. Nach ihrem Dienstende wurde sie 1960 als Dank für treue und zuverlässige Dienste für das Land vom hiesigen Männerchor hier aufgestellt.

Das Bahnhofsgebäude selbst ist einfach und einstöckig, die große Wartehalle bis auf eine Bank leer, die Gleisanlagen aber recht umfangreich, gilt Otjiwarongo doch als Abzweigbahnhof der Strecke

**Mit einem gewissen Stolz zeigt uns der Eisenbahner auch die Küche seines Bauzugs, der im Bahnhof von Omaruru abgestellt war.**



nach Outjo. Dort allerdings konnte ich nichts von einer Bahn entdecken.

Jetzt begann wieder eine bahnfreie Zeit, denn wir besuchten die Etosha-Pfanne mit ihren beeindruckenden Tieren – ob groß oder klein. Dann ging es wieder nach Süden, wo wir erneut auf die Otavibahn trafen. Der erste besuchte Bahnhof war der von Omaruru. Er zählt nicht gerade wie der Franke-Turm von 1908 zu den Sehenswürdigkeiten des Ortes. Der deutschsprachige Wirt der Kaffeestube im Haus von 1907, bei dem wir eine Pause machten, winkte sofort ab: Nichts Deutsches mehr! Dennoch, der Bahnhof machte einen einfachen, aber gepflegten Eindruck mit dem palmenbestandenen Bahnsteig, und im Gleisfeld stand ein Zug! Es war aber ein Bauzug ohne Lok, mit Wagen von Union Carriage & Wagon Co. Nicel SA Bj. 1969, die ich nach einem kleinen Trinkgeld besichtigen konnte: einfachste Abteile mit einem Bett, sehr einfache Küche! Ich durfte auch die Schalterhalle fotografieren, aber einen Fahrplan gab es nicht. Und ein Zug sollte erst in über einer Stunde kommen – viel zu spät für unseren Reiseplan. Wie sang unser Bundespräsident Scheel einst doch so schön über unerfüllte Wünsche: ... *aber der Wagen, der rollt* ...

Und so sah ich auch nicht die große Bahnbrücke über den Rivier (= *afrikaans für Flussbett*) Omaruru, der jetzt trocken da lag, aber durchaus reißend sein kann, sondern begnügte mich mit der Überquerung der D2315 über die Bahnlinie nach Swakopmund hinter dem Ort.

Das war auch nach einem Abstecher ins Erongo-Gebirge zu den historischen Felszeichnungen unser nächstes Ziel. So trafen wir dann bei Usakos auch wieder auf die Otavibahn. Hier fanden wir zwar das Bahnhofshotel, konnten aber kein Bahnhofsgebäude identifizieren, obwohl unser Reiseleiter im Ort nachfragte: Nur wortreiches Schulterzucken. Aber immerhin fanden wir die Denkmallokomotive, ebenfalls eine 1'D1'h2 Schleppenderlokomotive im allerdings recht desolaten Zustand mit offener Rauchkammertür und ohne Armaturen, die Tenderkuppelung durchtrennt – eher ein Abenteuerspielplatz für Kinder. Unser Reiseleiter hatte gerade erfahren, dass sie hierher gebracht worden sei, nachdem am alten Standort ein Auto ungebremst in sie hineingefahren sei. Die Bahnanlagen selbst waren recht umfangreich, gab es hier doch die Werkstätten aus OMEG – Zeiten (Otavi Minen und Eisenbahngesellschaft), die aus der Ferne betrachtet, auch nicht den frischesten Eindruck machten. Bahnverkehr herrschte nicht, es standen lediglich einige Güter- und auch wohl Dienstwagen herum. Leider konnten wir den etwas nördlicher liegenden Trennungsbahnhof Kratzenberg nicht besuchen, denn unsere Fahrt ging jetzt Richtung Swakopmund. Bis auf das erste Stück lief unsere B 2 mehr oder minder parallel der Bahntrasse und überquerte sie sogar einmal auf einer großen Brücke mitten in der Wüste Namib, bis sie kurz vor Swakopmund in einem eleganten Bogen rechts verschwand, weil es hier hügelig wurde.

So trafen wir sie auch erst im Ort dort wieder, wo einst wohl ein riesiges Bahnareal war, von dem freilich nur ein leerer Platz blieb, den drei Gleise nach einer 315°-Kurve wieder verlassen. Fast freute sich unser Führer noch mehr als ich, als er einen Zug entdeckte – den ersten „richtigen“ dieser Tour.

Sofort bog er auf den Schotterplatz und preschte nach vorne zur Lok, die gerade hupend anfuhr. So langte es wenigstens noch halbwegs für ein Foto des GmP, in dessen Mitte ein Personenwagen eingereiht war. Offensichtlich war hier der aktuelle Bahnhof, ein unfertiger Bau mit einem kurzen Bahnsteig. Ihn besuchte ich – da gruppenfrei- am nächsten Nachmittag zur gleichen Zeit in der Hoffnung, den Zug etwas besser zu erwischen, aber es kamen nur laut hupend 2 Dieselloks 468 & 472 durchgerumpelt – wegen des Sonntags? Außer einem Gleisanschluss in das Industriegebiet und ein paar verrosteten Gleisjochen gab es nichts: Der ehemalige Güterschuppen und ein kleines Bahnhofsgebäude mit Bahnsteig und Bahnhofschild waren ohne Gleise, und obwohl ein Schild auf „Fahrkartenverkauf“ hinwies, war alles verlassen.

Auch etwas weiter stadteinwärts ließ ein großes Gebäude einen ehemaligen Lokschuppen und in der Nähe einen Güterschuppen vermuten, aber von Bahn war nichts mehr zu sehen. Dies traf auch auf den imposanten Bahnhof der Staatsbahn zu, der 1901 fertig gestellt war. Wohlrestauriert ist er heute Luxushotel und Spielkasino und in jedem Fall einen Besuch wert, wenngleich kaum noch etwas an seine ehemalige Funktion erinnert. Da sieht es am OMEG-Haus - dem 1903 bis 1906 gebauten Güterschuppen am Bahnhof der Otavibahn - schon anders aus, denn hier erinnern noch Bahntensilien wie Feldbahnloren an die alte Funktion. Ansonsten sind aber alle Spuren der Eisenbahn in dieser einst so wichtigen Hafenstadt verschwunden, und auch die inzwischen restaurierte Landungsbrücke beherbergt heute ein Restaurant, wo alte Ansichtskarten noch regen Bahnverkehr zeigen.

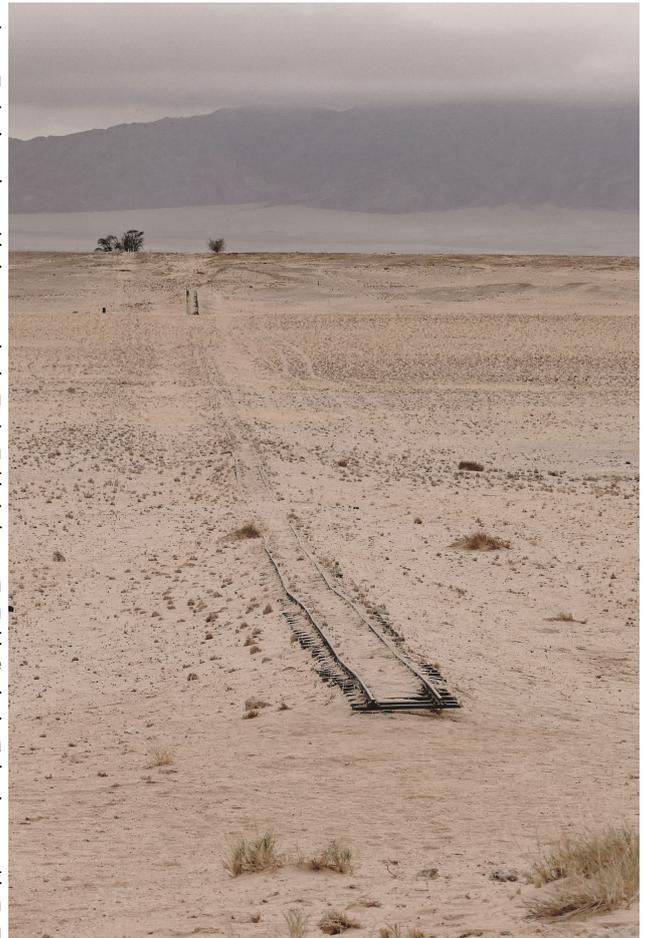
Diese Funktion hat inzwischen Walvis Bay übernommen, von dem aus als englische Enklave im ersten Weltkrieg eine Kapspur-Bahn nach Swakopmund gebaut worden war, nachdem sich die deutschen Schutztruppen von der Küste weg ins Lan-

desinnere zurückgezogen und dabei auch die 600-mm-Otavibahn abgebaut hatten, die dann später in Kapspur z. T. neutrassiert wieder aufgebaut wurde.

Und auf diesem Stück trafen wir dann am frühen Morgen auch den GmP – geführt von zwei Dieselloks kurz vor Walvis Bay, denn der Hafen ist inzwischen gut ausgebaut und hat etliche neue große Ladekräne, natürlich aus China – das hier mächtig mitmisch!

Gut ausgebaut ist inzwischen auch der Hafen von Lüderitz,

der jetzt auch wieder per Bahn erreicht werden kann, nachdem jahrelang die gut gebaute B4 die einzige Landverbindung durch die Wüste war. Auf diese Süd- oder auch Lüderitzbahn genannten Strecke – die ab 1905 sofort in Kapspur gebaut wurde - stießen wir beim Örtchen Aus. In dessen



**Vom Sande verweht: die Reste der „Wasserbahn“, mit der mitten in der Wüste das Wasser für die Dampfloks vom einzigen Brunnen der ganzen Region zum Bahnhof Garub gebracht wurde.**



**Am nächsten Tag ist der Güterzug nur mit Lok 1501 der AR&TS in der Namib bei Rutkop unterwegs. Für die ca. 40 km ab Lüderitz hat er eine Stunde benötigt und ist dabei von Seehöhe auf schon 300 m ü NN geklettert .**

**Das Gleis der Lüderitzbahn bei Klein Aus Vista mit dem Tubular Track-Gleismodulen und seinen charakteristischen Längsschwellen. ►**

Nähe bezogen wir bei Klein Aus Vista für zwei Nächte Quartier – für mich ein Glücksfall, denn die Lodge lag unmittelbar an der Strecke.

So konnte ich dann am späten Nachmittag auch die Trasse genauer besuchen und lernte erstmals die Tubular Track-Gleismodule TMT kennen. Auffallend sind dabei die Stahlbeton-Längsschwellen, auf die die Schienen mit Spannklemmen befestigt sind. Sie sind durch Eisenstege verbunden und werden schotterlos verlegt. Dadurch eignet sich diese südafrikanische Entwicklung besonders für Wüstengebiete, da der Sand sich nicht im Schotter ablagern und so die Dynamik behindern kann. Dieses System war allerdings nicht durchgängig bis Lüderitz verlegt, denn ich sah unterwegs auch den klassischen Gleisbau. Auffallend



Und dann gab es einen gewaltigen Lärm: schon von weitem kündigte sich ein Zug an, der allerdings recht lange brauchte, bis er wegen der zahlreichen engen Kurven und der starken Steigung an uns vorbeizuckelte: der Güterzug von Lüderitz, geführt von Lok #431 & 493 auf dem Weg nach Aus, wo eine Zugkreuzung stattfand, denn wenig später hörten wir das Grummeln aus der Gegenrichtung, das allerdings bald abebbte, denn nach dem Scheitelpunkt vor Aus ging es ja Richtung Küste bergab. Und schon rollte der Güterzug mit den Dieseln #480 & 473 heran – gerade noch, bevor die Sonne endgültig unterging. Die Loks trafen wir dann am nächsten Tag wieder, als sie gegen Mittag Lüderitz verließen.

Lüderitz besuchten wir natürlich per Bus und sahen bei der Fahrt in der Gegend von Garub die berühmten wilden Wüstenpferde, die einer Erzählung nach von freigelassenen deutschen Militärpferden abstammen, heute aber durch Wasserknappheit und Schakale existenzbedroht sind. Angeblich gibt es z.Zt. nur ein Fohlen, das aber friedlich an der Bahntrasse mit Mutter und älterem Geschwister weidete.

Hier bei Garub gibt es nämlich eine Wasserstelle,

**▲ In dem im Khomas-Hochland gelegenen Bahnhof von Okahandja sind die vormittäglichen Rangierarbeiten fast abgeschlossen. In Kürze soll sich der Güterzug auf die 75 km lange Reise in die südlich gelegene Hauptstadt Windhoek machen. Genaue Angaben zur Abfahrtszeit wird man selten bekommen, drei Stunden später hat man ihn dann in der Ferne vorbeirollen sehen. (Foto: M. Wollmann, 13. Juni 2017 )**

war auch der gute Trassenzustand und die sorgfältige Wasserführung an den Trockenbächen: obwohl es staubtrocken war, rechnete man doch auch mit gewaltigen Wassermassen!

**Am späten Nachmittag des 11.09.2019 quält sich der Güterzug mit Lok 431 & 493 von Lüderitz kommend mit viel Lärm und Abgas die lange Steigung bei Klein-Aus Vista auf 1.400 m hoch, bevor es kurz darauf wieder bergab nach Aus geht.**





Bezüglich der zu erwartenden Traktionsart dürfte das linke Schild der Wahrheit näher kommen.

die beim Bahnbau erschlossen worden war. Die Reste der 2,5 km langen Feldbahn, mit der das Wasser für die Dampflok zum Bahnhof mit den großen Wasserbehältern gebracht wurde, sind noch zu erkennen. Neben dem Wasser, das es sonst nirgends gab und zunächst von Kapstadt per Schiff oder Ochsenkarren herangebracht wurde, war und ist der Sand das Hauptproblem, da er als Wanderdüne immer wieder Straße und auch Schiene bedeckt und mühsam geräumt werden muss.

Für die Schiene waren daher bei der Rekonstruktion auch Tunnel im Gespräch, aber ich konnte an den kritischen Stellen nichts dergleichen entdecken – nur Radlader! Allerdings stand im Bahnhofsareal von Lüderitz ein kleiner Traktor, der so etwas wie einen Sandpflug hatte. Dieses Areal wirkte sehr aufgeräumt und übersichtlich neu gestaltet als Sackbahnhof angelegt. Es gab ein von der Einfahrt her kommendes Gleis, von dem über eine Spitzkehre der Lokschuppen erreicht wird, in den trotz der vier Tore aber nur ein Gleis führt. Zur anderen Seite führen das Anschlussgleis zum Hafen leicht abwärts aus dem Areal hinaus und ein weiteres Gleis zu einem Bahnsteig. Es war vor dem Ende durch Weichen mit dem Umfahrgleis verbunden, sodass hier eine Lok umsetzen kann.

Ein alter Personenwagen stand auf einem Gleisstück, das ebenso wie die Drehscheibe keinen Gleisanschluss hat. Der Wagen sei deutsche Wertarbeit, erklärte mir eine freundliche alte Dame, bei der ich mich nach dem Bahnhof erkundigte. Noch vor vier Monaten hätte sie noch gesagt, ich könne ruhig über die Gleise gehen, es gäbe keine Züge mehr, aber jetzt müsse ich halt aufpassen, sie führen wieder. Sie selbst ginge aber trotzdem zum Einkaufen immer noch quer über das Gelände. Und das tat ich dann auch, um den Wagen näher anzusehen. Aus der Nähe wirkte er doch sehr desolat und roch so nach Urin, dass ich auf eine Besichtigung verzichtete und lieber nach vorne zum Bahnhofsgebäude ging.

Hier stand nämlich am Hausbahnsteig der Güterzug, der einige Zeit vorher vom Hafen durch die Stadt hier eingelaufen war, geführt von einer Diesellok der African Rail & Traction Services

(AR&TS), einer südafrikanischen Firma, die auch Lokomotiven vermietet. Ich durfte gerade noch ein Foto vom Führerstand machen, bevor sie Punkt 15:00 Uhr hupend und lärmend losfuhr, die Straße überquerte und parallel der Bismarckstraße mit ihrem Zug in einem Einschnitt verschwand. Jetzt blieb noch etwas Zeit, das Bahnhofsgebäude zu bestaunen, da sich im Vergleich mit alten Postkarten seit der Eröffnung 1914 nicht verändert hatte und gut gepflegt erschien. Einen Fahrkartenschalter oder Fahrplan konnte ich allerdings nirgends entdecken.

Jetzt machten auch wir uns auf den Rückweg durch die Namib, und was ich kaum zu hoffen wagte: hinter dem Umspannwerk bei der Station Rutkop überholten wir gegen 16:00 Uhr den AR&TS-Zug, und um 18:15 Uhr konnte ich ihn noch einmal vom Balkon unserer Lodge in Klein Aus fotografieren. Er hatte also für die ca. 130 km über drei Stunden gebraucht, dabei aber auch in z.T. engen Kurven quasi von Meereshöhe an hier bei Aus 1.495 m erreicht, also eine beachtliche Steigung mit Steilrampen bis zu 25%!

Den Bahnhof Aus lernte ich auch noch kennen, da mich unser Reiseleiter zum Tanken mit in den Ort nahm und am Bahnhof absetzte. Das kleine Bahn-

**Heute eine Geisterstadt verfügte Kolmanskuppe zur Hochzeit des Diamantenabbaus auch über eine 600-mm-Werkbahn, die sogar elektrifiziert war. Neben den Bau ruinen erinnern auch diese Loren an die „glorreiche“ Zeit.**





**Meist verlässt am frühen Morgen ein Güterzug Omaruru Richtung Otjiwarongo. Die Zuglok 35.491 trägt noch die Farben des Vorbesitzers Transnet.**

(Foto: Stefan Ender, 28.06.2017 )

hofsgebäude von 1906 sieht immer noch so aus wie auf den alten Postkarten, obwohl jetzt ein moderner Bahnsteig dazu gekommen ist, und der Güterschuppen hat noch Gleisanschluss – aber ob alles noch in Gebrauch ist? Am Bahnhofshotel jedenfalls prangt ein großes Gemälde mit stilisiertem Diamant und einer Dampflokomotive – Hinweise auf eine

vergangene Epoche mit Dampfloks und die Diamantentfunde an dieser Bahnstrecke!

Auf unserer Route folgten wir nun weiter der Südbahn, sahen das Stationsschild „Schakalskuppe“, an der die Bahn mit 1.520 m ü. NN ihren Scheitelpunkt hat, die große Kastenbrücke über den Konkop bei Goageb (Brackwasser) und vor Allem die über den Fish-Rivier. Auch wenn er gerade trocken war, so grub doch dieser Fish-Rivier weiter oberhalb den mächtigen gleichnamigen Canyon, der auch mit dem Grand Canyon in den USA verglichen wird. Um ihn zu besuchen, bogen wir bei Jurgen auf die C12 ab und trafen jetzt auf die Bahnlinie, die in Seeheim von der Südbahn abzweigt und nach Kalkfontein (Karasburg) und weiter nach Südafrika führt. Ob hier je ein Fahrgast der Bahn auf die Apfelstrudelwerbung vor der Station "Chamieites" reagiert hat? Wir jedenfalls fuhren weiter und hielten erst für ein Foto bei der "Holoog-Brücke" über den Rivier Gáb. Und ganz in der Nähe entdeckte ich auch ein Warnschild mit einer Dampflokomotive! Die fuhr hier freilich nicht mehr, und auch den nächsten Zug sah ich der Reiseroute wegen erst Tage später in Keetmanshoop an der Nord-Südbahn, als unser Reiseführer trotz engem Zeitplan meinestwegen extra über die Brücke am Bahnhof fuhr: Ein GmP mit den drei Loks #493, 434 & 445, hinter denen der einzige Personenwagen lief.

Zwar folgten wir später der Nord-Südbahn Richtung Windhoek und sahen entlang der Strecke noch etliche Kunstbauten, aber das war definitiv der letzte Zug! Und auch zuletzt an der Strecke Windhoek – Gobabis hatte ich in dieser Hinsicht kein Glück mehr. Als Kuriosität sah ich lediglich einen Wagen mit einem Reklameschild "Der Bahnladen" in der Station Seeis, ohne zu erfahren, was es damit auf sich hat, und als letztes Highlight kurz darauf die Bahnbrücke über den Rivier Seeis.

Am Ende der Reise war auch unser Reiseleiter positiv überrascht, wie viel Eisenbahn – und Züge - er mir neben all den sonstigen Sehenswürdigkeiten doch zeigen konnte! Mit ein Grund war sicher die kürzlich erfolgte Betriebsaufnahme auf der Südbahn. Aber ohne seinen guten Willen und sein Engagement, aber auch ohne ein gewisses Verständnis der Gruppe wäre das so nicht möglich gewe-

**Das renovierte BW in Lüderitz wirkt recht aufgeräumt: links am neuen Bahnsteig ein Schienentraktor mit Sandpflug. Das Gleis mit dem alten Personenwagen und die Drehscheibe sind vom Netz abgehängt.**



sen, denn wie gesagt es war keine Bahnreise und schon gar nicht der berühmte Dessert-Express ... An dieser Stelle ausdrücklich mein besonderer Dank dem Reiseleiter Jürgen Zimny von Pack Safari.

Der inländische Reiseverkehr läuft weitgehend mittels Überlandbussen. Ob der „Dessert-Express“ Corona überlebt, erscheint fraglich. Die Seite ist aktuell nicht erreichbar. Die vermutlich aktuellsten Infos zum Personenverkehr finden Sie beim „Mann auf Sitz 61“: <https://www.seat61.com/Namibia.htm>. Die neuesten Infos sind offenbar von 2019, ob noch alles fährt wie dort genannt, sei dahin gestellt. Ausgewiesen werden folgende Züge:

- ▶ **Ondangwa - Tsumeb**, 3 x pro Woche, ca. 5 Std.
- ▶ **Ondangwa - Oshikango**, 3 x pro Woche, 1:20 Std.
- ▶ **Karasburg - Keetmanshoop**, 2 x pro Woche, ca. 5 Std. Fahrzeit
- ▶ **Keetmanshoop - Windhoek**, 3 x pro Woche, ca. 12 Std.
- ▶ **Windhoek - Walvis Bay**, 4 x pro Woche., ca. 12 Std.

▲ **Schauspiel: Die „Höllenkurve“ im Fish River Canyon.** Er ist mit 160 km Länge und einer Tiefe bis zu 550 m der größte Canyon Afrikas und der zweitgrößte der Welt!

▶ **Glück gehabt: am 09.09.2019 erwischen wir am frühen Vormittag bei Düne 7 den von Swakopmund kommenden GmP noch vor seinem Ziel Walfish Bay. Der Personenwagen ist als dritter Wagen hinter den Loks eingereiht.**

▼ **Im endlosen Buschland zwischen Omaruru und Kalkfeld sind am 29.06.2017 33.041 + 33.442 mit einem Güterzug auf dem Weg nach Otjiwarongo.** (Foto: Stefan Ender)

*(Alle nicht gekennzeichneten Fotos stammen vom Verfasser, Bericht und Fotos stammen aus 2019 oder früher, also VOR der Pandemie.)*

