



Newsletter 2021-06 (im Dezember 2021)

Liebe Afrikafreunde,

ein weiteres schwieriges Jahr geht zu Ende; ein Jahr im Krisenmodus, im Griff der Pandemie.

Vor einem Jahr hatten wir an dieser Stelle geschrieben:

Zur Jahreswende blickt man ja traditionell erwartungsfroh mit neuen Ideen und guten Vorsätzen nach vorn, in die Zukunft. Doch diesmal ist alles anders. Für viele erscheint die nahe Zukunft eher unsicher und besorgniserregend, und deshalb möchten wir dieses herausfordernde Krisenjahr 2020 heute nicht mit Hiobsbotschaften, sondern mit einem vergnüglich-schmunzelnden Blick in die Reise-Vergangenheit beenden.

Man konnte damals schon ahnen, dass auch das neue Jahr 2021 große Herausforderungen mit sich bringen würde. Zwischenzeitlich gab es auch wieder Grund zur Zuversicht; die Zeichen standen auf Neubeginn und Erholung. Und doch schlagen wir uns nun zum Jahresende mit „Omikron“ und „Boostern“ herum; Begriffen, die vor wenigen Monaten noch kaum einer kannte. Es scheint, als wird auch im Jahr 2022 noch keine Rückkehr zur Vor-Pandemie-Normalität gelingen, wir brauchen wohl noch einen langen Atem.

Auf der folgenden Seite haben wir einige Neuigkeiten aus **Oman, Zambia** und **Botswana** zu berichten.



Preisträger
ITB Buch Award
Botswana / Luangwa

Ab Seite Drei...

Wir möchten die Feiertage zum Jahreswechsel auch diesmal für **einen historischen und garantiert Corona-freien Rückblick** nutzen. Inspiriert durch unsere „Afrika-Durchquerung“, die Neuerscheinung dieses Jahres mit den beiden parallelen VW-Bus-Afrika-Durchquerungen von 1989, folgt auf den nächsten Seiten ein Leckerbissen für romantische Nostalgiker, pistenerprobte Afrikafreaks, geschichtsversessene Expeditionisten und andere Exzentriker aller Art:

Die erste motorisierte Durchquerung des Luangwats in den Jahren 1931/1932 durch den Afrikapionier Hans Schomburgk !
(ein Auszug aus dem Naturführer Luangwa)

Wir haben eine neue Webseite

In den vergangenen Wochen haben wir unsere beiden Webseiten Hupeverlag.de und Hupeverlag-shop.de zusammengeführt, umgestaltet, modernisiert und modifiziert für alle Endgeräte. Schaut doch einmal herein:

Hupeverlag-shop.de

Fortsetzung des Newsletters 2021-06

Botswana

Eintrittspreise in die Nationalparks: Zum 01. April 2022 werden in Botswana die Gebühren für die Nationalparks und Wildschutzgebiete angehoben. Erstmals wird zwischen den Besuchermagneten Chobe NP /Moremi WR und den restlichen Parks des Landes unterschieden. Ausländische Touristen zahlen künftig im Moremi WR und im Chobe NP 270 Pula Eintritt pro Tag, als Gäste eines einheimischen Tour Operators 190 Pula, die Campinggebühren betragen 60 Pula pro Tag, auf Wilderness Campsites 250 Pula, und Fahrzeuge bis 3500 kg kosten 115 Pula pro Tag. Für alle anderen Parks gilt: Ausländische Touristen zahlen 190 Pula Eintritt pro Tag, als Gäste eines einheimischen Tour Operators 135 Pula pro Tag, die Campinggebühren betragen 40 Pula pro Tag, auf Wilderness Campsites 175 Pula, und Fahrzeuge bis 3500 kg kosten 75 Pula pro Tag.

Zambia

Liuwa Plain Nationalpark: Im Liuwa Plain Nationalpark eröffnete ein rustikales Camp mit vier Stelzenchalets aus Riedgras und Holz, Koch- und Aufenthaltsbereich für Selbstfahrer. **Sibika Camp** liegt nordwestlich des Lyangu Campsites, etwa zwei Fahrstunden vom Parkeingang entfernt. Preis: die Chalets werden ab 90 US\$ pP angeboten. Kontakt: E-Mail: liuwatourism@african-parks.org, Tel. +260-96-4168394.

Neues Camp an der Great North Road: An der Great North Road gibt es einen neuen Campingplatz zwischen den Ortschaften Mpiri Mposhi und Serenje. Das **Tembusha Forest Camp** liegt 10 km südlich der Fernstraße nahe Ngosa Koni mitten im Miombowald auf 1400 m Höhe (GPS S 13.55.340 E 29.84.011, die Zufahrt beginnt 46,5 km östlich der Mt. Meru-Tankstelle in Mkushi). Die drei ansprechenden Campingstellflächen bieten jeweils individuelle Sanitäranlagen mit Outdoor-Shower, Trinkwasser, Grill- und Feuerstellen. Wandern und baden im Pool möglich. Vorausbuchung erforderlich. Preis: Erwachsene 15 US\$, Kinder 10 US\$. Kontakt: E-Mail: gemma.stotter@gmail.com, Tel. +260-96-8205468.

Oman

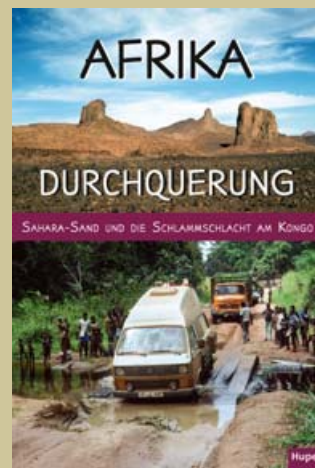
Grabmal des Propheten Hiob: Die Pilgerstätte beim Grabmal des Propheten Hiob wird restauriert und ist deshalb derzeit für Besucher nicht zugänglich.

Suchen Sie noch ein zeitloses, originelles Weihnachtsgeschenk?

„Afrika-Durchquerung: Sahara-Sand und die Schlamm Schlacht am Kongo“ ist eine abwechselnd erzählte Biografie zweier parallel verlaufender Afrika-Durchquerungen in VW-Bussen vor mehr als dreißig Jahren.

Leseproben und mehr:

<https://www.hupeverlag-shop.de/p/afrika-durchquerung>



Fortsetzung des Newsletters 2021-06



Abenteuerliche Behelfsbrücke, 1931, Schomburgk-Expedition (SLUB Dresden)

HANS SCHOMBURGKS PIONIERFAHRT 1931/1932

ERSTE MOTORISIERTE DURCHQUERUNG DES LUANGWATALS

Hans Schomburgks Afrika-Expeditionsreise von 1931/1932 mit der ersten motorisierten Durchquerung des Luangwatals ist eine faszinierende Geschichte. Schomburgk ist zu diesem Zeitpunkt bereits über fünfzigjährig und ein erfahrener Kenner der afrikanischen Wildnis; auch hatte er das Luangwatal bereits im Jahr 1907 als junger Großwildjäger von Westen nach Osten durchwandert.

1880 im bürgerlichen Hamburg geboren, zieht es ihn schon mit jugendlichen 17 Jahren nach Südafrika, wo er auf einer Farm arbeitet und als Meldereiter für die britische Natal-Polizei am Burenkrieg teilnimmt. Die Abenteuerlust führt ihn dann in Polizeidiensten nach Nordrhodesien, wo er sich rasch für die Wildnis am britischen Außenposten begeistert und als Großwildjäger den Kontinent durchstreift. Dabei entdeckt er unbekannte Gewässer in Südafrika und erkennt den Zusammenhang von Tsetsefliegen und der Schlafkrankheit. Ihm gelingen das Einfangen seltener Wildtiere und deren Überführung nach Europa

(u. a. das erste, bis dato als ausgestorben geltende Zwergflusspferd). Dann setzt ein Reifeprozess ein und Schomburgk erkennt, wie dramatisch die Veränderungen für die Menschen Afrikas sind, und wie sehr die zügellose Jagd die Tierwelt bedroht. 1912 tauscht er das Gewehr endgültig gegen die Filmkamera ein. Aus dem wilden Abenteurer wird ein nachdenklicher Forschungsreisender, aufmerksamer Afrikaforscher und alsbald ein Pionier deutscher Tierfilme. In den folgenden Jahrzehnten unternimmt er zahlreiche Afrikareisen, dreht Dokumentar- und Spielfilme, fasst Reiseberichte und Sachbücher, stellt eine umfangreiche ethnographische Afrikasammlung zusammen, gilt bald als DER deutsche Afrikaexperte und wird zwischenzeitlich sogar zum Militärattaché an der Liberianischen Gesandtschaft in London ernannt. Er ist ein Tausendsassa und bleibt lebenslang wissensdurstig. Doch wegen seiner halbjudischen Herkunft erteilt ihm das Naziregime trotz seines Ruhmes 1940 Redeverbot. Während seine Werke in der DDR später weithin verbreitet und beliebt sind, gerät Schomburgk in Westdeutschland nach dem Krieg fast in Vergessenheit. Dabei zeigen seine Texte eine tiefe Achtung vor allem Leben in Afrika und eine philosophische Weisheit, wie sie seinerzeit unter den Afrikareisenden noch selten ist. Was uns an dieser Stelle an seinen Afrikareisen besonders interessiert, ist jene motorisierte Durchquerung des Luangwatals, die alle Zeitgenossen vor Ort kopfschüttelnd für unmöglich erklärt hatten:

Fortsetzung des Newsletters 2021-06

Schomburgk und seine sieben europäischen Begleiter – bestehend aus seiner Frau, einem Fotografen, Wissenschaftlern und Technikern – sowie zahlreiche Helfer aus dem Zululand führen einen ungewöhnlichen Tross mit sich: Zwei offene Pkws und zwei leichte Lastkraftwagen der Marke „Opel-Blitz“, die eigens afrikatauglich umgerüstet worden waren. Darin die teuren Filmkameras, Tonbandgeräte, Fotoapparate, Stative, Ferngläser, Ersatzteile, Werkzeuge und Tauschgeschenke sowie vier Fahrräder für besonders schlechte Straßenbedingungen. Und sogar seinen kleinen Hund Putty hat das Ehepaar Schomburgk dabei.

„ZIRKUS“

NENNT SCHOMBURGK DEN BUNTEN TROSS, WEIL
ÜBERALL DIE MENSCHEN ZUSAMMENLAUFEN,
WO IMMER ER AUFTAUCHT

Gegen den Rat der britischen Verwaltung lenkt der „Zirkus“ seine Räder von Lundazi in Richtung Luangwatal. Das Tal ist seinerzeit wegen der verbreiteten Tsetsefliegen lange als Sperrgebiet unter Verschluss

gehalten worden, damit sich Tierseuchen und Schlafkrankheit nicht in die Hochlandgebiete ausbreiten. Erst allmählich unternimmt die Kolonialverwaltung erste Schritte, das Tal zu vermessen, um künftig Straßen zu bauen. Von beiden Seiten führen bisher nur Feldwege und Pfade zum Luangwa hinab. Es ist noch nie jemandem gelungen – und wohl auch nicht eingefallen – das Tal mit einem Fahrzeug zu durchqueren. Aber Schomburgk lässt sich nicht abbringen und vertraut auf seine Expeditionsausrüstung, Erfahrung und handwerkliches Geschick.

Schon bald nach Lundazi verkümmert die Straße, und der „Zirkus“ folgt im Schnecken-tempo einer Schneise für ein altes Straßenprojekt, die einst in den Miombowald geschlagen, aber nie weiter gebaut worden ist. Schomburgk schildert, dass die Einheimischen diesen Wald fürchten, weil er den Blitz anziehe. Auch für seine europäischen Mitreisenden ist der Trockenwald befremdlich. Mehrmals untersucht der Ingenieur die Fahrzeuge, weil er sich das eigentümliche laute Knacken aufspringender Pflanzenschoten nur mit Fahrzeugschäden erklären kann und nicht an Schomburgks botanische Erklärung glauben will.



Beschwerliche Fahrt durchs Luangwatal, 1931, Schomburgk-Expedition (SLUB Dresden)

Fortsetzung des Newsletters 2021-06

Und die Zikaden surren derart laut und dauerhaft schrill, dass der Ingenieur ernsthaft undichte Ventile befürchtet.

DANN BEGINNT DER TALABSTIEG.

AN DEN STEIGUNGEN

KIPPEN DIE LKWS FAST UM

Dann beginnt der Talabstieg. Äste und Hacken sind nun ständig im Einsatz, um die vielen kleinen Zuflüsse zu bewältigen. An den Steigungen kippen die Lkws fast um. Oftmals geht es nur noch zentimeterweise mit dem Flaschenzug vorwärts. Das alles bei allergrößter Oktoberhitze und zermürenden Tsetsefliegenattacken. Dabei sind die „Straßenbedingungen“ noch nicht einmal das größte Problem. Ständig muss Kühlwasser für die beiden Lkws besorgt werden, die zu überhitzen drohen, und da die Luangwazuflüsse im Oktober in der Regel ausgetrocknet sind, gestaltet sich der Kühlwassernachschub zur größten Sorge und logistischen Herausforderung. Waschen und Duschen muss eingestellt werden. Nach tagelangen Strapazen erreicht die Expedition das Dorf Chama. Hier geraten die Menschen in hellen Aufruhr, denn sie haben noch niemals ein Auto gesehen. Schomburgk ist begeistert, bei den Senga in Chama noch

ursprüngliche afrikanische Traditionen und Gastlichkeit zu finden. Es gelingt ihm, hier zusätzliche Träger und Helfer anzuheuern, weil er sich mittlerweile um die Moral in der Gruppe sorgt. Der beschwerliche Kampf um jeden Kilometer zehrt an den Nerven, und mit den dreißig Männern aus dem Dorf hofft er, schneller voranzukommen.

So kämpft sich der „Zirkus“ weiter mühevoll durch die unerschlossene Wildnis. Vor jedem sandigen Flussbett entstehen stundenlange Wartezeiten, ehe ein Knüppeldamm ausgelegt ist, über den die Fahrzeuge gezogen werden können. Zwischen den Flussbetten, im dichten Wald, gilt es umgestürzte Bäume oder Felsgeröll zu entfernen. Nahrung finden sie reichlich, denn das Gebiet ist sehr wildreich. Aber es mangelt überall an Wasser. Als die Expedition eines Tages an einem Hügel lagert, entdeckt sie in einer Senke am „Kapanta Mpsi“ eine Süßwasserquelle. Für den Rest des Tages aalen sich die Erschöpften im kleinen Badetümpel.

Endlich erreichen sie den Luwumbu River, einen der größten ganzjährig wasserführenden Luangwazuflüsse und die Bezirksgrenze zwischen Lundazi und Isoka. Hier gibt es sogar eine neue Brücke. Schomburgk hat die dreißig Senga aus Chama nur bis hierher verpflichtet, wo zudem ihr Siedlungsgebiet endet, denn er hat erwartet, für die Weiterfahrt in Richtung Isoka bessere Fahrbedingungen vorzufinden.



Opelwagen der Schomburgk-Expedition, 1931 (SLUB Dresden)

Fortsetzung des Newsletters 2021-06



Traditioneller Tänzer, 1931, Schomburgk-Expedition (SLUB Dresden)

Da aber hat er sich getäuscht. Zwei amerikanische Landvermesser, denen er an der Brücke begegnet, und die ihn fast für eine Fata Morgana halten, bestätigen seine Sorgen: Zwar gibt es ein paar Pfade im steinigen Hügelland jenseits des Luwumbu, doch um eine befahrbare Straße zu bauen, müssen die beiden Kartographen ja erst ihre Arbeit beenden. Und während es bisher eher flaches und sandiges Gelände zu bewältigen galt, wird sich die Expedition nun Bergstrecken voller Geröll und Felsen stellen müssen. Schomburgk kann auf die dreißig Helfer aus Chama noch nicht verzichten. Doch die Männer streiken. Es beginnt ein langes Palaver, an dessen Ende sich die Senga bereit erklären, bis zum nächsten Dorf weiterzumarschieren. Unterwegs desertieren acht Senga, doch die übrigen halten Wort. Beim Dorf Mpeta will Schomburgk die beiden Landvermesser wieder treffen, doch die sind inzwischen nach vergeblichem Warten zu einer Elefantenjagd aufgebrochen.

Diesen historischen Beitrag und vieles mehr beinhaltet unser Naturführer „Luangwa – Afrikas einzigartige Wildnis“

Mit den besten Wünschen für 2022!

Euer Team vom HUPE-News-Service

Noch immer sind die Abenteurer nicht am Luangwa. Die beschwerlichen tiefsandigen Flussbette liegen jetzt hinter ihnen, und die Verwaltung in Isoka hat über zahlreiche tiefe Taleinschnitte im vor ihnen liegenden Bergland bereits provisorische Brücken errichten lassen. Doch sie sind allesamt viel zu leicht für die Zweitonner in Schomburgks Wagentross.

ES BLEIBT EIN KAMPF UM JEDEN KILOMETER.

BRÜCKEN MÜSSEN ABGESTÜTZT UND VERSTÄRKT
WERDEN, DIE STEILEN ANSTIEGE HINTER JEDER
BACHNIEDERUNG GEMEISTERT WERDEN

In den Dörfern, die sie passieren, leben jetzt Angehörige des stolzen Bemba-Königreichs. Schomburgk sorgt sich inzwischen, ob er das Tal noch rechtzeitig vor Beginn der Regenzeit verlassen kann.

Dann stehen sie plötzlich vor der Brücke über den Luangwa. Nach all den Brückeneinstürzen mit berstenden Holzbalken in den letzten Wochen hat Schomburgk jetzt nicht mehr den Nerv zuzusehen, wie seine Lkws die Luangwabrinne befahren, die sich zu diesem Zeitpunkt vier Meter über dem Wasserspiegel befindet. Doch es geht gut, die Brücke hält. Am selben Tag geht sein Hund Putty verloren, aber der Tross macht sofort kehrt und findet den Ausreißer wieder.

Den letzten Abend im Luangwatal verbringt die Expedition beim Dorf Chinyasi, das unterhalb eines berühmten Passes, „Jordanpass“ genannt, liegt, der die Wasserscheide zwischen dem Indischen und dem Atlantischen Ozean bezeichnet. Dieser Durchbruch im Muchinga Escarpment gilt bisher als unpassierbar für die Lastkraftwagen, doch Schomburgks Mannschaft hatte schon Schlimmeres bewältigt, als sie am nächsten Tag vor dem Pass stehen. Sie erklimmen die Steigung ohne größere Schwierigkeiten und fahren direkt nach Isoka.

Der amtierende Vertreter der britischen Kolonialverwaltung traut seinen Augen nicht, als die erschöpfte Truppe vor ihm steht, und stellt der Expedition für ihre unglaubliche Tat, mit Automobilen das doch eigentlich unpassierbare Luangwatal zu durchqueren, sofort eine Urkunde aus. ENDE

