

Als die Südwester Autos laufen lernten

von Golf Dornseif

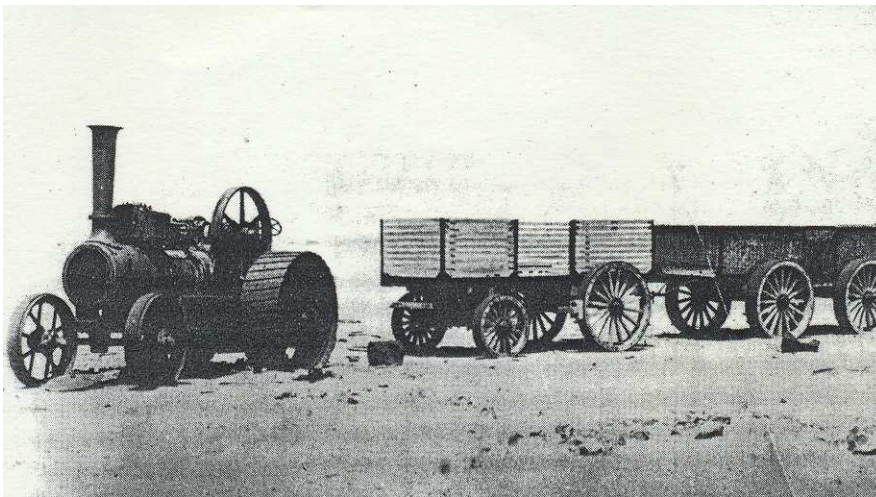
Über die "Ergebnisse der Versuche mit dem Troostschen Lastkraftwagen" am 8. Juli 1904 berichtete die südwestafrikanische Presse ebenso ausführlich wie unfreiwillig komisch (zumindest aus heutiger Sicht beobachtet):

"Die Abfahrt mit den zwei Wagenzügen erfolgte mittags in Swakopmund auf folgender Strecke: Swakopmund - Rössing - Otavi-Bahnlinie - Usakos (Ankunft 29. Juli). Ankunft Karibib 1. August mit zwei Wochen Aufenthalt, dann Okahandja (Ankunft 13. August mit einer Woche Aufenthalt), danach Okatjongeama - Okamita (Otjosasu unpassierbar), Owikokorero (Ankunft am 4. September), zuletzt Okahandja. Entfernung Swakopmund nach Owikokorero am 4. September 417 Kilometer.

Auf guten Wegen Tour täglich etwa 35 km, auf schlechter Strecke täglich nur sieben Kilometer. Die Lastkraftwagen mussten mit dem Drahtseil gezogen werden: 200 Meter in 12 Minuten. Die Tagesarbeit betrug für Maschine und Personal 10 Stunden. Als Nutzlast auf dem Weg von Okahandja nach Owikokorero wurden acht bis 10 Tonnen durch jeweils einen Zug befördert. Alle zwei Tage musste der Benzinvorrat ergänzt werden, sodass man auf der Strecke Treibstoff-Depots in regelmässigen Abständen benötigt.

Die Kosten für die Maschine setzen sich wie folgt zusammen:

- a) Tagesbedarf 100 Kilogramm Benzin (Preis in Swakopmund 120 Mark)
- b) Lohn für jeweils einen Monteur mit drei Gehilfen
- c) Materialabnutzung
- d) Reparaturen
- e) Anteil Betriebskosten usw.

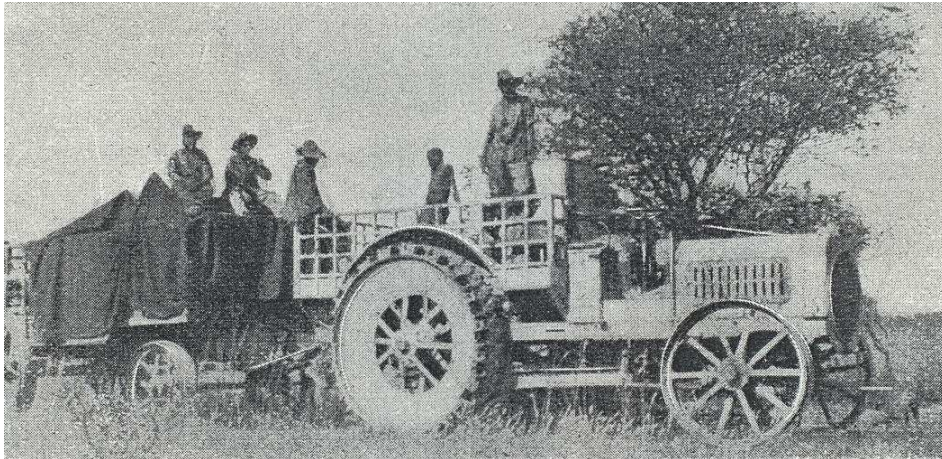


*Dampf-Traktor
Baujahr 1896 der
Firma Dehne in
Halberstadt, von
Oberleutnant
Troost nach DSWA
exportiert als
neuartige sichere
Zugmaschine für
Frachtwagen auf
Sandpisten.*

Man wird in Zukunft für einen Tonnen-Kilometer mindestens zwei Mark Fracht kalkulieren müssen. Der Einsatz mehrerer Lastkraftwagen könnte gleichzeitig die Kosten verringern helfen. Dann sollte aber die Tagtour mindestens 40 km erreichen.

Die Strecke von Swakopmund nach Usakos ist unpassierbar für LKW wegen der Sandverwehungen. Die Maschinen kamen fast überall durch (Steigungen, Gefälle, Trockenflüsse usw.). Vor allem aber mussten die Strassen bald wesentlich verbessert werden, um einen zügigen Verkehr zu gestatten. Erste Hilfe: Ausschaufelung kleiner Riviere, Montage fester Bohlenwege auf den kurzen Hindernisstrecken. Auf längeren Strecken Knüppeldämme mit alten Eisenbahnschwellen oder ähnliche Improvisationen."

Ungefähr 10 Jahre später, als der Erste Weltkrieg ausbrach und die britisch-südafrikanischen Truppen nach Deutsch-Südwestafrika vorrückten, staunte die ortsansässige deutsche Bevölkerung über Hunderte von englischen Lastkraftwagen und kleinen Mannschaftswagen (ähnlich wie Jeeps im Zweiten Weltkrieg), während die Schutztruppe nur über einige praktisch nutzlose Kraftfahrzeuge und zwei klapprige Flugzeuge verfügte. Deutschland hatte die stürmische Motorisierung jener Epoche in seinen Kolonien aus falscher Sparsamkeit hoffnungslos verschlafen...



*Lastkraftwagen
Modell Troost
auf Teststrecke
in Südwest
um 1904:
es war ein totales
Fiasko ...*

Als das Schutzgebiet DSWA 1884 aus der Taufe gehoben wurde, beherrschte der Ochsenkarren das kümmerliche Wegenetz, soweit man überhaupt von Fahrwegen sprechen konnte. Der legendäre "Baai Pad", gesäumt von zahllosen Gerippen verdursteter Zugochsen, ist in die Historie eingegangen. Wie es unterwegs zuging, beschrieb der schwedische Reisende Peter August Möller, der 1895 und 1896 sowohl Angola als auch das nördliche DSWA näher kennenlernte:

"Der Boden des Ochsenkarrens ist etwa 3,50 Meter lang und anderthalb Meter breit. Er besteht aus dicken und breiten Brettern, die ohne Federung auf zwei stählernen Radachsen ruhen. Die hinteren Räder sind grösser bemessen, etwa 150 cm im Durchmesser. Über den Wagen spannt sich eine Zeltplane mit Seitenflächen. Vorn steht die Kutscherkiste (voorkis auf burisch) als Sitzplatz und befördert Küchengeräte, Kaffee, Zucker, Lebensmittel aller Art. Hinten findet man eine zweite Kiste (agterkis auf burisch) für Munition und Feuerwaffen. Der Karren bewältigt 2000 Kilogramm Last. Zum Schlafen dienen Hängematten für drinnen und draussen. Zahlreiche Haken zum Festzurren aller möglichen Gegenstände in Fässern, Säcken usw. ergänzen die Ladeflächen ringsum. Nicht zu vergessen reichlich Werkzeug und ein Wagenheber bei Achsen- und Radbruch. Spaten, Äxte, Bremsgestänge sind stets unerlässlich im Trek. Ein Ochsenwagen kostet umgerechnet 800 Schwedenkronen in südafrikanischen Werkstätten.

Zwischen 14 und 20 Ochsen brauchte jeder Zug abhängig von der Gewichtsklasse. Die Zugochsen laufen paarweise im Joch. Jene Ochsen, die direkt vor dem Wagen ziehen, heissen "Agter-Ochsen" (Achtern wie bei der Seefahrt). Sie sollen gut dressiert (und gut gelaunt) sein, weil von ihrer Anpassungsfähigkeit unterwegs viel abhängt. Die klugen Tiere müssen Baumstümpfen und Felsbrocken wachsam ausweichen ohne Zutun des Kutschers! Und vorn laufen die "Voor-Ochsen" als Leittiere mit ebenso grosser "Verantwortung", damit der Wagen nicht abrutscht oder umkippt wegen Unachtsamkeit (von Mensch und Rind). Alle Zugochsen haben eigene "Rufnamen" und hören darauf, wenn eine plötzliche Änderung der Laufrichtung zwingend nötig werden sollte, um Unheil zu vermeiden.

Die Leitochsen werden fast immer von einem schwarzen Boy begleitet, den die Buren "voorleier" nennen (Vorausläufer). Die Peitsche des Kutschers ist vier Meter lang, und ihre Handhabung (mit beiden Händen) fordert grosses Geschick, um zielgenau den jeweiligen "Punkt" (eines Zugtiers) zu treffen, es "aufzumuntern" bei Trägheit. Hinter dem Wagen marschiert schliesslich ein Bremsen-Boy für Gefälle und als Aufpasser am Ausspannplatz beim Grasens ..."

In jenen Tagen leugnete niemand, dass ein Ochsenzug in einer Stunde maximal 4,5 km schaffte, und beim Ausbruch des Ersten Weltkriegs sowie bis in die Dreissiger Jahre (!!!) hatte sich kaum etwas an der südwestafrikanischen Mobilität verändert. Im Januar 1894 erschien der "Deutsche Kolonial-Atlas Langhans für DSWA" im Maßstab 1:2.000.000 und präsentierte das vollständige Netzwerk aller Ochsenwagen-Fahrwege der Frühzeit. Im Verlauf der Eingeborenenkriege (Herero, Nama, Witbooi usw.) wurden die Ochsentouren ziemlich unsicher wegen der häufigen Raubüberfälle durch Aufständische.

Im August 1893 überraschte Hendrik Witbooi auf der Bay Road eine Nachschubkolonne der Schutztruppe mit 20 Ochsenkarren ohne eine genügende Bedeckung zwischen Windhoek und Swakopmund bei Horibes im Swakop Tal und machte reiche Beute an Verpflegung, Waffen und Munition. 12 Jahre später im Oktober 1905 riskierte Hendrik Witbooi einen weiteren Überfall dieser Art nahe der Farm Fahlgras auf der Strasse zwischen Koes und Berseba, wobei er tödliche Verletzungen erlitt.

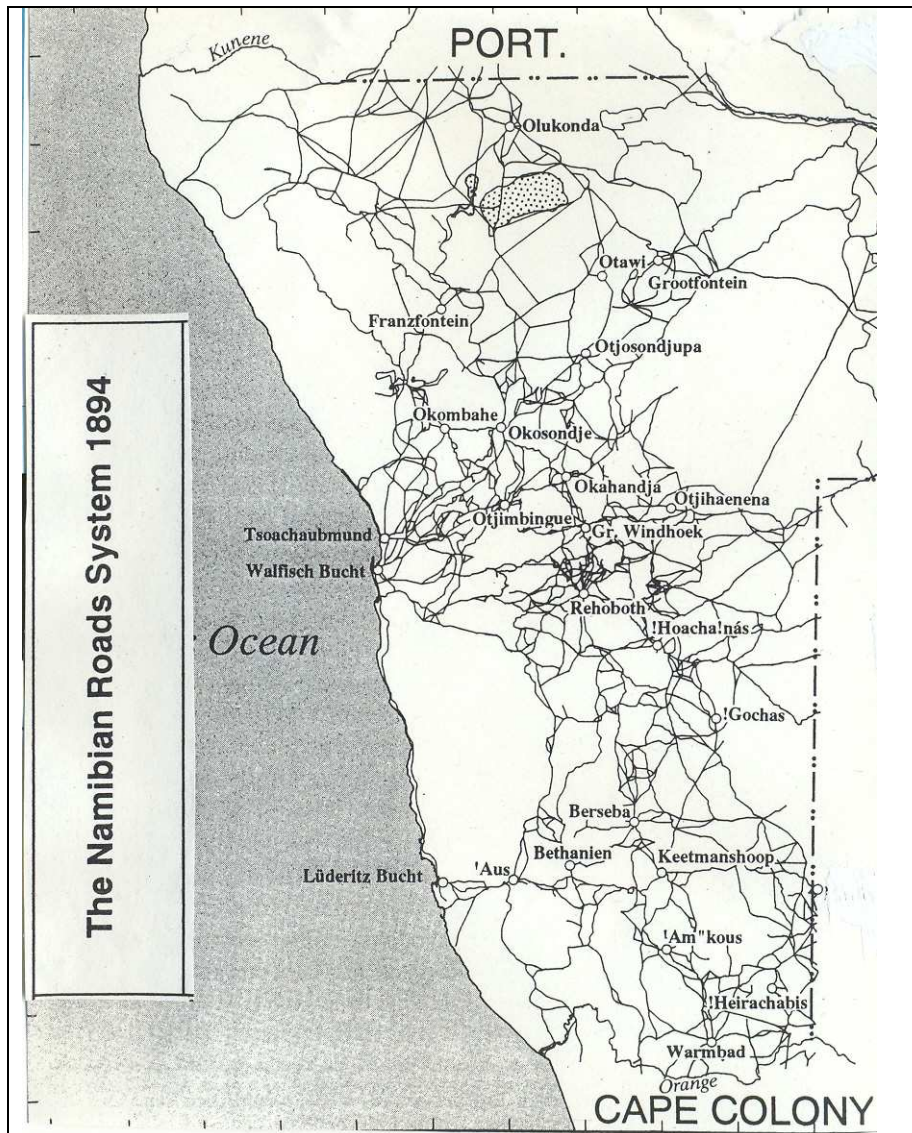
1894 bemühte sich Oberleutnant Troost um die Einführung von Dampflokomoiblen als Zugmaschinen mit mehreren Anhängern, scheiterte jedoch an der Wüsten-Landschaft und unzulänglichen Technik. Eine Dampf-Lokomobile erreichte per Schiff Walvis Bay und sollte erprobt werden, was sehr bald misslang inmitten der Sandmassen. Das deutsche Export-Erzeugnis mit Maschinist wühlte sich wie ein Maulwurf ein und kam nicht voran. Für die Strecke Walvis Bay nach Swakopmund brauchte das hilflose Ungetüm drei Monate. Der Maschinist nahm den nächsten Dampfer Kurs Heimat, und zurück blieb der oft zitierte "Martin Luther" (Hier stehe ich, ich kann nicht anders, Gott helfe mir!) Zu besichtigen als touristische Attraktion in konserviertem Zustand ausserhalb Swakopmunds. Herstellerin war die Maschinenfabrik Dehne in Halberstadt, und Troost erwarb die Zugmaschine aus privater Begeisterung für das Verkehrswesen 1896. "Lebendgewicht" 280 Zentner!

Bereits 1897 war der originelle "Dampfochse" als Folge unsachgemässer Bedienung und Wartung hoffnungslos ruiniert und Troost gab auf ... Im Dezember 1970 (!!!) kam endlich eine solide Teerstrasse zwischen Swakopmund und Walvis Bay zustande.



*Überladener
Lastkraftwagen mit
Eisenrädern
(geriffelt) und
trotzdem im tiefen
Wüstensand
festgefahren ...*

Am 16. Februar 1898 lieferte der damalige Premier-Leutnant Franke, Bezirkshauptmann in Otjimbingwe, dem Gouvernemenet einen aktuellen Strassenzustandsbericht zu den beiden Bay Roads zwischen der Atlantik-Küste und Windhoek über Otjimbingwe sowie über Fahlgras. Am 20. Juni 1898 liess Gouverneur von Lindequist jedoch alle Bezirkshauptmannschaften wissen, dass die bereits vorhandenen Strassen verbessert werden sollten ohne Planung zusätzlicher Trassen. Im Juli 1897 machte die Rinderpest einen Strich durch alle Rechnungen und lähmte den Verkehr, da zahllose Zugochsen zugrunde gingen. Der Gouverneur legte besonderen Wert auf einen besseren Ausbau der Route Okahandja Kurs Omaruru und Omaruru Richtung Outjo. Man dachte auch an Strassenzölle und Alkoholausschank-Steuern zur Finanzierung des Wegenetzes.



1894 existierte dieses Wegenetz in DSWA, wobei man nicht von ordentlich befestigten Strassen über Land sprechen konnte: es waren Pads für Ochsespanne mit vielen Hindernissen ...

Die Frachtraten betragen damals 1,20 bis 1,50 Mark je Tonnen-Kilometer verglichen mit 0,02 Mark bei der deutschen Eisenbahn und 0,01 Mark (umgerechnet) bei der nordamerikanischen Bahn. Ein Zugochse beförderte rechnerisch nicht mehr als 100 bis 150 Kilo Fracht. 20 km Tagesstrecke waren die Norm. Alle Kalkulationen mit Zugtieren führten in eine Sackgasse. Sollte die Zukunft den Schmalspurbahnen gehören? Oder den Lastkamelen, empfohlen von der Firma Seidel & Mühle nach Versuchen im Namaland?

Am 1. Oktober 1898 trat eine Strassenverkehrs-Ordnung in Kraft mit einer Klassifizierung von Öffentlichen und Privaten Strassen, wobei Rastplätze (Ausspannplätze) mit Trinkwasser und Weidegrund eine Rolle spielten. Im Mai 1902 lag dann eine Strassenkarte mit genauen Entfernungsangaben vor, die 116 Strecken registrierte mit einer Länge von 18.826,03 km. Zum 14. Juni 1912 kam eine modernisierte Strassenverkehrs-Ordnung Nr. 13 heraus. Mit Rundschreiben Nr. 5756 vom 12. August 1902, unterzeichnet durch Major von Estorff, wurden alle Bezirksämter angewiesen, nach und nach Strassenverkehrszeichen anzubringen mit Richtungsschildern in einheitlicher Ausführung.

Am 17. August 1904 inmitten der Eingeborenen-Aufstände tauchten die beiden ersten Lastkraftwagen mit Benzin-Motoren auf und meisterten die Route zwischen Okasise und Wilhelmstal.

Der Strassenbau liess nach wie vor zu wünschen übrig, und die investierten Mittel waren kaum der Rede wert trotz vieler Ermahnungen des Gouvernements an die unteren Verwaltungsorgane. Die Leute waren mit ihren traditionellen Ochsenkarren zufrieden und standen der Motorisierung ablehnend gegenüber.

Strassenbau galt als Luxus

Bei allen Plänen zur Verbesserung des Strassen-Netzwerks in Deutsch-Südwestafrika muss man berücksichtigen, dass seinerzeit nur eine grobe Trassierung erwünscht war: Entfernung von grösseren Hindernissen wie Felsbrocken und Baumstümpfe, Roden von lästigem Buschwerk, Umgehung von Wassertümpeln usw. Niemand dachte daran, Unebenheiten mit Schotter aufzufüllen, Hügel zu durchstechen oder gar die Strassendecke zu walzen und zu festigen. Erst im Jahr 1956 (!!!) kam als "Neuheit" eine asphaltierte Autostrasse zwischen Windhoek und Brakwater zustande, weil vorher keine Mittel zur Verfügung gestellt wurden von der Kap-Regierung. Der deutsche Abenteurer Paul Grätz brauchte 1907 und 1908 630 Tage mit einem Mercedes Automobil zur Bewältigung der Route zwischen Dar-es-Salam und Swakopmund, unterstützt von vielen Helfern und Depots. 1909 lieferte Mercedes Benz einen Personenkraftwagen an den Gouverneur in Windhoek aus. Ab 1960 begann endlich ein systematischer moderner Autostrassenbau in SWA.



Inzwischen steht der unfreiwillig komische Dampf-Traktor des Oberleutnants Troost auf dem Denkmal-Sockel am Stadtrand von Swakopmund und wird von Touristen eifrig fotografiert wie kaum eine andere Attraktion in dieser Region. So ist das fauchende Ungetüm auf Umwegen doch noch "unsterblich" geworden ...

Wie das ursprüngliche Wegebau-Programm improvisiert wurde, zeigen folgende Beispiele anschaulich:

Strecke von Grootfontein nach Namutoni in der Kalkulation:

50 Vertragsarbeiter für vier Monate mit 6000 Arbeitstagen. Verpflegung 1,20 Mark täglich	7200 Mark
Lohn für 50 Arbeiter, je 10 Mark monatlich	2000 Mark
Arbeitsmaterial, Werkzeug, Sprengstoff usw	2000 Mark
Unvorhersehbare Ausgaben	1000 Mark

Strecke Grootfontein - Otavi - Neidaus in der Kalkulation:
(Gleiche Kalkulation wie zuvor beschrieben)

Zwei Monate und 20 Arbeiter	3840 Mark
-----------------------------	-----------

Bezirksamtmann Gelshorn in Gibeon berichtete am 24. Juli 1905 in einer Aufstellung über seine Ausgaben:

Kosten für eine Strasse wie projektiert je Tag:	
Zugochsen und Karren täglich	20 Mark
Acht Eingeborene mit Verpflegung je Tag	16 Mark
Ein weisser Aufseher je Tag	12 Mark
Abnutzung der Werkzeuge täglich	2 Mark

Die Kaiserliche Bezirkshauptmannschaft Outjo, gezeichnet Hauptmann von Wangenheim, berichtete der vorgesetzten Behörde mit Schreiben vom 6. Mai 1905 unter anderem: "Bisher gab es überhaupt keine Strassen im Bezirk Outjo, lediglich Spuren von Ochsenwagen. Die einzigen gerade verlaufenden Wege existierten zwischen Palafontein und Outjo sowie auf der Route von Aimab nach Okakewa. Den Zugochsen gefällt das aber gar nicht, und sie ermüden rascher ..."

An moderne Strassenbau-Arbeitsmethoden war im Schutzgebiet nicht zu denken wegen fehlender Mittel, die der Reichstag nicht bewilligen wollte in seiner kolonialfeindlichen Starre. Für die Konstruktion von modernen Eisenbahnbrücken in Stahlbau-Montage gab es jedoch keine Hindernisse finanzieller Natur. Sie konnten eine Achslast von 6500 Kilogramm tragen. Erst 1913 kam in Berlin die späte Einsicht zum Zug, dass man auch Strassenbrücken montagefertig in Stahlbauweise aus der Heimat verschiffen sollte. Lieferant war vor allem die Firma Beuchelt & Co aus Grünberg in Schlesien.

Ab 1910 war das Wagnis einigermaßen zumutbar, die Strassen im Schutzgebiet mit Kraftfahrzeugen zu befahren "auf eigenes Risiko". Flüsse mussten weiterhin an riskanten Furt-Übergängen überquert werden. Es dauerte nach wie vor bis ungefähr 1960 ehe moderne Strassen auf Fernstrecken verfügbar wurden. Am 14. Juni 1912 klassifizierte das Gouvernement die Strassen der Kolonie in vier Sektoren: Erstens Distrikt-Strassen (Hauptverkehrswege 1.Ordnung), dann Verbindungswege (Zubringer-Strecken) für die Distrikt-Strassen, schliesslich örtliche Strassen (Lokalverkehr) sowie Privatwege (zu den Farmen usw.) Zur Unterhaltung verpflichteten sich die einzelnen Bezirksamter (mit Ausnahme der Ortsverkehrswege).



Einer der ersten Lastkraftwagen der deutschen Schutztruppe in Südwestafrika. Am Heck Trommeln für Stahlkabel als Seilzüge beim Steckenbleiben.

Distrikt-Strassen sollten in der Regel 10 Meter breit sein. Die deutsche Wirtschaft in der Heimat witterte endlich ein verlockendes Geschäft und empfahl sich mit ihren fachgerechten Strassenbau-Erfahrungen. Am 9. Oktober 1913 unterbreitete die "Continental ÖL-Besprengungs- und Strassen-Teerungs-Gesellschaft Berlin" dem Windhuker Gouvernement ein Angebot für moderne feste Strassendecken. Brenner & Co in Wilmersdorf bei Berlin, eine Eisenbahn- und Tiefbau-Gesellschaft, schlug im Dezember 1913 vor, Stahlblech-Radspuren am laufenden Band zu verlegen, in den USA und England als "strip-road type" erprobt. Verwirklicht wurde gar nichts.

Ende 1914 existierten 41 offiziell registrierte District Roads. Als der Erste Weltkrieg begann, zählte Deutsch-Südwest lediglich fünf Kraftfahrzeuge, und die Distrikt-Strassen blieben praktisch weiter den zahllosen Ochsen-Gespansen vorbehalten ...

1952 umfasste das Strassennetz Südwestafrikas 10.000 Kilometer, ohne dass auch nur eine Strecke (wenigstens probeweise) asphaltiert worden wäre. Die Eisenbahn-Verwaltung richtete Zubringer-Verkehr ein mit Lastkraftwagen, um den Farmern Anschluss an den Schienenstrang (für Schlachtvieh) zu ermöglichen. Diese Kombi-Fahrzeuge hatten jeweils ein kleines Fahrgastabteil neben der Ladefläche. Transportiert wurden vornehmlich Wolle von Schafen, Getreide, Felle, Obst, Molkerei-Erzeugnisse usw.

Wissenschaftliche Forschungen weisen darauf hin, dass schon vor 700 Jahren unbekannte Menschen den Trampelpfaden der Dickhäuter folgten und daraus eigene Wege ableiteten im südlichen Afrika. Nicht die Historiker, sondern Archäologen hatten die richtigen Spürnasen: John Kinahan, Angehöriger der Südafrikanischen Gesellschaft für Archäologie, entdeckte 1983 im südwestlichen Teil des Brandbergs im Hungorob Flusstal aufschlussreiche Spuren von Unterkünften, bearbeiteten Pfaden und Querverbindungen sowie Pferchen. Zuverlässige Wasserlöcher säumen diese Wege, die vor vielen hundert Jahren entstanden sein mussten.



*Mercedes 55 PS
PKW Simplex
um 1912 mit
Doppelkühler für
die Landespolizei
in DSWA.*

Die ersten europäischen Siedler kamen aus der Kap-Region. Verbürgt sind die Namen Jakobus Cotzee und Hendrik Hop sowie der Landvermesser Carl Frederik Brink, dem man die erste grobe Landkarte des südlichen Teils Südwestafrikas verdankt. Pieter de Bruyn, Willem van Wyk und andere Buren überquerten wahrscheinlich um 1738 den Oranje Fluss. Kein Wunder, dass fast alle der gleichen Wagenspur folgten und eine "Strasse" entstehen liessen (etwa übertrieben formuliert). Diese Leute kreuzten den Fluss vermutlich bei der Furt Goodhouse, früher in der Nama-Sprache Gudas benannt, Furt für die Schafe. Andere reisten nordwärts über Ramans Drift, gleichfalls eine Furt für Ochsenkarren und Reiter.

Neusiedler, Forscher, Abenteurer, Viehräuber, Grosswildjäger folgten den gleichen Pfaden und Wegen nordwärts ins heutige Namibia. Der erste Weisse, der sich in Südwestafrika fest niederliess, dürfte Guiliam (Wilhelm) Visagie gewesen sein, der um 1785 am gegenwärtigen Ort Keetmanshoop Wurzeln schlug, damals Swartmodder genannt. Bald kam eine brauchbare Route Richtung Walvis Bay zustande, ebenso nach Warmbad dank der Missionare. In diesem Ort entstand 1806 das erste solide Gebäude aus gebrannten Ziegeln, entworfen von Abraham und Christian Albrecht, Abgesandte der London Missionary Society. Die Buschmänner fürchteten seinerzeit die Ochsenkarren wie gefährliche wilde Tiere und machten einen grossen Bogen um sie herum.

Jonker Afrikaner, der längst in die Kolonialgeschichte eingegangen ist, zählte zu den ersten Strassenbauern Südwestafrikas und setzte sich für die Bay Road von Windhoek nach Walvis Bay ein. Heinrich Vedder, der Historiker, notierte: "Als er die Missionare Hahn und Kleinschmidt 1842 traf, baute er einen Weg aus durch die Auas Berge, der sich sehen lassen konnte ..."

Der Wesleyan Missionar Joseph Tindall berichtete zum 15. Juni 1842 (früher als seine Kollegen aus Deutschland): "Dieser Jonker ist ein hochinteressanter kleiner Bursche! Er hat eine solide Strasse gebaut mit grossem Aufwand seiner Leute und über einen hohen Berg hinweg. Wir brauchen dafür fast drei Stunden rauf und runter ..."

Kleinschmidt wiederum gab zu Protokoll: "Wir hatten unsere helle Freude am Schaffen dieses Menschen und seiner Stammesangehörigen. Sie haben zwei Ochsen und sieben Schafe aufgeessen während der harten Arbeit!"

Es waren die ersten Ausgaben für den Strassenbau in Südwestafrika als Verpflegungskosten. 1843 wendete sich Jonker Afrikaner der Bay Road zu ab Windhoek westwärts. Die Nama und Damara Siedler wurden von Jonker angehalten, am Strassenbau mit zu wirken und 1844 war es endlich geschafft mit grossen Anstrengungen. Zuletzt wollte Jonker Afrikaner sogar eine Strasse Richtung Waterberg realisieren, doch der Herero-Nama-Krieg kam ihm zuvor. Diese Angaben Vedders werden neuerdings von Historikern bezweifelt, weil Jonker kaum Sympathien für die Herero empfand und lieber Abstand hielt.

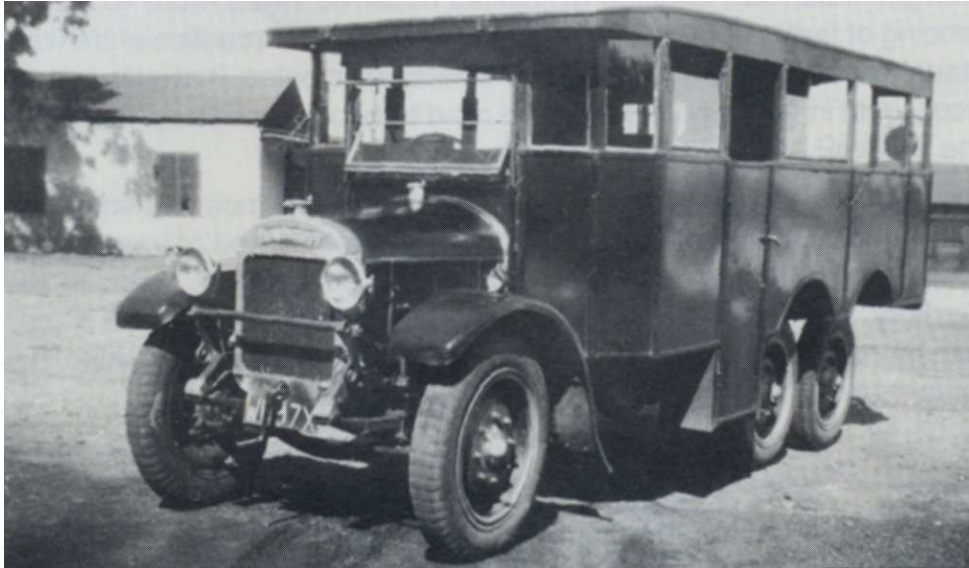


*Deutsche Pfadfinder
aus Tsumeb 1920
auf Ford LKW mit
Kaiserfahne auf
Tour...*

In späteren Jahren häufen sich die Berichte von Europäern über den unbezahlten Strassenbau vieler Eingeborenen-Initiativen voll des Lobes über die gewissenhafte Arbeitsleistung ohne Aussicht auf einen Lohn von irgendjemand. Und zum ersten Mal wurden Strassen repariert durch eine Aktion des Missionars Hahn während der Regenzeit 1849. Er füllte viele Schlaglöcher mit einem Schottermix auf, unterstützt von seinen Leuten aus der Gemeinde, und planierte die Fahrbahn so gut es ging.

Zwischen 1850 und 1862 nahm der Verkehr mit Ochsenkarren erheblich zu, vorwiegend im mittleren Teil Südwestafrikas. Die Bergwerke im Norden suchten nun Transport-Möglichkeiten für ihre Bodenschätze, um sie auf den Weg nach Walvis Bay zu bringen zur weiteren Verschiffung. Die Matchless Mine westlich Windhoek im Khomas Hochland sollte um 1856 erschlossen werden. Man versuchte es zunächst mit Pack-Ochsen, die Erz in Säcken schleppen mussten, doch machten die Tiere das nicht lange mit und streikten. So blieb nur die Bay Road mit Ochsenkarren übrig.

Sowohl vor als auch während der deutschen Kolonialperiode zeigten viele Eingeborene lebhaftes Interesse am Strassenbau in ihrer jeweiligen Gemeinschaft (ohne Lohn oder Auftrag oder gar Zwang). 1906 setzten sich Damara für die Konstruktion einer Strasse ein über 100 Meilen zwischen Ais und Sesfontein. Danach erlahmte der Eifer bis zur Gleichgültigkeit als Folge der deutschen Bürokratie.



*Britischer
Thornycroft
Kleinbus als
Zubringer
der Bahn
für ländliche
Fahrgäste fern
der Strecke
um 1920.*

Speditionsbetrieb im ersten Gang

Ein originelles Beispiel für die stürmische Motorisierung der Jahre nach dem Ersten Weltkrieg ist aus Tsumeb überliefert. 1926 übersiedelte Hermann Tietz mit seiner Frau Christine und den Kindern Hermann, Judith, Otto, Friedrich, Alfred und Arnold von Grootfontein nach Tsumeb und übernahm das Fuhrgeschäft Leonard. Er hatte geschickte Hände, reparierte seine Kraftfahrzeuge allein und betrieb noch eine Autowerkstatt für jedermann. Frau Tietz eröffnete einen Laden für den Bedarf der Eingeborenen sowie eine Bäckerei und vulkanisierte die defekten Reifen des Speditionsbetriebs persönlich.

Als der älteste Sohn Hermann sein Glück in Südafrika suchte, sollten die kleineren Geschwister dem Vater unter die Arme greifen. Otto und Friedrich mussten die Lastkraftwagen chauffieren und zwar im Stehen, weil sie sitzend mit ihren noch zu kurzen Beinen die Fusspedale nicht bedienen konnten! Die LKW-Klasse hiess Model T Trap Ford, Traglast anderthalb Tonnen. Magnetzündung, Fallbenzin-Zufuhr, aber keine Hebel zum Schalten. Rechts war unten die Fussbremse, in der Mitte das Pedal für den Rückwärtsgang. Das linke Pedal sorgte für den ersten und einzigen Gang zum Fahren. Zuvor musste man die Handbremse halb anziehen und zwar solange, bis dass der Wagen auf Hochtouren lief. Dann lockerte der Fahrer die Handbremse ... und der erste Gang war "drin". Einen zweiten oder gar dritten Gang bot das Auto nicht. Auf den Trittbrettern waren Wassertanks (vier Gallonen Inhalt) montiert. Auf den sandigen Pads kochten oft die Kühler.

Hermann Tietz hatte auf seiner Farm Dinaib 200 Esel und Maultiere als "stille Reserve" stationiert. Sie mussten während der Regenzeit die Lastkraftwagen aus dem Morast ziehen. Damals brauchte man von Tsumeb bis Otjikoto drei Tage. Die Kurve in der Nähe des Sees war gefürchtet "als tückische Rutschbahn". Im Verlauf der wirtschaftlichen Depressionszeit, als die Südwester knapp bei Kasse waren, spannte Tietz seine sparsamen Esel vor alte Lastkraftwagen (ohne Motor) und belud sie mit Fracht. Dann zogen die Esel diese Fahrzeuge ohne Benzinkosten bis Namutoni. Dort wechselte die Fracht auf Motorfahrzeuge Kurs Ondangwa im Norden...

Koloniale Fehlzündung mit Allradantrieb

Im Jahr 1907 konstruierte die Daimler-Motoren-Gesellschaft (DMG) in Stuttgart-Untertürkheim auf Anregung und Bestellung des Berliner Reichskolonialamtes "den ersten Personenkraftwagen mit Allradantrieb" unter besonderer Berücksichtigung kolonialer Beanspruchung, der wahlweise unter der Bezeichnung "Dernburg Wagen" oder "Kolonialwagen" in die Automobilgeschichte einging und (als Einzelanfertigung) kürzlich im Modell Maßstab 1:4 seine "Wiederauferstehung" erlebte, obwohl der ursprüngliche Tropen-PKW in den Wirren des Ersten Weltkriegs irgendwo in Deutsch-Südwestafrika sich quasi "in Luft auflöste", ohne irgendwelche Spuren(reste) zu hinterlassen.

Im Jahr 2006 entschloss sich das Unternehmen DaimlerChrysler, das mittlerweile zum alten Markennamen Daimler AG heimgekehrt ist, diesen Dernburg Wagen als detailreiches Modell im Maßstab 1:4 nachbauen zu lassen, um das bevorstehende Jubiläum 100 JAHRE ALLRAD PERSONENKRAFTWAGEN im Januar 2007 während der North American International Auto Show (NAIAS) in Detroit gebührend zu feiern (allerdings ohne Motor).

Die Herren vom Reichskolonialamt hatten einen robusten Geländewagen im Sinn, hitzebeständig, wüstenstark und kletterfreudig neben anderen Tugenden, für miserable und schier endlose Pisten gerade gut genug. Paul Daimler, Sohn des Seniors Gottlieb Daimler, widmete sich der Aufgabe mit Feuereifer, zunächst im alten Werk Berlin-Lichterfelde, gestützt auf ein Lastkraftwagen-Chassis der DMG: Radstand vier Meter, Spurweite 142 cm, Bodenfreiheit 32 cm. In der Allgemeinen Automobil-Zeitung (AAZ) konnte man nachlesen, dass "alle höheren Wegehindernisse von der stabilen Vorder- bzw. Hinterachse überwunden werden". Um das "am meisten gefährdete Getriebekasten-Unterteil legt sich zwischen die gepressten Rahmen-Traversen ein Stahlpanzer, stark genug, um den ganzen Rahmen aufsetzen zu lassen ..."

Der neuartige "Fahrspaß" war für 34.750 Reichsmark zu haben, ausgerüstet mit einem sensationellen permanenten Allradantrieb. Die Tourenwagen-Karosserie bot zwei Sitzplätze auf der Fahrerbank



Ein sorgfältig gestelltes Motiv mit Public Relations Effekt: Das Kolonialmobil mit Allradantrieb auch Dernburg-Wagen genannt, 1908 in Südwestafrika zur Erprobung importiert als Einzelanfertigung. Jagdgesellschaft mit Damen auf Erlebnistour mit eigenem Chauffeur. In der harten Tropenpraxis enttäuschte das KFZ wegen häufiger Reifenpannen und anderen Schwächen der Ausrüstung.

sowie vier Sitze im Fond (sogar mit Türen, die vorn fehlten). Man kletterte einen Meter hoch über Trittstufen. Acht Pfosten trugen das Sonnenschutzdach, das fast bis zur Kühlerhaube reichte, um dem Chauffeur auch bei tief stehender Sonne Blendschutz zu sichern.

Hinten gabelte sich eine Gepäckbrücke, und das Dach konnte ebenfalls Koffer aufnehmen oder Reservereifen. Rechts und links unterhalb des Dachs durfte man eingerollte Zeltplanen herunter lassen, um Wind, Schlechtwetter und Feinsand abzuweisen. Das Kraftfahrzeug war 4,90 Meter lang und 2,70 Meter hoch bei einem Gewicht von 3,6 Tonnen. Die schwere Kupplung hatte es in sich, und der reichlich benötigte Treibstoff- und Kühlwasservorrat (mit Ersatzteilen und Bordwerkzeug) bereitete einige Kopfschmerzen im Dauereinsatz.

Der Vierzylindermotor (Typ E4 mit paarweise zusammen gegossenen Zylindern und zwei seitlichen Nockenwellen) hatte einen Hubraum von 6786 ccm (Nennleistung 35/26 PS/KW bei 800/min) und verfügte über eine magnet-elektrische Abreisszündung plus Viergang-Handschaltgetriebe mit einem Rückwärtsgang, wassergekühlte Aussenbackenbremsen und Schraubspindel-Allradlenkung, geschlossene Nickelstahl-Blechfelgen mit Reifen 930 x 125, Starrachsen mit Blattfedern, Aluminium-Konuskupplung. Alle Teile für Kraftübertragung schützten die Konstrukteure gegen Flugsand, und der Motor blieb ständig komplett eingehüllt. Höchstgeschwindigkeit 40 km/h, Steigfähigkeit 25 Prozent, Treibstoffverbrauch 25 Liter auf 100 Kilometer.



Staatssekretär Dernburg sollte während seiner Inspektionsreise durch DSWA mit einem neuartigen "Kolonial-Kraftwagen" beglückt werden, was aber gründlich misslang: Meistens war er auf seinen Maultierkarren angewiesen! Links im Guckfenster Dernburg, rechts in Blickrichtung sein Freund Dr. Rathenau. Bau-Inspektor Schlüpmann ritt hinterher mit Ersatzpferden.

Ein Ventilator umfächelte den Frontkühler, der ergänzt wurde durch einen zweiten Kühler, hufeisenförmig um die Spritzwand verlegt. Beide Kühler hatten Verbindung über zwei seitlich montierte Wassertanks, sodass ununterbrochen 140 Liter zirkulierten im Betrieb.

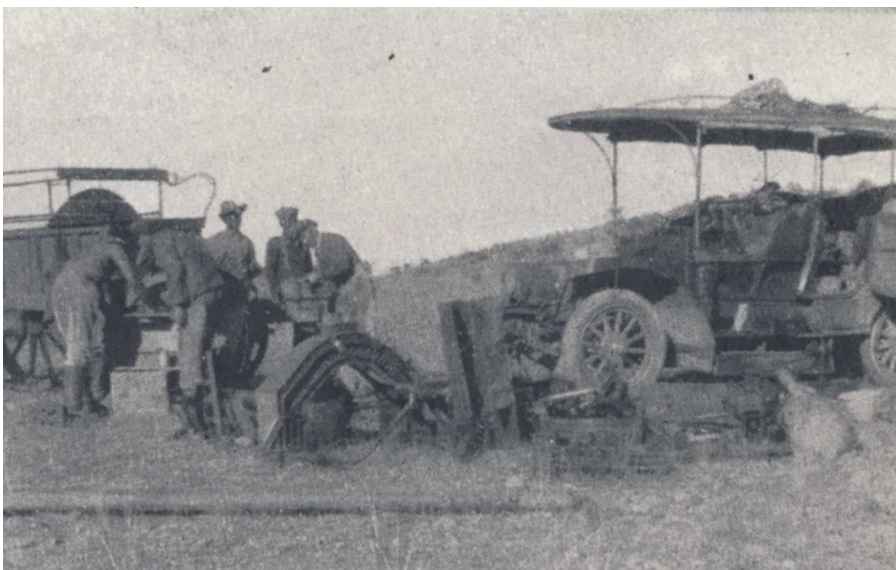
Ohne Zweifel hatte der Kolonialwagen auch eine "Achillesferse": die empfindliche Bereifung! Vollgummireifen zählten in jenen Jahren noch zur Norm, doch Paul Daimler hielt es für klüger Luftreifen (Pneumatics) für die Stahlfelgen zu wählen, um wegen des hohen Fahrzeuggewichts die Funktion der robusten Blattfedern zu unterstützen. Nur die Hinterreifen wiesen ein Profil auf (wie seinerzeit üblich), während die Vorderreifen sich mit einer glatten Lauffläche begnügen mussten. Alle Ventile der Luftreifen lagen auf der Felgen-Innenseite zum Schutz gegen Beschädigungen.



*Abschleppdienst
mit Zugochsen:
Kolonialwagen
auf Abwegen ...*



*Das erste KFZ
mit Allradantrieb
posiert in der
Einöde ...*



*"Bruchlandung" auf
großer Fahrt und arg
zerbeult ...*

Es blieb nicht aus, dass man sich Illusionen hingab bei jeder Überlegung zur Frage der (mehr oder weniger zuverlässigen) Bereifung unter härtesten afrikanischen Konditionen über Fels und Treibsand, Trockenflussbette und andere Hindernisse. Natürlich funktionierte die erste Erprobung innerhalb Deutschlands unter mitteleuropäischen Verhältnissen hervorragend: April 1908 über 1677 km ab Berlin nach Stuttgart und zurück in vier Tagen je Etappe. Die "Sturzacker Tests" mit erheblichen Steigungen, und das "Durchwühlen" tiefer Sandgruben verursachten keinerlei Probleme. Folglich fiel das Abnahme-Protokoll des Reichskolonialamts tadellos aus.

Mai 1908 schwamm das Kolonialfahrzeug an Bord des Dampfers KEDIVE Kurs Swakopmund, DSWA, und stand ab Juni dem zu Besuch dort weilenden Staatssekretär Bernhard Dernburg zur Verfügung. Mit Hilfe eines Feldtelefons (im Reisegepäck) konnte Staatssekretär Dernburg unterwegs jederzeit an Telegraphenleitungen Halt machen und sich eine Verbindung herstellen lassen. Nach den Angaben des überlieferten Fahrtenbuchs legte der Kolonialwagen bis Anfang 1910 insgesamt 10.000 km zurück (mit zahllosen Reifenpannen).

Chauffeur und Mechaniker Paul Ritter als Angestellter des Werks wanderte mit seinem Kleinod "bis auf weiteres" aus, wurde von der Landespolizei dann als Beamter übernommen und kehrte 1919 nach Kriegsende unversehrt in die Heimat zurück. Auf jenen 10.000 km verbrauchte der PKW laut Fahrtenbuch 36 Reifen und 27 Schläuche! Versuche mit Vollgummireifen missglückten, weil eine zu grosse Kraft auf die Felgen einwirkte und sie zerstörte.

Nachdem der Kolonialwagen in die Obhut der Landespolizei übergegangen und der Staatssekretär wieder abgereist war, machte sich heftige Kritik Luft. Ein hoher Offizier verlangte Umrüstung auf reinen Heckantrieb wegen der aufwendigen Wartungsarbeiten und häufigen Reifenschäden (trotz erfreulicher Geländegängigkeit). Ob ein Umbau tatsächlich stattfand, ist unbekannt, denn sehr bald hörte man nichts mehr vom "Lebenslauf" des Unikats, das im Pulverdampf des Ersten Weltkriegs in Südwest seine letzten Atemzüge tat, ohne die geringste Spur zu hinterlassen (von einigen vergilbten Fotos abgesehen). In Berlin-Marienfelde, wo der Kolonialwagen erstmals die Fantasie der Konstrukteure beflügelte, produzierte man übrigens; 1917/1918 auch noch den ersten deutschen Panzerwagen (mit Hartgummireifen)!

Dernburgs vernichtende Automobilkritik

Im Jahr 1908 bereiste Kolonial-Staatssekretär Bernhard Dernburg, begleitet von Dr. Rathenau und anderen reichsdeutschen Prominenten aus Politik und Wirtschaft, sowohl Südafrika als auch das Schutzgebiet Südwestafrika. Festgehalten wurden die Eindrücke der kritischen Herren vom Persönlichen Referenten Dr. Oskar Bongard in Form von "Briefen für die Heimat", 1909 in Buchform in Berlin veröffentlicht. Die Delegation erprobte zum ersten Mal Personenkraftwagen über längere Strecken und scheiterte meistens an der unzulänglichen bzw. tropen-untauglichen Technik dieser Beförderungsmittel, sodass man auf klapprige Maultierkarren oder Reitpferde umsteigen musste, um bestimmte Etappenziele unversehrt zu erreichen.

Zitat Dr. Bongard: "Später kam das kleine Automobil an, in dem Dernburg und Rathenau die Fahrt fortsetzten im Grenzgebiet zwischen der britischen und deutschen Kolonie. Nach wenigen Stunden platzte auch bei diesem Wagen ein Reifen, und dann setzte er sich in den Dünen so fest, dass er weder vorwärts noch rückwärts zu bewegen war. Ein Gewitter stand am Himmel, und es schien zweifelhaft, ob auf Meilen in der Runde irgendeine menschliche Ansiedlung existierte ..."

Mühselig erkletterten Dernburg und sein Freund Rathenau eine Düne und hielten Ausschau. Mit Freude entdeckten sie in der Umgebung ein Haus, die Farm Sandruchens. Dort wurde eine Karre aufgetrieben, um die Zurückgebliebenen abzuholen, worüber die Dunkelheit einbrach. Der Raum im Farmgebäude war so beschränkt, dass Dernburg und Direktor Hirschhorn sich in ein Bett, Rathenau und Inspektor Schlüpmann in ein anderes teilen mussten. Nach anstrengendem Schieben des inzwischen wieder flott gemachten Autos hat man am 10. Juli nachmittags den Ort Upington erreicht nahe der Grenze zu Deutsch-Südwest. Dort warteten Maultierkarren und Reitpferde zur Weiterbeförderung der hohen Herrschaften ..."



Staatssekretär Dernburg erlebte eine bittere Enttäuschung mit dem nach ihm benannten "Dernburg Kolonialwagen" wegen dessen mangelhafter Erprobung unter afrikanischen Straßenverhältnissen: in Maultierkarren und auf Pferderücken fühlte er sich besser aufgehoben ...

Nun folgten 150 km zu Pferd und in der Karre wechselweise, bis am 14. Juli die Grenze zum Schutzgebiet auftauchte, etwa gegen acht Uhr früh. Hier begrüßte eine Eskorte der Schutztruppe die Ehrengäste. Nachts im Zeltlager biss ein unbekanntes Tier Dr. Rathenau in den Nacken, vielleicht ein Skorpion. Innerhalb weniger Stunden entstand eine starke Schwellung, verbunden mit hohem Fieber.

Trotz heftiger Schmerzen und Schüttelfrost setzte Rathenau die Reise hoch zu Pferd fort! Tags darauf mussten nochmals 150 km bewältigt werden im Sattel. Erfreulicherweise besserte sich Rathenaus Zustand allmählich trotz offener Wunde und Kopfverband.

Dr. Bongard in seinen Erinnerungen: "Der Moskito- und Insektenschutz unserer Schlafsäcke versagte vollkommen trotz aller gegenteiligen Beteuerungen der deutschen Herstellerfirmen. Die Briten sind uns auf dem Gebiet der Tropenkleidung und Tropenausrüstung weit überlegen! Die deutsche Fussbekleidung taugt auch nichts, denn wegen der extremen Trockenheit verderben Schuhe aus nicht gefettetem Leder sehr schnell, sodass zwischen Sohle und Oberleder überall feiner Sand eindringt. Kein Wunder, dass die Südwester Kaufleute lieber ihre Handelsware zur persönlichen Ausstattung aus Kapstadt beziehen, wo man Tropenqualität zu garantieren versteht ..."

Für die Distanz zwischen Keetmanshoop und Windhoek (mit Abzweigungen für Inspektionen) nutzte die Reisegruppe Dernburg über 650 km "den grossen Personenkraftwagen der Schutztruppe" (wahrscheinlich ein Mercedes Serienmodell üblicher Bauart). Der Staatssekretär, Gouverneur von Schuckmann sowie Dr. Rathenau rollten im Mercedes dahin, während Graf Henckell von Donnersmarck, Oberleutnant von Saldern und der Bezirksamtman Dr. von Vietsch Pferderücken bevorzugten. Am 22. August 1908 sollte Dernburgs Einschiffung in Swakopmund zur Heimfahrt stattfinden.

Dr. Bongard: "Das kleine Automobil (britisches Fabrikat) erlitt schon 30 Meilen hinter Prieska seinen ersten Unfall (auf südafrikanischem Territorium). Aber auch der grosse Personenkraftwagen mit 42 PS, den die DeBeers Diamanten-Gesellschaft Direktor Hirschhorn zur Verfügung gestellt hatte (ebenfalls englisches Modell) versagte im sandigen Gelände des Grenzgebiets. Als Folge der Pneumatikschäden blieben die Autos immer wieder im Sand stecken und mussten kilometerweit (!!!) in glühender Hitze geschoben werden, wobei Dernburg und Rathenau kräftig Hand anlegten und sich keineswegs drückten ..."

Am 9. Juli 1908 hatte das grosse britische Automobil zweimal Reifenschaden und, nachmittags gegen 13 Uhr sogar einen Achsenbruch zu verzeichnen, sodass wir es auf freiem Feld stehen lassen mussten. Zwei Stunden später folgte uns das kleinere Auto mit Dernburg und Rathenau, bei dem ebenfalls Reifen platzten und die Dünen ein unüberwindliches Hindernis bildeten ..."

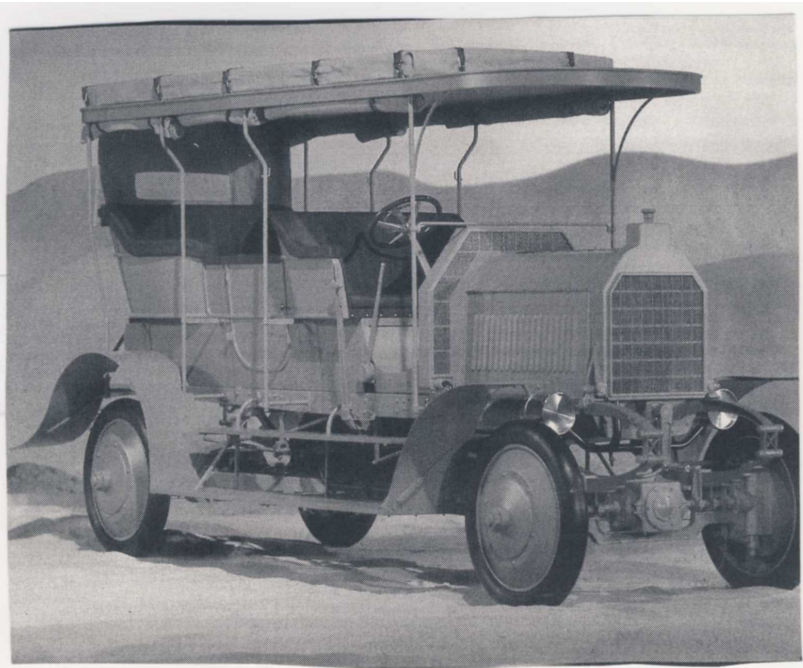
Krafftahrt-Abteilung der Schutztruppe

Während der Kolonialinspektion des Staatssekretärs Dernburg durch südafrikanisches Gebiet und Deutsch-Südwestafrika, mit Maultierkarren, Kraftfahrzeugen und auf Pferderücken im Wechsel aus zwingenden Gründen, nutzte man das Automobil oft bis an die Grenzen seiner jeweiligen Leistungsfähigkeit mit sehr vielen bitteren Enttäuschungen. Johannesburg Goldminen, die Straussenzucht-Farmen bei Oudtshoorn in DSWA sowie Schafzuchtbetriebe in der Karru konnten mit Automobilen erreicht werden dank relativ guter Strassenverbindungen.

Von Gibeon bis Maltahöhe fuhr Dernburg in zwei Tagen (lieber) mit einem Maultierkarren, während der offizielle Dienstwagen der Schutztruppe ohne Fahrgäste (!!!) auf die Reise über Mariental und Kub nach Maltahöhe rund 360 km geschickt wurde (vermutlich deshalb, weil man dem hohen Beamten weitere Pannenserien ersparen wollte). Immerhin riskierte die Schutztruppe ihren guten Ruf in punkto Zuverlässigkeit. Drei Jahre zuvor, also um 1905, ordnete Kaiser Wilhelm II. die Gründung einer Krafftahrtabteilung an, geleitet von Hauptmann Graf Stillfried. Man wollte sowohl Personenkraftwagen als auch Lastkraftwagen mit ausreichender Tropentauglichkeit für Südwestafrika, Ostafrika, Togo und Kamerun testen.

Zu den ersten Prüfobjekten zählte ein PKW der Gasmotorenfabrik Benz & Co in Mannheim mit 28 PS sowie drei Lastkraftwagen der Daimler Motoren-Gesellschaft mit jeweils 24 PS Antrieb. Zwei Daimler Wagen stammten aus dem Werk Stuttgart-Untertürkheim, einer aus Berlin-Marienfelde. Rasch liess sich registrieren, dass die gebotene Motorkühlung bei weitem nicht afrikanischen Ansprüchen genügte, sodass Umbauten nötig wurden. Jeder LKW erhielt eine Seilwinde als Zusatzgerät, damit die Fahrzeuge sich selbst in Notlagen "herauswinden" konnten (etwa in den Betten von Trockenflüssen und ähnlichen Situationen). Hundert Meter Stahltau auf Rolle gehörten zur Grundausrüstung.

Das Verfahren ist noch heute üblich: das Stahlseil wird an einem Baum befestigt, an einem Fels oder anderen Massivobjekt, und rollt sich mit Hilfe einer Scheibe durch Motorkraft auf. Somit lässt sich der Wagen "aus eigener Kraftübertragung" zum Verankerungspunkt hin "flott machen". Die Luftreifen (Pneumatics genannt) am Benz-Wagen lieferte Continental (Hannover) für etwa 3000 km Lebensdauer (theoretisch). Im Gegensatz zu den PKW erhielten die LKW Eisenräder. Im Sommer



Ansicht des Modellfahrzeugs im Maßstab 1:4, das zum hundertjährigen Jubiläum des Allradantriebs in Stuttgart-Untertürkheim rekonstruiert wurde (ohne Motor), um auf einer amerikanischen Motor Show im Januar 2007 erstmals vorgeführt zu werden. Inzwischen ist es bereits museumsreif unter Glas.

1908 verkehrten diese LKW regelmässig zwischen der Bahnstation Karibib und Okawayo im Dienst des dortigen Pferde-Depots. Während der "Pferdesterbe-Jahreszeit" transportierten diese LKW (noch) gesunde Pferde zu klimatisch günstigeren Orten im Schutzgebiet ohne Risiko einer Moskito-Infektion mit tödlichem Ausgang für die Reittiere. Hinzu kam eine Quarantäne wegen der gefürchteten "Rotz-Erkrankung" im Depot. Man errechnete Transportkosten je Zentner und Kilometer in Höhe von vier bis fünf Pfennigen, was durchaus wirtschaftlich erschien.

Die Eisenreifen-Lastkraftwagen hatten kein Glück beim Durchfahren tiefen Sands und mussten häufig ihre Stahlseile mit den Winden einsetzen. Man erkannte, dass alle LKW andere Motoren mit 60 bis 80 Pferdestärken benötigten.

Der Personenkraftwagen Typ Benz bot für zwei Europäer als Führer, einen Schwarzen als Diener und vier europäische Passagiere mit drei Zentner Gepäck ausreichend Raum. Der Treibstoffvorrat reichte 500 km. Benzin-Depots sollten engmaschig eingerichtet werden in allen Teilen des Schutzgebiets. Im August hatte der Wagen 30.000 km hinter sich. Fachleute schätzten die Lebensdauer auf 60.000 km Minimum. Einschliesslich Überführung (Fracht) kostete dieses Kraftfahrzeug damals 19.000 Mark (ohne Ersatzteile). Preisangaben in der Literatur sind unterschiedlich.

Stoewer - Wagen




Tourenwagen

Lastwagen

Mustergültige Construction!
Zuverlässigste Leistungsfähigkeit!
Concurrenzlos billige Preise!

Als kriegsbrauchbar sub-
:: ventioniert! ::
Grosse goldene Medaille!

Cataloge u. Offerten kostenlos! Export nach allen Ländern!

Gebrüder Stoewer, Stettin

Betriebs- und Amortisationskosten betragen je Kilometer knapp eine Reichsmark, die Beförderungskosten für den Fahrgast rechnerisch also 25 Pfennige. Im Herbst 1908 wurde die Versuchsabteilung für KFZ wieder aufgelöst bzw. der Verkehrsabteilung der Schutztruppe angegliedert.

Das Experimentierstadium hatte seine Tücken: Einmal blieb Graf Stillfried mit seinen Männern in der Wüste stecken fern jeder Wasserstelle oder menschlichen Siedlung (zwischen Holoog und Seeheim) und konnte nur dank des Kühlwassers überleben (drei Tage bis Hilfe eintraf). Im Auas-Gebirge drohte ein Absturz im schluchtenreichen Gelände: der Graf, seine Ehefrau, Oberleutnant von Stülpnagel und Leutnant Krüger wurden vom umgekippten Fahrzeug "begraben", erlitten jedoch nur ein paar blutige Schrammen und kleinere Fleischwunden.

Nachtfahrten in wildreichen Gegenden brachten neue Erfahrungen mit sich: das Wild blieb wie gebannt im Scheinwerferlicht stehen und verharrte lange regungslos, während das schnaufende Automobil vorbei brummte ...

(Anmerkung: In allen zeitgenössischen Erfahrungsberichten werden die getesteten Kraftfahrzeuge nicht mit ihren Typenbezeichnungen erwähnt, sodass Begriffe wie "Dernburg-Wagen" oder "Kolonial-Wagen" nie auftauchen. Der zuvor vorgestellte PKW mit der Unfallszene dürfte jedoch der "Dernburg-Wagen" (nach dessen Heimreise) gewesen sein mit grösster Wahrscheinlichkeit).

Quellen

Dierks, K.: Namibian Roads in History
(Frankfurt am Main 1992)

Vedder, H.: Südwestafrikas Geschichte
(Windhoek 1973)

State Archives Windhoek

Sam Cohen Library Swakopmund.

Wesleyan Missionary Notices
(Grahamstown 1842)

Schatz, I.: Tsumeb zu OMEG Zeiten
(Tsumeb 1993)

Kolonialarchiv Sven Schepp
(Wiesbaden 2007)

DaimlerChrysler Communications
(Stuttgart 2007)

Hahn, C.H.: Tagebücher 1837 - 1860
(Windhoek 1985)

Universitätsbibliothek Frankfurt am Main

Dieser Artikel wird bereitgestellt auf: <http://www.golf-dornseif.de>

Dieser Artikel kann gerne - unter Nennung der Quelle - zu wissenschaftlichen und privaten Zwecken verwendet werden. Die kommerzielle Veröffentlichung des Artikels - auch auszugsweise - ist nur mit schriftlichem Einverständnis des Autors erlaubt.

Der Artikel ist nach besten Wissen und Gewissen ohne die Verletzung der Rechte Dritter erstellt worden. Wird eine solche Rechtsverletzung trotzdem vermutet, bittet der Autor um Kontaktaufnahme.