

Joshua Steinberg  
MEIN EIGENER WEG

# INHALT

KAPITEL 1 - SEITE 8  
EUROPA

KAPITEL 2 - SEITE 16  
MAROKKO / SAHARA

KAPITEL 3 - SEITE 28  
MAURETANIEN / SENEGAL

KAPITEL 4 - SEITE 36  
MALI / BURKINA FASO

KAPITEL 5 - SEITE 44  
TOGO / BENIN

KAPITEL 6 - SEITE 52  
NIGERIA

KAPITEL 7 - SEITE 66  
KAMERUN

KAPITEL 8 - SEITE 88  
GABUN /  
REPUBLIK KONGO

KAPITEL 9 - SEITE 98  
KONGO

KAPITEL 10 - SEITE 120  
ANGOLA / NAMIBIA

KAPITEL 11 - SEITE 128  
SAMBIA

KAPITEL 12 - SEITE 136  
BOTSWANA

KAPITEL 13 - SEITE 150  
NAMIBIA

KAPITEL 14 - SEITE 162  
SÜDAFRIKA

## SPEZIELLES

SEITE 4  
ÜBER MEINE PERSON

SEITE 4  
WIE ALLES BEGANN

SEITE 5  
VORBEREITUNG / UNTERSTÜTZUNG

SEITE 172  
DANKSAGUNG / WARTUNGSTAGEBUCH  
2

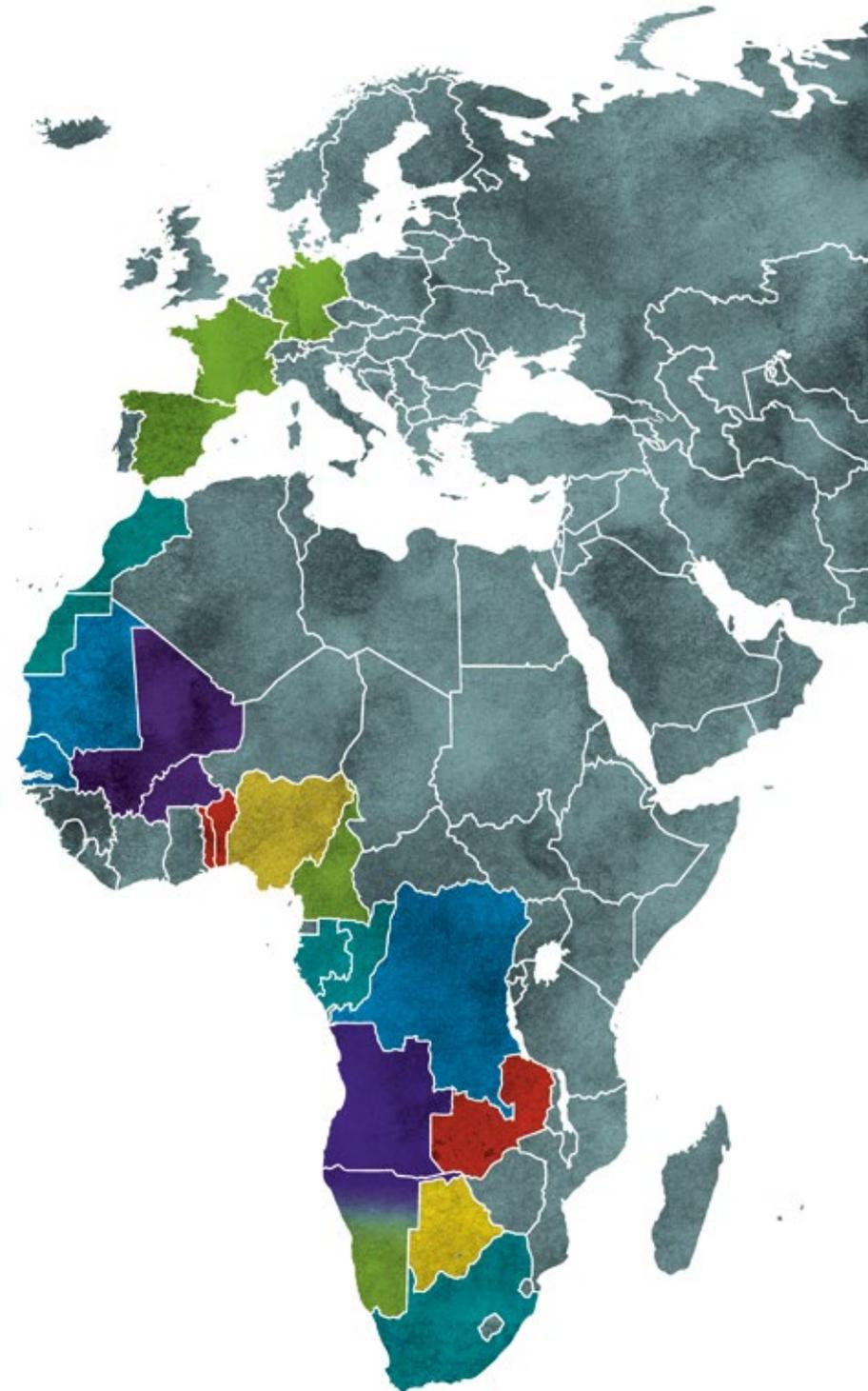
## PERSONEN

SEITE 60  
ISIIYAKU

SEITE 79  
ALEXIS / ABNONDALA /  
CLOVETOME

SEITE 82  
PATRIZIA

SEITE 107  
GEORG / LEILA / STELLA





## ZU MEINER PERSON

Mein Name ist *Joshua Steinberg*, 23 Jahre jung, gebürtiger Hersfelder und wohnhaft im Haunetal. Ich bin Student und spreche fließend Englisch und ein gutes Französisch. In meiner Freizeit arbeite ich ehrenamtlich beim DRK als Sanitäter, Erste-Hilfe Ausbilder und bin Vorstandsvorsitzender der DRK Ortsvereinigung Holzheim-Krupsis-Stärklos. Wenn ich gerade nichts zu tun habe ist Sport meine Leidenschaft. Dazu zählen Klettern, Mountainbiken, Parkour, Turnen und Motorsport. Mit 10 Jahren saß

ich das erste Mal auf dem Bock. Nach Motocross kam das Motorradtrial. Ich erwarb mit 15 Jahren meinen Hessenmeister-Titel Klasse 6a für den MSC Werratal-Heringen. Seit ich volljährig bin und den Motorradführerschein habe fahre ich Reiseenduro. Ich habe nahezu jedes Westeuropäische Land mit dem Motorrad unter die Räder genommen. Nun wird es Zeit für einen weiteren Kontinent.

## WIE ALLES BEGANN

Ein verregneter Januar. Skiurlaub ist rum. Das Semester geht wieder los. Auswendig lernen was den Prof gerade begeistert. Auf theoretischem Level werden internationale Probleme analysiert. Von der weiten Welt reden, aber ohne Google Maps nicht zum Studentenwohnheim finden. Wir reden von Plänen mal ein Semester oder ein Praktikum im Ausland zu machen ... England, Frankreich, USA für die ganz Mutigen. Geld würde reichen, für Jack&Jones Kleidung und einen neuen Mac hat es ja auch gereicht. Doch reicht die Zeit? Man ist doch nicht mehr konkurrenzfähig wenn man ein halbes Jahr verschenkt. Jünger in die Krippe, jünger in die Schule, schneller ans Gym-

nasium, schneller ABI, keine Ahnung was man werden will, aber möglichst schnell einen Studienplatz ergattern. Am besten 100 Bewerbungen gleichzeitig schreiben und auswählen was später das beste Gehalt verspricht. Schnell Bachelor, schnell Master, schnell Geld verdienen. Jetzt gilt es sich unterzuordnen und den ganzen Tag zu ackern. Ein schönes Haus, ein schönes Auto. Was wollte man nochmal machen wenn man später genug Geld hat? Motorradführerschein? Lässt die Freundin nicht zu: Zu gefährlich. Die USA Rundreise? Lässt der Chef nicht zu: Mehr als eine Woche Urlaub können wir uns bei der Auftragslage nicht leisten. In einem Verein aktiv werden und etwas

Gutes fürs Gewissen tun? Lässt der innere Schweinehund nicht zu: Entweder man muss was sportliches machen oder ohne Entlohnung caritativ arbeiten. Wer macht denn bitte sowas? Ich muss wohl verrückt sein. Das musste ich mir im Laufe des vergangenen Semesters öfter eingestehen. Zu viel haben wir darüber geredet was man alles noch erleben möchte und warum es dann

doch nicht umsetzbar ist. Doch ewig reden befriedigt das Fernweh nicht. Ich habe mir eingestehen müssen, dass ich nicht ins Raster passe. Schon immer bin ich meinen eigenen Weg gegangen und so werde ich es auch diesmal handhaben. Träume sind zum Leben da. Die Planung meiner Reise begann also irgendwann mit Beginn des Sommersemesters.

## VORBEREITUNG / UNTERSTÜTZUNG

Die Vorbereitungen einer solchen Tour lassen sich im Wesentlichen in 3 Punkte unterteilen: Informationssammlung, technische Vorbereitungen und medizinische Vorbereitungen. Angefangen hat es natürlich mit der Überlegung wo es hingehen soll zur großen Tour. Aufgrund meiner positiven Vorerfahrung ist die Entscheidung für

Afrika rasch gefallen. Die Informationsphase begann noch während meines Studiums in Mannheim mit dem Lesen diverser Länderinfos des Auswärtigen Amtes sowie dem Hören, Sehen und Lesen vieler Reiseberichte zum Thema Afrika. Das Auffrischen der Französisch- und Englischkenntnisse darf natürlich auch nicht vergessen werden. Am allerwich-

Die Maschine vor den Wartungsarbeiten.





Schrauben im Motorradschuppen in Wetzlos.

tigsten ist jedoch der persönliche (meist per Email oder Telefon erfolgte) Kontakt mit AfrikaErfahrenen oder in Afrika lebenden Bekannten. An dieser Stelle herzlichen Dank für die Hilfe bei der Kontaktherstellung und für den Allzeit weisen Rat an meine Mutter, Wolfgang Stein (mein Opa) und Bernd Rudolph. Auch die Kontaktadressen von örtlichen Rotkreuzprojekten sind sehr schwer über die Zentrale des DRK in Berlin zu ermitteln gewesen. Möglich wurde dies erst durch unseren Rotkreuzbeauftragten Reinhard E. Matthäi. Danke!

Die medizinischen Vorbereitungen begannen ca. 2 Monate vor geplanter Abreise mit dem „Ausfüllen aller freien Felder des Impfpasses“. Im Besonderen zu nennen sind die Gelbfieberimpfung und die Choleraimpfung, welche in manchen Ländern zur Einreise benötigt werden. Neben der persönlichen Recherche im Internet ist natürlich auch eine gründliche Absprache mit dem Hausarzt von-

nöten. Hier hat mich die Gemeinschaftspraxis von Isabel Großcurth immer hervorragend beraten und unterstützt wo sie konnten.

Die meiste Zeit nahmen die technischen Vorbereitungen in Anspruch. Das Bike, mit welchem die Tour realisiert wird, ist eine Yamaha Xt 600, Modell 2KF, Baujahr 1990. Ein Urgestein der Enduro Geschichte und an Leichtigkeit, Robustheit und Simplität nicht zu überbieten. Ein Zylinder, ein Kickstarter, Einscheibenbremse, einhundertdreißig Kilogramm, luftgekühlt. Ein wenig Wartung, zwei Koffer dran und ab geht die Fahrt. Natürlich ist es nicht ganz so einfach wie es klingt...

Um mit einem 24 Jahre alten Bike zuverlässig über 20000Km abzuspulen braucht es schon eine Generalinspektion und ein paar Extras, welche die XT wüstenfest machen. Der Vergaser wurde überarbeitet, die Ventile eingestellt, das Öl zweifach gegen ein hitzebestän-

digeres gewechselt, ein größerer Tank installiert, Züge und Leitungen gewechselt, Handprotektoren montiert, die Sitzbank gepolstert, die Kette und das Federbein erneuert und nicht zuletzt alle Lager (Schwinge, Rad, Lenkkopf) gegen gekapselte Lager getauscht. Angebaut wurden noch 2 Koffer, eine Edelstahl-Werkzeugrolle, eine Halterung für den Erste-Hilfe Kasten, eine Reserveölhalterung und ein zusätzlicher Ölkühler für die heißen Regionen. Ganz großer Dank geht, für die professionellen Schweißarbeiten und Einzelanfertigungen, an die Firma DAVID Anlagenbau aus Eitra. Ihre Arbeiten haben das Bike erst zum Unikat gemacht. Auch die Schrauberhilfe von Oliver Stein, Yannick Wichmann und Roman David hat zum Erfolg beigetragen. Nach dem Schrauben kommt natürlich noch das ausführliche Probefahren, Justieren, Probefahren, Justieren... Denn nur mit viel Geduld und Erfahrung sind die kleinen Macken und Feinheiten einer

solch alten Maschine zu ergründen. Mit Rat und Tat konnte mir aus manch verzweifelter Situation nur mein Vater mit genügend Erfahrung und Know How helfen. Danke.

Schlussendlich gilt es noch irgendwie loszufahren und sich mit dem Gedanken anzufreunden seine Familie und Freunde 6 Monate lang nicht zu sehen. Mir haben an dieser Stelle all die herzlichen Verabschiedungen und die zuversichtlichen Worte Selbiger geholfen mit gutem Gewissen loszufahren. Bilder und Erinnerungen von allen sind im Gepäck verstaut und fehlen darf natürlich auch die Live Aufnahme der Steinberg Brüder nicht. Sie wird mir Trost spenden wenn die Heimat mal wieder rufen sollte.

Vielen Dank auch noch an Sven Trausch und meinen Vater, für die Hilfe bei der Verwirklichung meiner Webseite und der ständigen Aktualisierung während meiner Reise.



# KAPITEL 1 - EUROPA

FAHRTZEIT: STUNDE 0-58

STRECKE: KILOMETER 0 - 3800

# KAPITEL 1 - EUROPA

Dieser Bericht wird am Abend des 09.11. 2014 an einem Strand der spanischen Südküste verfasst. Seit 12 Tagen bin ich auf der Straße. Gegen 9 Uhr abends sitze ich bei aufgehendem Mond an die Maschine gelehnt und schaue aufs Meer. Es sind 20° Grad und der Benzinkocher ist dabei das Teewasser zu erhitzen. Die Gedanken schweifen über die vergangenen Tage. Es war nicht immer so einfach...

Der 2. Kick lässt die XT zum Leben erwachen und sogleich erteilt sie mir einen Stromschlag. 5 Uhr nachmittags: Abfahrt Richtung Marburg. Nach 30 Minuten wird es dunkel. Auf der Höhe von Alsfeld fängt es, bei eisigen Temperaturen, an zu regnen. Die 6L Gefrierbeutel, XL Rettungsdiensthandschuhe und die alte Regenkombi werden zusammen mit Fahrer und Bike hart ran genommen. Jeder Tropfen fühlt sich bei dem offenen Motocross Helm wie ein Nadelstich

an. Mit der Ankunft in Marburg kommt mir der Begrüßungstee gerade recht. Eingekehrt wird heute in Marburg, bei meinem Studienkollegen Philipp. Um der alten Zeiten Willen geht es nach dem Kochen mit meinem Gastgeber ins „Delirium“ in der Marburger Oberstadt, um den Abend ausklingen zu lassen. Am nächsten Morgen werden in der Garage vom Pfarrer, Philipps Nachbar, die Schrauben festgezogen, die ich bei der gestrigen Inspektion vergessen habe. Nun kann mit festem Lenkkopflager wieder sicher gefahren werden.

Nach einer kurzen Etappe gen Süden geht es ins Mannheimer Brauhaus Schnitzel essen. Wieder kann ich bei Freunden aus der Universität einkehren. Auch wenn Lukas etwas überrascht wirkt, als ich ihm von meinem Plan erzähle, bei ihm zu übernachten. Natürlich ist man spontan und räumt das Schlafsofa frei. Nach dem Schnitzel ist nicht

Mit Philipp, meinem Gastgeber in Marburg beim Frühstück.



Nachtlager in den Bergen der spanischen Costa del Sol.

mehr viel los, außer einem kleinen Zwischenstopp in der Rockkneipe Vienna in den Quadraten. Der Freitag beginnt mit einem sportlichen Zwischenstopp im Kletterzentrum EXTREM in Ludwigshafen, einem meiner ehemaligen Arbeitgeber. Die meisten der Frühaufsteher hier in der Halle kennen mich noch. Schnell finde ich wieder Anschluss und gehe die Wände hoch. Den leichten Geruch nach Schweiß in der Nase, die groben Griffe in den Fingern und den Mix vom Hallenradio „The Eagle“ in den Ohren, wird das Limit, wie immer, weit nach oben verschoben. Während ich an meine Grenze gehe, wird mir bewusst, dass es wohl für einige Zeit das letzte Mal an einer Kletterwand sein wird.

Wieder komme ich nicht voran, da ich dem schönen Stuttgart noch einen Besuch abstatten möchte, bevor ich das Land verlasse. Die Einladung von meinem Bikerkollegen Flo kann ich nicht

ausschlagen. So endet der Tag mal wieder bei Pfannkuchen und Benzingesprächen in einer gemütlichen Studentenbude. So lässt sich's leben. Mit der Sonne wachen wir an diesem schönen Samstag auf. Aus Solidarität werde ich ein Stück des Weges begleitet. Wir fahren gemeinsam Richtung Frankreich. Nach einiger Zeit verlässt mich jedoch die Eskorte. Nun gilt es, mit Musik auf den Ohren, ein paar Kilometer gut zu machen. Hinter der französischen Grenze fahre ich einen Parkplatz an, um mein Mittagessen zu mir zu nehmen. Bevor ich jedoch den Benzinkocher rausholen kann, werde ich vom neben mir parkenden rumänischen Trucker auf Suppe, Brot und selbst gebranntem Schnaps eingeladen. Ablehnen ist keine Option. Die Abfahrt muss auf Grund der verabreichten „Medizin“ um eine Stunde verzögert werden. Wer sollte auch ahnen, dass man in Rumänien schon zu Mittag Schnaps trinkt?

Heute komme ich wohl nicht mehr ganz bis Lyon. Im Wald bei Besançon stürze ich auf der Suche nach einem Schlafplatz das erste Mal mit der Yamaha. Nach den vergangenen regenreichen Tagen ist hier alles voller Schlamm. Der Ständer ist gebrochen und der Koffer verbogen. Erfolgreich abgefangen hat den Sturz letztendlich der selbstgeschweißte Ölkühler. Kalt ist es am nächsten Morgen. Nach ein paar Sprints zum Warmwerden kommt

Wetzlos und der Sahara noch die kalten Rhone Alpen, die Cevennen in Frankreich und die Sierra Nevada in Spanien liegen. Leider bin ich gänzlich falsch gekleidet für jegliche Form schlechten Wetters. Die Route führt nach Süden, um dann kurz vor Lyon nach Westen in Richtung Saint Etienne abzuknicken. Bei frischen Temperaturen fahre ich bis in die Nacht hinein und lege mich, zu faul einen Schlafplatz zu suchen, in den Stadt-

Blick kein Fehler erkennbar ist, wird erst mal Mittag gegessen. Danach hänge ich den Bremssattel neben die Scheibe und fixiere ihn mit Kabelbinder. Die nächste freundlich aussehende Werkstatt wird angefahren. Die „Route 88 Garage“ stellt mir spontan ihr Werkzeug, Bremsflüssigkeit und den Meister zur Verfügung. Nach 30 Minuten ist der Bremskolben eingeschliffen, und die Empörung über meine Frage nach den Kosten groß. Nach ein paar Tipps vom wüsten erfahrenen Chef zu den Dünen Marokkos mache ich mich auf den Weg in die Cevennen. Die warmen Gedanken an die Wüste werden bald von dem kalten Ostwinden vertrieben. Ich fahre gen Wetterfront in die Berge. Nach einem Wolkenbruch finde ich, völlig durchnässt, kurz vor der Dunkelheit einen verlassenen Campingplatz inklusive überdachter Terrasse. Noch nie war mein Schlafsack gemütlicher als an jenem Abend.

Nächster Morgen. Das Wetter hat sich wenig geändert. Ich ärgere mich ein bisschen, dass ich die Regenkombi bei Flo in Stuttgart gelassen haben. Nach dem Frühstück folgt dann ein ausführliches Krafttraining zum warm werden. Warten hilft nichts. Es wird alles angezogen, was da ist, nass oder trocken - und Abfahrt. Es gilt heute den Hauptkamm der Cevennen zu überqueren. Wenn es nicht gerade regnet, umhüllt mich der dichte Nebel der Wolken. Hoch- und Tiefpunkt sind die 3° auf 1500m bei der Überquerung des Col de Finiels. Nach 200km Landstraße ist, trotz des regelmäßigen Kuppelns und Bremsens, die Sensibilität verloren gegangen. Die Finger zu bewegen ist kaum noch möglich und so fahre ich, entgegen meiner Vorsätze Luxus zu meiden, eine Gaststätte an. Erst wenn man sich seine Mahlzeit wirklich verdient hat, weiß man sie zu schätzen. Der Genuss ist unbeschreiblich. Voller

Motivation schwinge ich mich bei unverändert schlechtem Wetter wieder auf die Maschine. Mit dem Vorsatz heute das Meer zu sehen bin ich aufgestanden und mit Meeresrauschen in den Ohren schlafe ich in Argelès-sur-Mer ein.

Nächster Tag: Sonne. Jetzt beginnt der entspannte Teil der Tour, auf den ich mich eigentlich vom ersten Tag an kleidungstechnisch eingestellt habe. Die nächsten 4 Tage gleite ich die Costa Brava runter bis Malaga. Die weißen Sandstrände ziehen sich zu meiner Linken an der Küste des Mittelmeers entlang. Rechts erhebt sich immer steiler die Hochebene Spaniens, die schließlich in den Gipfeln der Sierra Nevada ihren Höhepunkt findet. Die Anspannung der verregneten Tage fällt ab und ein Urlaubsgefühl macht sich breit. Unterwegs kann ich all die Vorzüge der spanischen Touri-Orte nutzen: Süßwasserduschen am Strand, Fitnessparks und in jeder Bar kostenloses WLAN und Tapas. Alles ist wie ausgestorben im November. Auch die ersten Sandfahrten werden auf den schier endlosen Stränden geübt. Wenn dann mal die Polizei freundlich auf die asphaltierte Infrastruktur neben den Stränden hinweist, kann ich mich mit den Worten „No hablo español“ (Ich spreche kein Spanisch) retten. Mit einem Grinsen lassen sie mich gewähren.

Bevor ich mich nun auf den afrikanischen Kontinent wage, ist es an der Zeit den seit 3000km gebrochenen Ständer zu schweißen, und die 10 Jahre alten Reifen gegen ein weiches grobstolliges Modell zu tauschen. Ich hatte wenig Lust, dies im kalten Norden Europas zu erledigen und so suche ich mir hier an der Costa del Sol in Südspanien einen Händler. Über einen Artikel im Internet werde ich fündig. Am Sonntagabend rolle ich in Alhaurín de la Torre ein und lasse mich auf einer Pferdeweide, unweit des besagten



Letztes Feuer auf europäischem Boden, in Alhaurín de la Torre.

der Kreislauf in die Gänge. Der Wald, in dem ich meinen Schlafsack ausgerollt habe, bindet an diesem Morgen den Nebel zwischen den alten Stämmen. Die Sonne bricht durch die Wolken, als ich auf dem nächsten Supermarktparkplatz die Kofferhalterung gerade biege. Ganz zur Belustigung der Umstehenden werden nach und nach alle Klamotten auf dem warmen Asphalt des Parkplatzes zum Trocknen ausgebreitet. Langsam beginne ich zu verstehen, dass zwischen

park einer französischen Kleinstadt der Auvergne, hin. Gegen 5 Uhr morgens weckt mich der Regen. Während meines Versuchs mich aufzuwärmen, wird ein Café gesucht, jedoch ist um diese Uhrzeit noch alles geschlossen. Wo man hinschaut „fermé“ (frz. für geschlossen). Frühstück fällt also aus. Nach einer Gefahrenbremsung auf der Autobahn hängt die Hinterradbremse. Beim Stop an der nächsten Tankstelle glüht alles an der Bremse glutrot. Da auf den ersten

Reifenhändlers, nieder.

Nach den morgendlichen Fitnessübungen und einem Sandwich laufe ich auf dem Weg in die Montagehalle von „Siggis Bike“ in die offenen Arme von Juan, dem spanischen Reifenmonteur. Man erwartet mich schon. Obwohl der Chef noch nicht da ist, wird sogleich die von roten Ducatis gesäumte Werkstatt aufgeschlossen und darauf hingewiesen, ich könne alles an Werkzeug und Maschinen nutzen, womit ich mich auskenne. Bei dem gut sortierten Equipment habe ich im Handumdrehen eine

kleine Inspektion durchgeführt, sowie die Überreste des Ständers und die Reifen demontiert. Als der Juniorchef Nieco zur passenden Soundkulisse auf einer neuen Ducati Monster um die Ecke biegt, kann ich mir ein Grinsen nicht verkneifen. Bei Siggis Bikes fühle ich mich wohl. Der Chef, Siggis, trifft kurze Zeit später ein und spricht prompt eine Einladung zum Mittagessen aus. Mit dem sympathischen Rennfahrer verstehe ich mich sehr gut und nach kurzer Zeit verfallen wir in Benzingespräche, als würden wir uns schon seit Jahren kennen. Der Ständer

wird für lau geschweißt und danach werden schon die neuen Reifen, zusammen mit Nieco, montiert. Der Freundschaftspreis schon den Geldbeutel und bei der ersten Probefahrt auf der nächsten Piste merke ich, dass man hier etwas von Reifen versteht. Wie selbstverständlich werde ich dann noch zum Abendessen und einer heißen Dusche in Siggis Wohnung eingeladen. Am nächsten Tag fällt der Abschied schwer. Der Regen hat mich fast wieder eingeholt. So geht es früh morgens nach Tarifa, um von dort aus nach Tanger in Marokko überzusetzen.

Kurz vor Ankunft im Hafen überschüttet mich der Himmel nochmals, mit allem was er zu bieten hat. Jedoch kann mich nichts mehr davon abhalten, die Überfahrt nach Afrika zu wagen. Sie ist kurz und heftig, bei sehr rauer See. Mit einem Lächeln stehe ich im Regen am Bug des Schiffes und genieße den Wind. Ein neuer Kontinent liegt vor mir. Die Vorfreude, auf all das, was nun kommen mag, überdeckt jedes Gefühl von Zweifel.

Ein paar bescheidene Hotels an der spanischen Ostküste





## KAPITEL 2 - MAROKKO / SAHARA

FAHRTZEIT: STUNDE 58-110

STRECKE: KILOMETER 3800 - 6850

# KAPITEL 2 - MAROKKO / SAHARA

Gegen 21:00 Uhr durchlaufe ich die Grenzkontrolle im Hafen Tangers und da es nichts zu beanstanden gibt, stehe ich kurze Zeit später auf afrikanischem Boden. Mit der wendigen Maschine und den neuen Reifen schlängle ich mich durch den Stadtverkehr und bin schnell auf der Autobahn Richtung Rabat unterwegs. Plötzlich und unerwartet treffe ich mitten in der Nacht auf eine Mautstation. Den letzten Euro habe ich im Hafen für einen Kaffee ausgegeben und eine Bank, um marokkanische Dirham zu lösen, wollte ich erst morgen aufsuchen. Nach kurzer Diskussion darf ich passieren, mit der Bemerkung: Ich könne beim nächsten Mal zahlen. Willkommen in Marokko! Ich fahre in die nächste Stadt, Asilah, und spreche auf der Straße einen jungen Marokkaner an: „Camping? Tente?“ Als er merkt, dass mein Französisch etwas eingerostet ist, springt er aufs Bike und navigiert mich zum nächsten Campingplatz. Er war ohnehin in dieselbe Richtung unterwegs, behauptet er. Am nächsten Morgen finde ich einen Geldautomaten und kann so den Campingplatz bezahlen. Vor der Weiterfahrt statte ich der Mautstation noch einen kleinen Besuch ab, um meine Schulden zu begleichen. Die beiden Polizisten waren über meine Geste mindestens so überrascht wie ich über die Toleranz am Vorabend.

Ich fahre nun auf einer gut ausgebauten Autobahn bis Marrakesch und lasse mich einige Kilometer vorm Zentrum auf einem Campingplatz für Dauercamper nieder. Der Besitzer der campingplatznahen Kneipe, Habib, lädt mich zum traditionellen Tee ein. Ich bekomme einen ersten Einblick in die Gepflogen-

heiten des marokkanischen Alltags, als ich zum Essen mit der Familie bleiben darf. Eine Schüssel mit Rind und Gemüse wird aufgetischt und dazu bekommt jeder Fladenbrot auf einem flachen Teller. Kein Besteck, keine Servietten. Das Brot wird in kleine Stückchen gerissen und dient dazu, sich beim Greifen nach dem sehr schmackhaften Fleisch nicht die Finger zu verbrennen. Übrigens wird ausschließlich die rechte Hand verwendet. Keine einfache Übung. Am nächsten Tag schaue ich mir die Innenstadt Marrakesch an. Nachdem ich mich eine Stunde durch den Verkehr habe treiben lassen und so einen großen Teil der Stadt sehen konnte, suche ich einen Schneider. Die Motorradhose ist an der Tasche gerissen. Nach kurzer Suche stelle ich fest, dass mein Vorhaben wohl nicht von Erfolg gekrönt sein wird und frage den nächsten älteren Herrn nach einem Schneider. In Marokko kann nahezu jeder Arabisch und Französisch sprechen, meist sogar noch Englisch und ein paar Brocken Spanisch oder Deutsch. Kurzerhand begleitet er mich auf meiner Suche. An einem unscheinbaren Parkplatz spricht mein selbsternannter Touristenführer zwei der Parkplatzwächter an und schon werden Nadel und Faden gezückt. Da sitze ich nun, in Unterhose mitten im Zentrum von Marrakesch und reiße mit den Wächtern Witze über die vorbeisclendernden Touristen. Es fällt leicht, sich in den Lebensrhythmus hier einzufügen. Die Hektik der bisherigen Etappen durch das gehetzte Europa fällt nach und nach ab. Nach einiger Zeit ist der Riss vorbildlich geflickt und der ältere Herr wird zum Lohn mit der XT quer durch die Stadt zu seiner Hütte gefahren.



Okaimeden auf 2800m Höhe. Nachts wird es frisch hier.

Unverständnis schlägt mir entgegen, als ich nach dem Preis für die Ausbesserung frage. „Nicht der Rede wert“, lautet die Antwort.

Ein „Bonne Route!“ wird gewünscht und auf geht es in die Berge. Der Atlas wartet. Die Straßen werden in diesem ursprünglichen Gebirge langsam gröber und schlängeln sich, immer schmaler werdend, die Bergflanken hoch. In der Dämmerung entscheide ich mich für einen Schlafplatz nahe dem kleinen Ort Oukaïmeden im Zentralmassiv des Atlas. Auf 2600m wird das Zelt aufgebaut und für eine kalte Nacht alles übergezogen, was die Gepäckrolle hergibt. Ab Dezember kann man hier übrigens günstig Ski fahren- in Marokko!

Morgens bekomme ich Besuch von einem interessierten Hirten und, wie sich beim weiteren Gespräch herausstellt, Bergführer. Bei einer Tasse Tee beschreibt er mir eine gute Offroad Route zu meinem nächsten Zwischenziel Asni. Seine detaillierten Kenntnisse über die alten Trecks sind beeindruckend und es wird alles auf einem kleinen Zettel notiert. Die Route besteht zum größten Teil aus Trampelfaden und kleineren

Versorgungswegen für die entlegenen Bergdörfer. Das entspannte Fahren auf den kleinen Pfaden lässt in dieser entlegenen Gegend die Zeit nahezu still stehen. Die Menschen, die ich auf dem Weg treffe, leben ihre traditionelle Hirtenkultur seit hunderten von Jahren aus. Meist bin ich völlig allein und kann die grandiosen Ausblicke in die südlich gelegenen Wüstentäler genießen. Die Sonne geht schneller unter als erwartet. So wird der nächste Schlafplatz in der Nähe von Agadir etwas übereilt ausgesucht. Inmitten von vornehmlich deutschen, französischen und niederländischen Luxuscampern, welche dank ihrer scheinbar viel zu hohen Rente hier überwintern, werde ich mit meinem spartanischen Equipment belächelt. Ich mache mich noch vor Sonnenaufgang auf dem Weg gen Süden. Die Landschaft wird langsam flacher und die Straße gerader. In der Nähe des kleinen Wüstenstädtchens Guelmim werde ich auf Nachfrage von einem freundlichen Polizisten auf eine kleine Campingoase hingewiesen. 10 Kilometer hinter dem Ortsausgang schlängelt sich eine unscheinbare Sandpiste durch das mittlerweile schattige

Tal. Nach einem ausgetrockneten Flussbett erkenne ich die von Büschen und Palmen umrahmte Zufahrt. Ich werde vom „Patrone“ sehr nett empfangen. Die Oase scheint sich größtenteils selbst zu versorgen mit ihrer Schafherde und ihrem großen, bewässerten Obstgarten. Nach dem Aufschlagen meines Lagers sehe ich im Eingangspavillon zwei Fahrräder in miserablem Zustand stehen und biete spontan meine Dienste als Hobbymechaniker an. Durch mein üppiges Bordwerkzeug ist die Reparatur relativ einfach. Nach einer Stunde sind die Schläuche geflickt, die Bremse repariert und die Schaltung wieder eingestellt. Der Vater bedankt sich tausendmal, da seine Töchter nun bald wieder selbst zur Schule fahren können. Die beiden Mädchen höre ich noch die halbe Nacht über den Campingplatz heizen - schließlich sind hier ja noch Ferien. Durch meine gute Tat am Vorabend scheint der Schlaf besonders erholsam gewesen zu sein, so dass ich noch vor Sonnenaufgang ausgeschlafen und voller Energie aufwache. Mit dem Kompass ausgestattet, mache ich mich im Morgengrauen auf, um die höchste Erhebung der östlichen Hügelkette zu erklimmen, damit ich die Sonne als Erster genießen kann. Nur meinem Atem und den gleichmäßigen Schritten lauschend, renne ich durch das ansonsten in völliger Stille liegende Tal. Der Natur derart ausgesetzt, schleicht sich eine Spur von Angst ein. Die letzten Reserven werden aktiviert. Die Geschwindigkeit nochmals gesteigert, bis der Gipfel mit brennenden Gliedmaßen erreicht wird. Es ist kurz vor Sonnenaufgang. Kleine Wölkchen bilden sich beim Atmen, während der Himmel sich orange färbt. Der Frühsport hat sich definitiv gelohnt. Wieder zurück im Camp bekomme ich beim Frühstück einen ausführlichen Bericht zu den verschiedenen Rou-

ten von Guelmim durch die Sahara und in das Grenzgebiet Mauretaniens. Ich entscheide mich für den relativ sicheren Weg über die N1 Richtung Laâyoune mit einem Abstecher in Richtung Osten nach Semara. Unser Planet gibt mir nun eine Ahnung von seinen gigantischen Dimensionen. Der Weg beginnt in Guelmim schnurgerade gen Süden und verläuft dicht an der Küste des Atlantiks entlang. Zu meiner Rechten werfe ich bei der Abfahrt noch einen langen Schatten. Die Kilometer verstreichen auf dem Tacho, das Benzin im Tank wird weniger, die Arme schmerzen langsam und der Schatten wandert erst vor das Motorrad und erscheint nach kurzer Absenz zu meiner Linken, während die Sonne im Atlantik versinkt. Ansonsten hat sich nichts verändert. Die Straße zieht sich immer noch ohne jegliche Kurve durch die immer noch staubtrockene, tellerflache Steinwüste. Man fühlt sich vernichtend klein und unwichtig im Angesicht dieser Weiten. Was uns normalerweise bewegt, ist hier bedeutungslos. Alle Ängste, Sorgen und Probleme scheinen sich aufzulösen und die Gedanken sind frei wie die flimmernden Windhosen auf ihrem Weg über die Ebenen. Auf der großen Afrika-karte bin ich nicht einmal eine Daumenbreite voran gekommen. Nachdem am nächsten Tag der halbe Tank verblasen ist, treffe ich mitten in der felsigen Einöde einen Fahrradfahrer. An Er ist Engländer und kommt gerade aus Mauretaniens. Über die letzten Monate habe er die Westküste Afrikas erkundet. Wasser und Vorräte habe er noch genug. Bereits die halbe Welt habe er mit seinen zierlichen Packtaschen und dem alten Trekkingbike bereist. Immer und überall fahre er alleine hin, jedoch müsse er nicht so oft um sein Leben bangen, wie ich mir das vorstelle.

oben: Der Patrone und seine Familie.  
unten: Die Sahara, nur Sand und Kamele



Das nächste befestigte Gebäude liegt 160km nördlich von hier. Die Temperatur übersteigt in der Sonne die 40° Grad Marke. Und er macht hier eine kleine Fahrradtour. Ich komme mir mit meinen Ängsten vor den schwierigen Passagen meiner Tour lächerlich vor. Ohne es zu wissen, nimmt dieser Kerl mir durch seine selbstsichere Ausstrahlung in dieser Situation die Zweifel an meiner eigenen Mission. Nach einem langen Gespräch fahren wir beide wieder unserer Wege. In Gedanken über die Begegnung gleiche ich mal wieder eine dieser schnurgeraden Straßen entlang, als sich ein entgegenkommender Pickup plötzlich seitlich überschlägt. Zahllose Dieselfässer fliegen über die Straße und das Fahrzeug bleibt qualmend mit laufendem Motor liegen. Bis ich angehalten habe, steht der geschockte Fahrer schon vor mir. Durch ein geplatzt Hinterrad hat

sich das Fahrzeug nach links überschlagen. Offensichtlich hat der lässig aus dem Fenster hängende Arm als Puffer zwischen Pickup und Asphalt gedient. Im Schockzustand hält der Mann immer noch bei vollem Bewusstsein den Arm hoch. Auf der Suche nach weiteren Verletzungen taste ich ihn ab, als weitere Helfer eintreffen. Während ein LKW Fahrer den Verkehr regelt, macht sich ein anderer als Dolmetscher nützlich. Der Verletzte spricht ausschließlich Arabisch. Ein paar Anrufe werden getätigt, es sei nun alles geregelt, heißt es. Nicht aber der Rettungsdienst wurde verständigt, sondern die Kollegen des Verletzten sind alarmiert worden, um den illegal auf dem Pickup transportierten Treibstoff zu sichern. Nach einiger Zeit ist die Unfallstelle von allen Spuren gesäubert und der Rettungswagen sowie die damit einhergehende Polizei wird alarmiert.

#### Straßenausbau in Marokko.



Eine gefühlte Ewigkeit zieht ins Land, während ich langsam um den Kreislauf meines Freundes bange. Es trifft endlich die Ambulanz ein und nimmt Khaian mit ins nächste Krankenhaus, 110Km südlich von hier. Nur der Hunger und die schmerzenden Knie lassen erahnen, wie viel Zeit vergangen ist. Seinen Arm wird er wohl verlieren, seinen Job und somit seine Existenz hat er wohl durch sein „besonnenes“ Handeln gerettet. Der illegal von der steuervergünstigten Westsahara nach Marokko transportierte Sprit würde ihn ins Gefängnis und seine Familie um die Existenz bringen. Ich kann der Polizei vormachen nur deutsch zu sprechen und verabschiede mich mit einem Zwinkern von Khaian. Wir verstehen einander nicht, doch die Dankbarkeit in seinem Blick sagt weit mehr, als er mir hätte sagen können. Als ich zum Bike schlendere, umringen mich die an-

deren Helfer. Ein jeder gibt mir die Hand und senkt sein Haupt. Auf dem Weg zum Horizont rollt die ein oder andere Träne über die Herzlichkeit dieser Menschen. Der Horizont färbt sich rot, während zur Rechten die Sonne dicht über dem Atlantik schwebt. Das schöne Schauspiel hat einen bitteren Beigeschmack. Der Unfall hat zu einer starken Verzögerung geführt. Die Gedanken kreisen noch um den unbekanntes Marokkaner, dessen Leben hoffentlich bewahrt werden konnte. Es wird allmählich dunkel und es bleiben noch dutzende Kilometer bis zum nächsten Ort. Die Straße ist schmal, die Sicht durch den Wüstenstaub eingeschränkt. Ich muss schneller fahren als die großen LKW, die mich sonst beim Überholen in den Sand drängen, jedoch langsam genug, um den tückischen Wanderdünen ausweichen zu können, die ihre sandigen Finger nach der Stra-

#### Erster Kontakt mit dem Atlantik, meinem Begleiter bis zum Ende der Tour.





Frühstück im traditionellen Wüstenzelt.

ße ausstrecken. Zu gefährlich ist dieser häufig von Tuareg durchkämmte Teil der Sahara, um an der Straße zu übernachten. Die Nachtfahrt ist eine Wanderung auf einem sehr schmalen Grad. Spät treffe ich in Laâyoune ein. Bei einer polizeilichen Routinekontrolle am Ortseingang gerate ich schnell in Erklärungsnot, als ich gefragt werde, wo ich vor habe zu übernachten. Mit der Versicherung, ich sei allein unterwegs, steigt der Respekt der Polizisten. Mutig sei es, um diese Uhrzeit noch mit dem Motorrad unterwegs zu sein. Prompt bekomme ich eine Blaulichteskorte zum nächsten Campingplatz. Mit Empfehlung des Polizeichefs wird das beste Beduinenzelt hergerichtet und Übernachtung und Frühstück gehen natürlich aufs Haus. Die nächsten Tage lasse ich ruhig angehen. Genieße die Weite der Sahara. Die Strände entlang der Atlantikküste ziehen sich endlos und sind menschen-

leer. Die Wanderdünen entlang der Piste üben eine große Anziehungskraft auf einen versierten Motorradfahrer aus. Mit ihren seichten Anstiegen, welche blitzschnell in steile Abbrüche münden können, sind sie unberechenbar. Sie verlangen volle Konzentration und maximalen Körpereinsatz, um sicher befahren zu werden. Der Nervenkitzel, jederzeit stecken bleiben zu können, steigert den Reiz der Herausforderung nur noch. Nachdem ich das Gepäck von der XT genommen habe, wird im größten Sandkasten der Welt gespielt.- traumhaft. Nach vielen Kilometern treffe ich weiter südlich im schönen Städtchen Dakhla auf der gleichnamigen Halbinsel ein. Letzter Versorgungspunkt vor der mauretanischen Grenze. Nach den vielen Stürzen im endlosen Sand muss die komplette Lenkermechanik wie Griffe, Hebel und Schalter gereinigt werden, auch die Bremsen benötigen eine Reinigung. Der

Luftfilter hat stark unter den staubigen Etappen gelitten. So groß der Spaß in den Dünen ist, so anstrengend ist auch der anschließende Wartungsaufwand. Wenn ich jedoch eines im Überfluss habe, dann ist es Zeit.

Hier in Dakhla auf dem Campingplatz Mustafi, etwas außerhalb der Stadt, treffe ich ein paar interessante Leute. Zeitgleich mit der Rallye Dresden Banjul auf dem Platz eingetroffen, stellt mein spartanisches Reisen den Gegenpol zu den gut ausgestatteten Teilnehmern des Rennens dar. So spricht mich am Morgen ein nettes Ehepaar aus Unterfranken an. „So etwas gibt es noch? Neben dem Bike nur einen Schlafsack unterm Sternenhimmel?“ Dietmar fühlte sich an seine Jugend erinnert. Zusammen mit seiner Frau Martina lädt er mich gleich gastfreundlich zu einem Kaffee und warmen Brötchen ein. In einem weichen Campingstuhl! Schnell münden die Gespräche in einen Austausch des Wissens

über diesen Teil der Welt. Vergleichbar mit ihrer lange gesammelten Erfahrung in Westafrika ist mein begrenztes Repertoire an Geschichten natürlich noch nicht. Viele hilfreiche Tipps nehme ich gerne an und fühle mich wieder ein Stück sicherer auf meiner Route. Unsere Wege trennen sich leider zu schnell wieder. Nach zwei Tagen geht es früh morgens wieder in die Wüste in Richtung des nächsten Landes auf der Tour.

Noch 400km bis zur Grenze Mauretaniens. Geplant waren dafür 6 Stunden. Die zahllosen Polizeikontrollen sehen in letzter Zeit nicht sehr viele ausländische Touristen und interessieren sich sehr für meine Geschichte. Sie sind sehr nett, aber an jedem Posten eine viertel Stunde zu quatschen kostet viel Zeit. Bei Kilometer 320 mitten in der Wüste schickt sich der rote Planet an, im Ozean zu versinken. An der Grenze zu übernachten ist auf Grund der seltsamen Anziehungskraft der Grenzen für Kriminelle keine

Spielen im größten Sandkasten der Welt.





### Die Dimensionen dieser Wüste sind kaum zu begreifen.

gute Idee. Ich frage kurzerhand einige am Straßenrand campierende Hirten nach einem Schlafplatz. Man teilt mir mit, man müsse den Kommandanten um Erlaubnis fragen. Meine Hirten stellen sich sehr schnell als Militärs in Zivil heraus. In einwandfreiem Französisch wird mir erklärt, dass ich im Basislager übernachten könnte. Ein paar Kilometer nördlich würde mich ein Soldat abfangen und navigieren. Ich schwinge mich aufs Bike und fahre weitere zehn Minuten, bevor ich in eine unscheinbare Piste abbiege und auf eine U-förmige Felsformation am Horizont zuhalte. Im Schutze der Felsen steht

eine Hand voll Baumwollzelten. „Herzlich Willkommen“, mit diesen Worten fühle ich mich gleich in guten Händen. Muss der Chef wohl in der Zwischenzeit im Wörterbuch nachgeschlagen haben. Nach der Zuweisung eines Schlafplatzes wird mit großem Interesse verfolgt, wie ich mittlerweile in 90 Sekunden mein Zelt aufbaue. Ob ich auch vom Militär sei, möchte der Kommandant etwas misstrauisch wissen. Nachdem ich ihm jedoch meinen Rotkreuzausweis zeige, ist jeder Zweifel ausgeräumt. Wir setzen uns in das größte Zelt. Tee, Baguette und Käse werden gebracht. Nach einer

kurzen Vorstellung der hier stationierten Soldaten reden wir über das Leben in der Wüste. Mohammed erzählt mir, dass er eine Laufbahn vergleichbar mit unserer Offizierslaufbahn durchläuft. Ein Studium der Architektur inbegriffen. Pflicht sei hier ein dreijähriger Dienst im Grenzgebiet der Westsahara zu Mauretanien bzw. Algerien. Gedacht zur Abwehr der regelmäßig vordringenden Tuareg Rebellen und zur Terrorprävention. Drei Monate Dienst verbringen die Soldaten mit einfachsten Mitteln in ihren kleinen Zelten im Wechsel mit einem ebenfalls dreimonatigen Dienst in festen Hütten

in einer Militärbasis weit im östlichen Sahara Sperrgebiet. Ein knapper Monat Urlaub stehe ihnen danach zu, bevor es wieder in die Einsamkeit geht. Sie seien an dieses Leben gewöhnt. Sie genießen die Weite und die Freiheit ihrer Wüste. In „ihrer Wüste“ möchte ich nicht gegen sie antreten. Ich bin fasziniert von der Begeisterung für dieses einfache Leben, von der Aufopferungsbereitschaft für ihre Familien und ihr Land. Sie zeigen mir, wie es noch so oft auf dieser Tour geschehen soll, wie wenig doch nötig ist um glücklich zu sein.