

Endlose Weite in der
südafrikanischen Karoo
und freundliches Erdmänn-
chen aus Namibia.

Eine Reise durchs südliche Afrika

NICHT ALLES NACH PLAN

Heike Pander und Matthias Kuhlmann (Text und Fotos) haben sich drei Jahre lang erfolgreich um eine Entscheidung gedrückt. Als es dann im April 2010 endlich soweit ist und die Motorräder bepackt vor der Haustüre stehen, muss die komplette Reiseroute kurzer Hand nochmal umgestrickt werden. Acht Monate später ist ihr Traum dennoch Wirklichkeit.

Wir schreiben den 1. April 2010 und Matthias müht sich gerade ab, auf der BMW den großen Gepäckberg, der sich vor ihm auf türmt, fest zu schnüren. Denn heute geht es los auf die große Reise. Von Bonn fahren wir nach Kapstadt – selbstverständlich über Land. Bisher haben wir uns in der Vorbereitungsphase erfolgreich um eine Probefahrt mit Gepäck gedrückt. Das rächt sich nun. Nach schweißtreibenden Stunden ist am Nachmittag endlich alles auf den Motorrädern verschnürt. Die erste Probefahrt findet nach wenigen Metern ein abruptes Ende: Matthias winkt völlig entnervt ab. Die Maschinen sind einfach unfahrbar und eine Fahrt bis Kapstadt damit undenkbar.

Frustriert laden wir die Motorräder wieder ab und schleppen das Gepäck in die Wohnung zurück. Der Nachmieter kommt zum Glück erst morgen. Wir beginnen damit, drei Haufen zu bilden: »unverzichtbar«, »eventuell« und »geht gar nicht«. Schweren Herzens trennen wir uns von einigen Annehmlichkeiten. Mit gemischten Gefühlen starten wir am 2. April, Karfreitag, unseren nächsten Versuch. Die Nachbarn winken am Straßenrand und sind genauso erstaunt wie wir, dass es nun doch trotz randvoll gepackter Maschinen endlich los geht.

Nach einer Schleife bei Familie und Freunden erreichen wir Wien. Dort erwarten wir ein paar ruhige Tage, bevor wir die Sicherheit Europas für lange Zeit verlassen werden. Aus der Ruhe wird aber nichts, denn wir haben Bonn ohne Visum für den Sudan verlassen. Unsere Visa-Agentur teilt uns mit, dass die Erteilung des Visums fehl geschlagen ist und schickt uns die »leeren« Pässe nach Wien. Bei Punschkräften und Powidltascherln wägen wir die Alternativen ab. Wir könnten weiterfahren bis nach Kairo, um dort auf einem staubigen Campingplatz auf den ungewissen Ausgang der Visafrage zu warten, über Westafrika fahren – auf das wir uns überhaupt nicht vorbereitet hatten – oder die leichteste, dafür auf den ersten Blick auch teuerste Option wählen: Einen Flug mitsamt unseren Maschinen von München direkt bis Kapstadt. Wir entscheiden uns für den Flug und ehe wir uns versehen, sind wir wieder auf dem Rückweg nach Deutschland – Destination München.

Am Tag darauf werden die Motorräder als Gefahrgut inspiziert.

Die anschließende Abfertigung verläuft reibungslos, die Motorräder werden von der Spedition auf Paletten geschoben und so nach Südafrika verfrachtet. Zufrieden machen wir uns auf den Weg nach Hause. Die Meldung in einem großen deutschen Boulevard-Blatt, dass ein Vulkan mit unaussprechlichem Namen auf Island Unmengen an Aschewolken in die Atmosphäre pustet, beachten wir nur beiläufig. Die Auswirkungen des Vulkanausbruchs bekommen wir erst am nächsten Morgen zu spüren. Alle Flüge von München aus sind storniert. So sitzen wir zehn Tage fest, bevor wir Ende April am Kap landen.

Bereits bei der ersten Ausfahrt um Stellenbosch kränkt die BMW. Wir suchen Hilfe beim BMW-Händler, doch dort erklärt man uns, dass man sich mit Motorrädern in dieser Altersklasse nicht mehr auskenne. Wir sind entsetzt, finden aber nach einigem Hin und Her doch noch einen Schrauber, der sich mit Motorrädern der älteren Jahrgänge auskennt. Dieser verkündet, dass die Lichtmaschine ein Problem hat. Wir halten beide die Luft an, denn die Lichtmaschine ist genau das Ersatzteil, das der ersten Gepäckoptimierung unterwegs zum Opfer gefallen ist und nun in einem Schrank im Schwäbischen vor sich hin staubt. Der Schrauber verspricht uns schnelle Hilfe, die auch nach wenigen Tagen in Form eines restaurierten Rotors eintrifft. Leider gibt genau dieser Rotor nach wenigen Kilometern den Geist auf und erst der zweite funktioniert.

Langsam gewöhnen wir uns an den Linksverkehr und testen erste Schotterpisten. Von Stellenbosch treibt es uns zunächst in Richtung Kimberley. Dort möchten wir die riesigen Diamantenminen sehen. Natürlich findet der Abbau lange nicht mehr so statt wie in den Anfangszeiten. Geblieben ist in Kimberley vor allem ein riesiges Erdloch, das uns entgegen gähnt und ein Museum, das an die »reichen« Diamanten-Jahre erinnert. Wir wollen weiter aber die BMW streikt wieder. Der Lichtmaschinen-Rotor wird zum dritten Mal (!) getauscht.

Einen Tag vor der Ausreise nach Namibia lernen wir auf einem Campingplatz im Augrabies Nationalpark zwei Südafrikaner kennen, Vater und Sohn, die auf einer Abenteuerfahrt in das Kaoko-



3



4

veld nach Namibia unterwegs sind. Wir sind uns sofort sympathisch und beschließen, ein Stück des Weges gemeinsam zurück zu legen. Der Grenzübergang ist erwartungsgemäß einfach. Der Tag ist schon voran geschritten und weit und breit kein Campingplatz in Sicht. Die beiden Südafrikaner sind jedoch gewöhnt zu improvisieren und so campieren wir kurzerhand auf dem Gelände einer Farm unter freiem Himmel. Es wird eine unruhige Nacht, denn Schakale und Erdferkel streifen um unsere Zelte. Der nächste Tag bringt uns Windhoek näher. Allerdings müssen wir uns wieder von unseren Reisebegleitern trennen, denn eines der Motorräder hat ein Problem mit – der Lichtmaschine!

In Windhoek treffen wir Bekannte aus Deutschland, die dort als Entwicklungshelfer tätig sind. Es hat offenbar Tradition, dass für Neuankömmlinge mit dem Motorrad eine Ausfahrt organisiert wird und so verlassen wir uns darauf, dass unsere Begleiter alles im Griff haben. An einem Sonntagmorgen fahren wir los – geplant ist eine »einfache«, 200 km lange Tour nahe Windhoek. Die ruckeligen Pisten mit Tiefsandpassagen durch trocken gefallene Flüsse sind vor allem für mich eine Herausforderung, aber ich nehme es sportlich. Bis ich den auf der ganzen Strecke einzigen

Nagel finde und ihn mir gekonnt in den Hinterreifen bohre. Zum Glück haben wir Flickzeug dabei, denn der Nagel hat ein riesiges Loch in den Schlauch gerissen. Allerdings sind die Flicker nur minimal größer als das Loch und wir zweifeln an der Haltbarkeit dieser Lösung. Zunächst hält der Reifen aber die Luft und die Fahrt geht weiter. Nach etwa 70 weiteren Kilometern ist Schluss, der Reifen platt und weitere Reparaturversuche scheitern. Guter Rat ist teuer und uns bleibt wenig Zeit bis zum Sonnenuntergang. Wir sind immer noch etwa 90 km von Windhoek entfernt. Uns bleibt nichts anderes übrig, als einen Pick-up aus Windhoek zu organisieren, um die platte Honda wieder in die Stadt zu transportieren. Gerade als die letzten Sonnenstrahlen am Horizont verschwinden, kommt der Pick-up in Windhoek an. Glück gehabt!

Die Reise führt uns nun von Windhoek in Richtung Küste und inzwischen hat auch die Fußballweltmeisterschaft begonnen. War uns in Südafrika an jeder Ecke Werbung zu diesem Ereignis entgegen geweht, so hält sich dieses Informationsspektakel in Namibia sehr in Grenzen. Uns wird klar: Fußball wird im südlichen Afrika eher von der schwarzen Bevölkerung favorisiert. Die Weißen, die wir in Namibia treffen, kommen überwiegend aus Südafrika und bezeichnen sich als WM-Flüchtlinge. So erkunden wir die Fußgängerzone in Swakopmund und treffen dort tatsächlich auf ein Prinzenpaar – denn in Namibia, der ehemaligen deutschen Kolonie, ist Karneval!

An den Epupa-Fällen an der Grenze zu Angola haben wir Glück und bekommen gerade noch einen Campingplatz direkt am Fluss in der Nähe der Wasserfälle. Viele Fussball-Flüchtlinge hatten dieselbe Idee. Lag in Mariental morgens noch Frost auf dem Zelt, ist es nun auch nachts angenehm warm geworden. Die Bevölkerungsdichte ist hier sehr gering und so erweckt die Landschaft mit den grandiosen Wasserfällen noch den Eindruck fast unberührter Wildheit. Sie ist vor allem Heimat der Himba, die Viehhaltung betreiben und teils noch sehr ursprünglich leben. Nach vielen Wochen unserer Reise treffen wir nun auch endlich auf die lang ersehnten Baobabs, die wie aufgepflöpft zwischen den Fällen teils auf nacktem Fels stehen. Besonders im Sonnenuntergang entsteht ein magisches Leuchten, das den Betrachter in seinen Bann zieht. Wir sind hingerissen!

Die Einreise nach Botswana erfolgt »auf eigene Gefahr« durch das Mahango Wildreservat unweit der Popa Falls im Westen des Caprivi Streifens. Matthias fühlt sich wie im »Jurassic Parc«. Am Parkeingang hängt ein großes Schild. Alle »Großen« scheinen hier



1



2

1 Ordentliches Buschfeuer in Sambia.
2 Freundlicher Elefantbesuch auf dem Campingplatz in Livingstone, Sambia. 3 Aufgeregte Kinder am Lake Malawi.
4 Tagesaktuelle Speisekarte in Liwonde, Malawi.



1



2

zu wohnen: Elefanten, Büffel, Nashörner, Löwen und sogar Krokodile. Ich bin vor allem damit beschäftigt, mich auf die sandige Piste zu konzentrieren. Für Gedanken an wilde Tiere bleibt da wenig Raum. »Jurassic Parc« bleibt Filmerlebnis, die »Big Five« im Busch. Komplikationslos reisen wir in Botswana ein. In Shakawe direkt nach der Grenze tauschen wir ein bisschen Geld und leisten uns ein Mittagessen. Es wird im Stehen verschlungen, wie so oft in den letzten Wochen, denn wir haben keine Stühle dabei.

Unterkünfte sind rar und die wenigen Campingplätze nur über Tiefsandpisten zu erreichen, die für uns und unsere gepackten Motorräder unüberwindlich scheinen. Deshalb beschließen wir, in einem Rutsch nach Maun zu fahren. Wir übersehen aber die Zeitumstellung und es wird schneller dunkel als uns lieb ist. Eine halbe Stunde vor Maun erliegen wir einer Wolke aus kleinen grünen Fliegen, die eine dicke Schicht auf den Helm-Visieren bilden und uns komplett die Sicht rauben. Die Tanks sind auch fast leer gefahren, die Mägen knurren. Nach nervenaufreibender Fahrt und einem Beinahe-Zusammenstoß mit einem auf der Straße schlafenden Esel (der hat Nerven!) entscheiden wir uns dieses Mal für eine Nacht im Hotel. Lange hält es uns nicht in Maun, denn die Preise für touristische Unternehmungen sind astronomisch und wir haben schließlich noch jede Menge Kilometer vor uns.

Livingstone in Sambia ruft. Wir nutzen die Fähre über den mächtigen Sambesi, um nach Sambia einzureisen. Ich bin gerade dabei, mit viel Schwung die steile Anfahrt auf die Fähre zu nehmen, als ein älterer Tourist völlig geistesabwesend vor mein Motorrad läuft. Da ich ihn nicht mit meinen Stollenreifen auf die Schiffsplanken »nageln« möchte, steige ich abrupt in die Eisen und dann elegant ab vom Motorrad. Matthias hilft mir wieder auf und die Menge steht und glotzt. Meine Laune ist dahin. Schlechte Voraussetzungen für einen afrikanischen Grenzmarathon.

Sambia empfängt uns mit dichtem Gedränge von PKW und Menschen, LKW-Schlangen und Straßen wie Rübenäcker. Zum Glück können wir die Motorräder direkt vor der Polizeistation parken. Wir brauchen eine Ewigkeit für die Grenzformalitäten und

setzen drei Währungen ein, bevor alles geregelt ist. 70 Kilometer weiter erreichen wir Livingstone. Das Navi lotst uns zu einer Lodge mit Campingplatz am Stadtrand. Zur Ruhe kommen wir jedoch nicht, denn der Campingplatz wird zu Weidezwecken von sämtlichen in der Gegend ansässigen Elefantenherden frequentiert, die über den Fluss eindringen. Im Camp herrscht so reger Elefantenverkehr wie auf einer Autobahn. Einen Moment sehen wir unsere weitere Tour gefährdet, als sich einer der Dickhäuter besonders dicht an unseren Motorrädern vorbei quetscht. Eine Schrecksekunde lang halten wir die Luft an, doch der Elefant geht ganz behutsam an den Motorrädern vorbei und zu unserer Erleichterung geschieht nichts!

Nach ein paar Tagen brechen wir auf in Richtung Lusaka. Die Strecke führt hauptsächlich über lange und schnurgerade Straßenabschnitte, die Landschaft abseits der Straße bietet wenig Abwechslung fürs Auge.

Den Besuch in Lusaka wollen wir zur Motorradwartung nutzen, denn die Kette an der Honda ist wider Erwarten bereits am Ende. Wir steuern eine kleine Missionsstation an, die wir von einem früheren Aufenthalt her kennen. Wie es sich für unser Timing gehört, fahren wir zur Hauptverkehrszeit am Nachmittag in Lusaka ein.

Das Navi verhält sich wie immer in derartigen Situationen: Es gibt keine eindeutigen Hinweise mehr und wir eiern die Hauptverkehrsader entlang, ohne klare Richtung und ohne Idee, wie wir unsere Unterkunft erreichen sollen. Zum Glück haben wir eine sambische SIM-Karte für unser Handy besorgt und werden damit zur Unterkunft gelotst.

Lusaka ist uns zu voll und zu hektisch. Wir haben uns noch nicht entschlossen, ob wir wirklich den ganzen Weg

bis Deutschland zurücklegen werden, aber bis Nairobi sollte die Reise in jedem Fall gehen. Gleichzeitig haben wir Bedenken, dass wir angesichts der tausende von Kilometern, die noch vor uns liegen, von der Regenzeit eingeholt werden. Wir packen unser Gepäck – inzwischen schon sehr routiniert – und machen uns auf den Weg auf die Great North Road Richtung Tansania. Über diese Hauptroute werden die in Sambia und in der Demokratischen Republik Kongo gewonnenen Erze zur Hafenstadt Dar-es-Salam in Tansania gebracht. Es ist eine der schlimmsten Straßen, auf die wir während dieser Reise treffen. Riesige Schlaglöcher und Baustellen wechseln sich ab. Die Straße ist gesäumt von verunglückten, ausgebrannten und am Straßenrand zurück gelassenen LKW. Beim Abbiegen kommt es auch für uns fast zur Katastrophe: Matthias ist schon vorgefahren, als ich plötzlich beim Abbiegen von einem vorbei fliegenden Pick-up beinahe gerammt werde. Wie ich es lebend auf die andere Seite geschafft habe, kann ich nicht mehr genau nachvollziehen. Der Pick-up verschwindet wild hupend am Horizont und wir stehen etwas bedröppelt im Schein der untergehenden Sonne.

Wir fahren noch bis Mpika, die nächste Stadt. Mangels Alternativen mieten wir uns in einem heruntergekommenen Camp der Landwirtschaftsbehörde ein. Das Ereignis am späten Nachmittag veranlasst uns zur Änderung der Reisepläne. »Weniger ist mehr«. Wir wollen uns aufs südliche Afrika beschränken. Über

1 Der vermutlich einzige Nagel rund um Windhoek in Namibia setzt uns außer Gefecht. **2** Die Sandpisten in Sambia sind mit den voll gepackten Maschinen kein Zuckerschlecken. **3** Begegnung mit den Himba mitten im Nirgendwo von Namibia. **4** Zelt-Aussichten am Epupa Falls Campground in Namibia.

Zur Ruhe kommen wir nicht, denn der Platz wird von Elefanten zu Weidezwecken frequentiert



3



4

Lusaka reisen wir nach Malawi weiter. In den folgenden Tagen finden mentale Anpassungen statt. Mit der Zeit bemerken wir eine für uns im nachhinein sehr bedeutende Veränderung. Wir finden unseren Reise-Rhythmus. Wir haben den Ballast von »Das müsst ihr unbedingt...« oder »Auf jeden Fall solltet ihr...« bzw. »Ihr werdet es bereuen, wenn ihr nicht...« hinter uns gelassen, Zeit gewonnen und können nun in unserer Geschwindigkeit und deutlich entschleunigt die Reise fortsetzen.

Plötzlich zeigt das Voltmeter der BMW in unregelmäßigen Abständen einen Spannungsabfall an. Immerhin läuft sie noch. In ganz Lilongwe scheint sich niemand zu finden, der uns weiterhelfen kann. Also bestellen wir die Teile kurzerhand in Deutschland per Kurier. Der Kurier versäumt jedoch, das Paket als Expressgut zu versenden. Was das für uns als Empfänger bedeutet, können wir nur erahnen. Unser Gastgeber in Lilongwe erzählt uns, dass ein Weihnachtspaket vom November des Vorjahres immerhin im Juli des Folgejahres mit den geschmolzenen Schokoweihnachtsmännern in Lilongwe eintraf. Wir schreiben das Paket ernüchtert ab und brechen auf zu einer Erkundung an den Malawi-See. Wir leben in den Tag hinein, sind gut versorgt mit allem, was wir brauchen, können die Aussicht auf den See genießen und das bunte Treiben der Fischer beobachten.

Die Paketfrage bleibt weiterhin ungeklärt und wir begeben uns nach Blantyre. Dort beschließt Matthias, einen zweiten Paketversuch mit dem Kurier in Deutschland zu starten, denn die Lichtmaschine kränkelt immer noch vor sich hin. Wir nutzen die Wartezeit auf das zweite Paket dazu, um im Liwonde Nationalpark an einer Tierzählung teilzunehmen, von der wir zufällig erfahren hatten. Die dreitägige Tierzählung findet jedes Jahr bei Vollmond statt und ist im Schichtsystem organisiert. In jeder Schicht sitzt eine kleine Gruppe von Freiwilligen auf einem Hochsitz an einem Wasserloch und hält für ein paar Stunden Ausschau nach Tieren, identifiziert, zählt und dokumentiert sie. Die Ergebnisse werden dann im Basiscamp gesammelt.

Einer Intuition von Matthias folgend, fahren wir nach der Tierzählung nicht wie geplant direkt nach Blantyre zurück, sondern legen noch einmal eine Schleife über die Hauptstadt Lilongwe ein. Zu unserem großen Erstaunen finden wir heraus, dass beide (!) Pakete beim Zoll in Lilongwe auf uns warten. Mit viel Geduld und Überzeugungskraft schafft Matthias das Wunder und wir bekommen die Gebühren in Höhe von 160 Euro erlassen, da wir die Ersatzteile ja wieder aus Malawi ausführen.

Abgefahrne Reifen und die Drohkulisse der unaufhaltsam näher kommenden Regenzeit veranlassen uns, über Mosambik in Richtung Harare, Simbabwe, aufzubrechen. Wir starten in Blantyre mit gemischten Gefühlen. Über Mosambik haben wir schon viel gehört und das meiste davon war nichts Gutes. Vor der Grenze füllen wir Mägen und Tanks, um wenigstens aus dieser Sicht gut vorbereitet zu sein und werden überrascht, denn wir erleben den bislang optimalsten Grenzübergang dieser Reise. In weniger als 15 Minuten haben wir sämtliche Formalitäten für die Einreise nach Mosambik erledigt und sind auf unseren Maschinen unterwegs in Richtung Tete, der einzigen größeren Stadt im sogenannten Tete-Korridor, der zwischen Simbabwe und Malawi liegt. Wir passieren den Korridor, der in früheren Zeiten unter Reisenden wegen der vielen korrupten Polizeiposten gefürchtet war, jedoch unbehelligt.

Wir sind gespannt, was uns in Simbabwe erwartet. Ich hatte dort vor 10 Jahren gearbeitet und verbinden viele positive Erinnerungen mit diesem Land und vor allem mit Harare, der Hauptstadt. Wir haben seitdem die Entwicklungen in Simbabwe nur aus der

Ferne verfolgt und wenig Gutes über die Situation im Land erfahren. Wie mag es den Menschen tatsächlich gehen? Die Einreise verläuft wider Erwarten problemlos und erschöpft rollen wir nach einer langen Fahrt in Harare ein. Die Infrastruktur hat über die letzten Jahre zwar gelitten, aber von leeren Supermärkten ist keine Rede mehr. Auch wenn die Preise für die Waren sehr hoch sind. Das Land, das sich früher überwiegend selbst versorgen konnte, hängt nun am »Tropf« und führt Lebensmittel aus Südafrika ein. Wir fragen uns, wie der größte Teil der Bevölkerung überleben kann. Trotz der schwierigen Lebenssituation besticht aber immer wieder die Freundlichkeit der Menschen.

In Harare überrascht uns das erste Gewitter der Regenzeit, und zwar früher als prognostiziert. Um dem Regen zu entfliehen, machen wir uns in Richtung Westen zu den Viktoria-Fällen auf. Die Fahrt bis Bulawayo verläuft unter Wolken. Skeptisch beobachten wir jede Verdichtung am Himmel. Bei der Einfahrt in Bulawayo kommt Sturm auf, Müll fliegt uns um die Ohren und weitere Gewitter kündigen sich an. Kurzerhand beschließen wir, dass die Viktoria-Fälle diesmal ins Wasser fallen. Wir reisen nach Südafrika ein und bleiben vorerst trocken.

Nun beginnen wir damit, unsere Reisebekannschaften an ihre Einladungen zu erinnern. Egal wo wir bislang gereist waren, überall hatten Südafrikaner, meist selbst begeisterte Motorradfahrer, uns eingeladen. Unser erster Stopp ist unweit des Krüger Nationalparks. Mit dem Mietauto machen wir dann zwei Nationalparks im Osten Südafrikas unsicher. Heike kommt voll auf ihre Kosten – täglich Tiere vor der Kamera und Baobabs, soweit das Auge reicht.

Im Blyde River Canyon erwischt sie uns endgültig, die Regenzeit. Wir beschließen eine erneute Planänderung. Ursprünglich wollten wir so weit wie möglich an der Ostküste Südafrikas entlang fahren, doch das fällt nun buchstäblich auch ins Wasser. Wir fahren zunächst über Swasiland. Hier erwischt es uns jedoch ganz böse und wir verbringen zwei Tage vergeblich damit, tropischen Gewittergüssen auszuweichen. Auf dem Weg nach Lesotho frieren wir drei Tage und Nächte im Golden Gate Nationalpark vor uns hin. Wir überstehen diese nass-kalte Phase und reisen über Lesotho zu unseren nächsten Einladungen nach Port Elizabeth und George weiter. Hier scheint wieder die Sonne für uns und wir genießen die bezaubernde Landschaft der Karoo, die uns zudem mit grandiosen Sonnenuntergängen beschenkt.

Am Kap Agulhas, dem südlichsten Punkt Afrikas und Treffpunkt von Indischem und Atlantischem Ozean, beschleichen uns merkwürdige Gedanken. Plötzlich ist sie zu Ende, die Reise. Wir haben es geschafft! Zwar ist alles ganz anders gekommen, als wir uns das gedacht hatten, aber dennoch: Wir haben uns einen Traum erfüllt!

1 Wunderschöner Sonnenaufgang auf der Spitzkoppen in Namibia. **2** Alltägliche Packroutine unter belustigter Beobachtung.

Wissenswertes:

Entschluss: Der erste Schritt ist oft der schwerste. Die Entscheidung, loszufahren, verbindest Du am besten mit einem konkreten Abreisedatum. Das erhöht die Verbindlichkeit enorm und macht aus einer Idee Dein Projekt. Wir haben uns drei Jahre um die Entscheidung gedrückt. 46% der Deutschen wünschen sich eine Auszeit aber nur 4% machen es tatsächlich. Mit einem Schub Entschlusskraft kannst Du Dir aber schnell einen Platz in dieser Gruppe sichern. Sobald Dein Entschluss gefällt ist, solltest Du Dich großzügig mit Unterstützern umgeben und die Zweifler eine Zeit außer Acht lassen.

Anreise: Unser Plan war zunächst eine Reise über Ostafrika nach Kapstadt. Da der Sudan uns aber kein Visum bewilligt hat, haben wir umgeplant und die Motorräder dann per Luftfracht von München nach Kapstadt verfrachtet. Die Versendung der Bikes erfolgte unproblematisch auf Holzpaletten. Die Kosten dafür betrugen ca. 1.300 Euro/ Maschine/ Flug. Du solltest erwägen, eine Versicherung für Transportschäden abzuschließen. Lagerarbeiter sind nicht gerade zimperlich.

Dokumente und Grenzen: Als Deutsche konnten wir uns innerhalb der Region südliches Afrika die notwendigen Visa entweder direkt beim Grenzübergang oder rechtzeitig vor Grenzübergang ins nächste Land bei der jeweiligen Botschaft beschaffen. Trotzdem gilt, dass Du Dir für jede Reise die aktuell gültigen Bestimmungen besorgen musst, um die Gefahr unschöner Überraschungen zu vermindern. Außerdem ist zu beachten, dass auch zusätzliche Bestimmungen wichtig sein können, wie zum Beispiel das Mitführen von Warnwesten (Mosambik). Teilweise werden auch spezielle Steuern erhoben wie z.B. eine Straßenbenutzungssteuer (Road Tax) und eine Kohlendioxidsteuer (Carbon Tax) wie in Sambia. Wichtig erschien uns besonders, bei Behördenkontakt Gelassenheit zu zeigen, freundlich und respektvoll zu bleiben und erstmal davon auszugehen, dass die Beamten auch nur ihren Job machen. In der Regel braucht oft alles ein wenig mehr Zeit, als Du es vielleicht gewohnt bist, da meist weder die technischen Voraussetzungen (Formulare mit Blaupausen statt Computer) noch die bürokratischen Prozeduren optimiert sind (viele Schalter, viele Zuständigkeiten, Gebühren in ver-

schiedenen Währungen wie etwa in Sambia).

Reisezeit: Wir hatten uns entschieden, die Reise möglichst in der Trockenzeit durchzuführen. Dafür hatten wir zunächst einen Reiseplan für die Landroute über Ostafrika aufgestellt, aus dem sich die Monate April/Mai bis November als die aus unserer Sicht beste Reisezeit ergeben haben. Durch die Planänderung aufgrund des verweigerten Sudan-Visums starteten wir allerdings in der Kapregion – einem Winterregengebiet ähnlich der Mittelmeerregion – bei strömenden Regen, da dort im Mai noch Winter herrscht. Den nächsten kleinen Schauer erlebten wir dann erst wieder Ende September in Mzuzu/Malawi. Die Regenzeit erreichte uns mit Gewalt Ende Oktober im Krüger Nationalpark. Regenzeit bedeutet allerdings nicht unbedingt tagelangen Dauerregen. Oft handelt es sich um eher kürzere Starkregen, die bald wieder abklingen. Teerstraßen und besonders unbefestigte Schotterpisten oder Erdstraßen sind dann aber oft stark in Mitleidenschaft gezogen und teilweise durch Erosion und Vorschädigung unpassierbar. Das kann selbst erfahrende Enduristen mit Gepäck an ihre Grenzen bringen. Für uns reichte die Temperaturspanne von Nachtfrost im südafrikanischen Winter (Mai) bis zu über 45 Grad in Malawi, Südafrika und Swasiland (Oktober). Für die Wahl der Motorradbekleidung ist das eine echte Herausforderung. Da neben der Jahreszeit auch die Topographie und Höhe des Geländes über dem Meeresspiegel eine wichtige Rolle für Temperatur und Klima spielt, muss die Kleidung ein breites Spektrum abdecken. Auch in Afrika kann es sehr kalt sein!

Unterkunft: Wir hatten uns von vornherein auf einen Mix aus Camping mit Selbstverpflegung und günstigen Bed & Breakfast bzw. Pensionsunterkünften eingestellt. Dieses Konzept war ohne größere Probleme so durchführbar. Insbesondere Südafrika und Namibia verfügen über eine sehr gute Infrastruktur von Zeltplätzen sowie meist günstige Privatunterkünfte bzw. Pensionen, wobei auch hier das eine oder andere schwarze Schaf dabei sein kann. In den anderen Ländern ist die Dichte von Campingplätzen weniger groß und erfordert, dass man stärker vorausplant und den Reisezeitplan so gestaltet, dass die Suche nach einer Unterkunft am

Nachmittag und vor allem noch bei Tageslicht abgeschlossen ist. Die afrikanische Dämmerung ist kurz und die Nacht schwarz. Sinnvoll ist es auch, eigene Moskitonetze mitzuführen, da diese in Unterkünften verschiedenster Preisklassen entweder selten vorhanden oder bereits löchrig sein können und deshalb kaum Schutz vor Mücken bieten. Zusätzliche Schnüre und Schrauben helfen, die eigenen Moskitonetze notfalls auch im Zimmer der Unterkunft zu befestigen. Aktuelle Reiseführer sowie die GPS Software »Tracks4Africa« hat uns in der gesamten Region mit relativ verlässlichen Informationen versorgt. Zu unserer Überraschung sind wir zudem des öfteren privat eingeladen worden, was uns freute, interessante Einblicke ermöglichte, und die Reisekasse schonte.

Motorräder und Nationalparks: Das südliche Afrika ist bekannt für eine Fülle von Nationalparks, die mit einer faszinierenden Flora und Fauna aufwarten. Leider stellt man als Motorradfahrer schnell fest, dass nur einige wenige davon mit dem Motorrad zugänglich sind. Das Risiko, auf dem Zweirad einem hungrigen Löwen oder genervten Elefanten zum Opfer zu fallen, wird wohl doch als nicht ganz unbedeutend eingeschätzt. Meist ist es aber möglich, an den Rändern der Parks Unterkünfte zu finden, von denen aus man mittels geführter Touren doch noch in den Genuss eines Parkbesuchs kommt. In Südafrika empfiehlt es sich, Parkverwaltungen direkt anzurufen, um zu klären, ob man die Zeltplätze innerhalb des Parks mit dem Motorrad zumindest selbst anfahren kann. Adressen findet man unter: www.sanparks.org

Verpflegung: Echte Verpflegungsprobleme haben wir keine gehabt, obwohl das Angebot von Lebensmitteln insbesondere in ländlichen Regionen recht limitiert sein kann und man keine europäische Maßstäbe anlegen darf. Wichtigstes Gut, das auch bei kleineren Ausflügen immer in ausreichenden Mengen dabei sein sollte, sind mehrere Liter sauberes Trinkwasser. Zudem haben wir vor allem in Südafrika, Namibia und Botswana immer eine Portion »Biltong« (Trockenfleisch) sowie etwas Brot mitgeführt. Ansonsten haben wir uns weitgehend nach der Devise »Peal it, cook it or leave it« (Schäl' es, koch' es oder lass' es) ernährt und trotzdem über-

wiegend in einfachen Speisestuben gegessen. Die Kosten für derartiges Essen waren mit rund 2 bis 5 Euro pro Mahlzeit recht günstig, auch wenn die Vielfalt der Gerichte außerhalb von größeren Städten insbesondere in Sambia und Malawi eher übersichtlich ist. Auf Nachfrage hat uns die lokale Bevölkerung des öfteren ordentliche Lokale empfohlen.

Motorradwartung, Werkstätten und Ersatzteile: Da wir mit relativ betagten Motorrädern unterwegs waren und unsere Schrauberkenntnisse über normale Wartungsarbeiten nicht

hinaus reichen, waren eventuelle umfangreichere Reparaturen unsere größte Sorge. Bis auf einen Lichtmaschinenausfall (BMW) am Beginn der Reise ist allerdings nichts Ernsthaftes passiert. Trotzdem haben wir eine ganze Reihe von Werkstätten kennengelernt. Außerhalb von Südafrika und Namibia wird die Verfügbarkeit von Motorradwerkstätten und ausgebildeten Mechanikern, die sich auch an Maschinen über 200 Kubikherantrauen, eher dünn. Lusaka (Sambia) verfügt über eine Honda-Werkstatt, die einen ganz ordentlichen Antriebskettenwechsel durchführte (dabei aber auch nach einem Ölwechsel einen Liter Motoröl zuviel einfüllte) und es hätte auch eine Yamaha-Werkstatt gegeben. In Malawi, Mosambik sowie Simbabwe hätten wir auf Markenwerkstätten im Ernstfall wohl nicht zurückgreifen können. Aber keine Panik, überall gibt es hilfsbereite Menschen und so manche motorradbegeisterte Privatperson, die weiterhelfen kann und will.

Die Ersatzteilversendung klappte per DHL recht gut. Alles kam letztlich an, wenn auch nicht unbedingt auf direktem Weg und nicht immer dahin, wo wir es wollten. Allerdings ist zu bedenken, dass die Pakete oft zunächst im Zoll verbleiben und dort abgeholt werden müssen. Ob Zollgebühren entrichtet werden, hängt nicht zuletzt vom Verhandlungsgeschick ab. Oft werden übrigens die Frachtkosten den Ersatzteilkosten, die per Rechnung nachgewiesen

werden müssen, bei der Gebührenberechnung vom Zoll hinzugerechnet. So können für das Nachsenden von Gas- und Kupplungszügen wegen der hohen Frachtkosten schnell Zollgebühren von über 100 Euro gefordert werden! Uns hat bei den Diskussionen mit dem Zoll vor allem das »Carnet de Passage«-Dokument geholfen, verbunden mit der Aussage, dass das Ersatzteil ja lokal nicht verfügbar ist und von uns wieder ausgeführt wird.

Geld: Mittlerweile gibt es in fast allen großen Städten Geldautomaten, über die

ser Deeskalationstipp nützlich ist, können wir zum Glück nicht beurteilen.

Gesundheit: Wir haben die für diese Region üblichen Impfungen durchgeführt oder aufgefrischt wie z.B. Hepatitis A und B, Tollwut, Gelbfieber. Das aus der traditionellen chinesischen Medizin stammende Kraut »Artemisia Annu« haben wir persönlich als Malariaphylaxe eingesetzt. Als Notfallmedikament hatten wir dennoch das Medikament Malarone dabei. Ratsam ist es auf jeden Fall, sich großzügig mit Anti-Mückenmitteln zu versorgen und Moskitonetze mitzuführen, um möglichst wenig gestochen zu werden. Vor dem Baden in Flüssen und Seen ist ohne genauere Information über bestehende Gefahren durch beispielsweise Krokodile oder Flußpferde-Präsenz (Sambesi und andere schön anzuschauende Flüsse) oder Bilharziosegefahr (stehende Gewässer wie der Malawi See) generell eher abzuraten. Es empfiehlt sich, genaue Informationen für den jeweiligen persönlichen Gesundheitsschutz beim Tropeninstitut einzuholen. Wir selbst hatten sicher auch eine Menge Glück und waren bis auf eine Erkältung im südafrikanischen Winter nie krank.

GPS, Landkarten, Reiseführer: In Kapstadt haben wir für ca. 80 Euro die Software »Tracks4Africa« (www.tracks4africa.co.za) erworben, die sich als recht zuverlässig und informativ erwiesen hat.

Als Übersichts-Reiseführer hatten wir den Lonely Planet »Southern Africa« dabei, dessen Unterkunftsbeschreibungen an Aktualität bzw. Informationsgehalt häufig etwas zu wünschen übrig ließ. Wertvoll war der Führer »Namibia«, Reise-Know-How-Verlag (ISBN: 978-3-89662-324-9) sowie »The Shell Tourist Travel and Field Guide of Botswana 2008« (ISBN: 0-620-34976-X). Als Karte hatten wir die Michelin 746 »Zentral-Süd-Afrika Madagaskar« im Maßstab 1:4 Mio. dabei, sowie zusätzliche reiß- und wasserfeste Länderkarten von Reise Know How in unterschiedlichen Maßstäben, die wir als sehr gut empfanden.

man sich Bargeld beschaffen kann. Trotzdem empfiehlt es sich aus unserer Sicht, je nach Geldbedarf eine überschaubare Menge an Euro-Scheinen und US-Dollar-Noten bzw. südafrikanischen Rand mit zu führen. Visa und Mastercard waren für uns vollkommen ausreichend, aber als Zahlungsmittel außerhalb von Südafrika wurden sie nur in größeren Städten akzeptiert. Einige Südafrikaner empfahlen uns übrigens, für den Fall eines Raubüberfalls eine präparierte Geldbörse mit einem mittleren Betrag mit zu führen, die man dem Räuber rasch vor die Füße werfen kann, ohne ihm in die Augen zu sehen. Ob die-



Dieser Artikel stammt aus MotorradABENTEUER Ausgabe März/April 2012



Mehr zu dieser und anderen Ausgaben unter:

www.motorradabenteuer.de



Folgen Sie uns auf:

www.facebook.com/motorradabenteuer