

März 1998

REPORTAGEN • TEST • TECHNIK

MOTORRAD REISEN



Touren- fahrer

3/1998

DM 7,50

S 60 - /str. 7,50

Hft. 9,95 / br. 18,50

fr. 1,82 - /hr. 10,50

PS 800 - /Dr. 1,700 -

TOURER-VERGLEICH

**BMW
R 850 R**

**Honda
CB 750**

FAHRBERICHTE

**Yamaha Fazer
Suzuki VL 1500**

TECHNIK

Doppelzündung

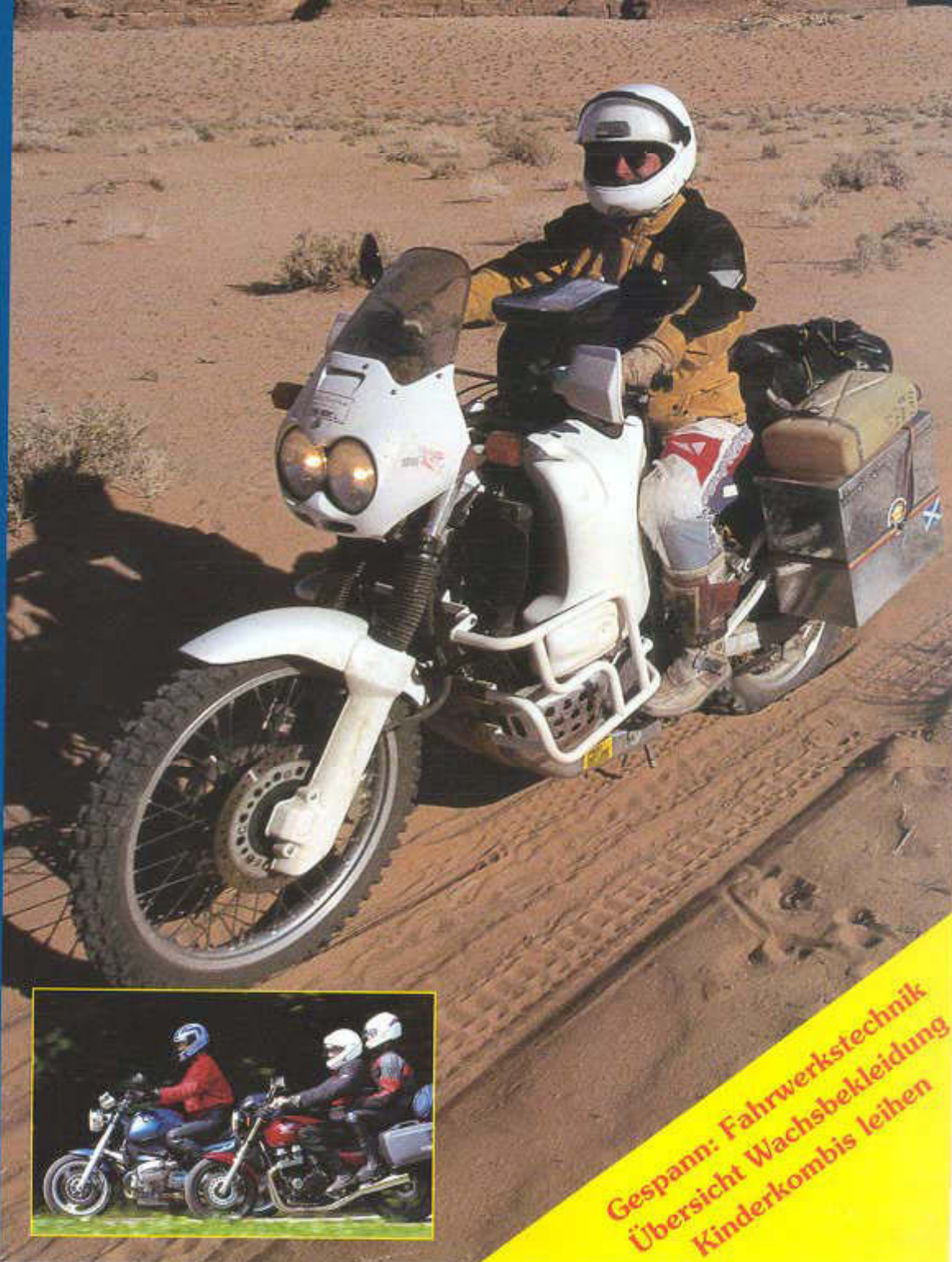
REPORTAGEN

Teutoburger Wald

Adria

Teneriffa

Jordanien



**Gespann: Fahrwerkstechnik
Übersicht Wachsbekleidung
Kinderkombis leihen**



4 391122 707509

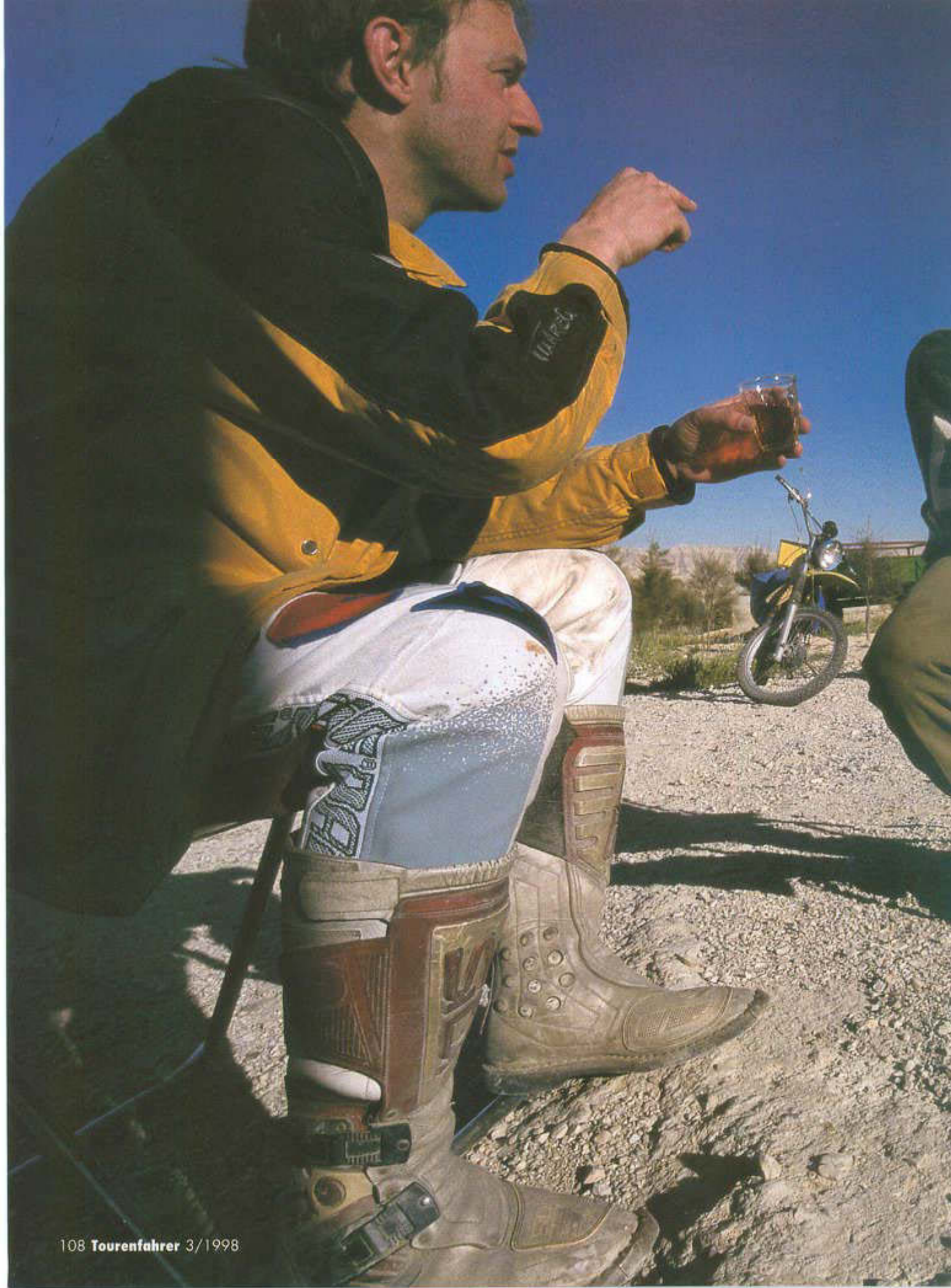
Ein Königreich aus Sand und Stein

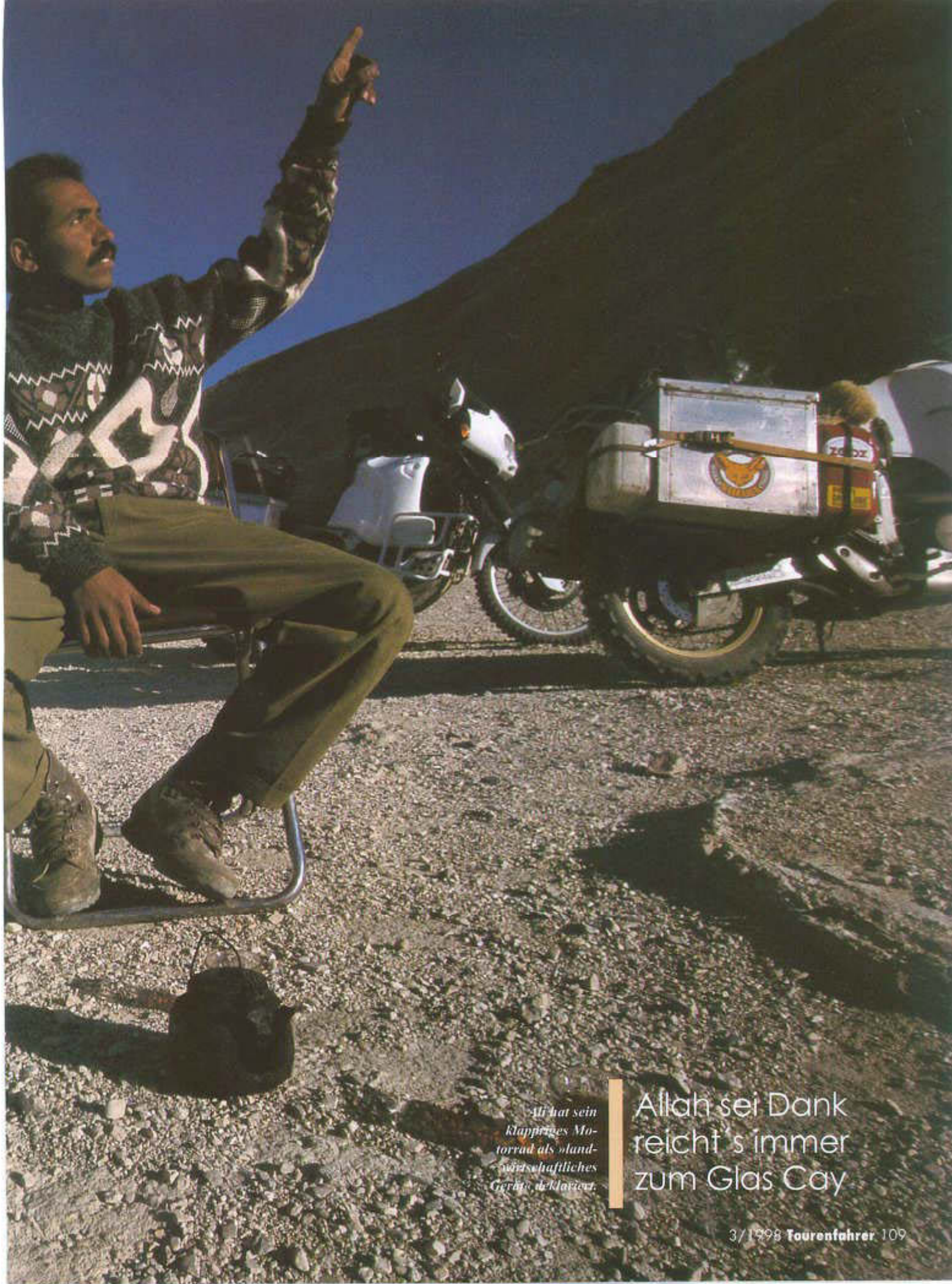
Jordanien, das Land am Toten Meer, in dem die Einheimischen nicht Motorrad fahren dürfen, erkundeten Guido Bergmann (Fotos) und Dirk Schäfer (Text/Fotos) auf den Spuren von Lawrence von Arabien

Wer hier reist,
muß mit sich
im reinen sein

Auf staubigen
Pisten geht es durch
den baumlose Wald
Müde dem Toten
Meer entgegen.







*Ali hat sein
klappiges Mo-
torrad als »land-
wirtschaftliches
Gerät« deklariert.*

Allah sei Dank
reicht's immer
zum Glas Cay

Zu Beginn unseres Jahrhunderts streift ein Mann in stets schneeweißem Gewand durch Arabien. Von schlanker Gestalt, mit blassem Teint und immer gut rasiert hebt er sich deutlich von seinen Begleitern ab. Vertrauten des Sheriffs von Mekka. Mit ihnen und Tausenden von Nomaden führt er den arabischen Aufstand gegen die Herrschaft der Türken zum Erfolg. Obwohl er sie anführt und ihre Sprache fließend spricht, steht sein Elternhaus weit entfernt in Britannien. Sein Name: Thomas Edward Lawrence. Die Geschichtsbücher kennen ihn als »Lawrence von Arabien«. Peter O'Toole machte ihn im gleichnamigen Film unsterblich.



Touch-down des Royal-Jordanian-Flugs RJ 4082 in Amman, der Hauptstadt Jordaniens. Mit an Bord: mein Freund und Reisegefährte Guido und ich mit unseren großvolumigen Reise-Enduros. Wir wollen auf unserer Fahrt durch Jordanien einen Teil des Weges bereisen, den jener Lawrence bei seinem Zug durch Arabien vorgezeichnet hat und das Land kennenlernen, das sich heute mit so gegensätzlichen Nachbarn wie dem Irak und Israel arrangieren muß. Bei Temperaturen unter zehn Grad Celsius und leichtem Nieselregen lernen



Im Sandsturm schleichen wir mit fünf Meter Abstand voran. – Erfrischung in Aqaba.

Die Angst, den Vorausfahrenden zu verlieren



wir erstmal – und zugegebenermaßen unfreiwillig – alle Zollbeamten Ammans kennen. Motorräder sind hierzulande praktisch tabu, wenngleich die Einreise über Land für Motorradtouristen normalerweise kein Problem ist. Normalerweise, aber wir sind mit dem Flugzeug gekommen.

Als die Lösung all unserer Startprobleme entpuppt sich Mohammed, Taxifahrer und, zumindest für uns, Engel in einer Person. Während wir entnervt drei Tage auf die Auslieferung unserer Motorräder warten, setzt er sich mit den Beamten auseinander, die offenbar noch nie ein Zweirad, das per Luftfracht ins Land kam, abfertigen mußten. Er weist uns bei den Fahrten durch Amman auf die Sehenswürdigkeiten seiner Heimatstadt hin, während seine rechte Hand unablässig damit beschäftigt ist, die hölzernen Kügelchen eines Rosenkranzes zwischen den Fingern hervorzuperlen. Hotelpreise handelt er für uns vom Touristenniveau auf das Maß herunter, das auch ein Jordanier berappen müßte.

Mohammed wohnt in einem der Vororte Ammans, die Stadt selbst ist ihm zu hektisch. Als wir nach vier Tagen zum letzten Mal mit ihm zum Zoll fahren, küßt er uns je dreimal und wünscht uns den Segen Allahs für unsere bevorstehende Reise. Wir können ihn gut gebrauchen.

Über baumlose Hochebenen fahren wir dem Toten Meer entgegen. Das Jahr ist noch nicht weit fortgeschritten, so daß die schwache Sonne dem schneidend kalten Frühjahrswind kein Paroli bieten kann. Nur mit leichten Endurojacken und Sommerhandschuhen ausgerüstet, werden unsere ersten Kilometer auf arabischem Boden zur Schmerzprobe. Ich erinnere mich daran, daß Lawrence in »Die sieben Säulen der Weisheit« geschrieben hat, wie er einen Winter in der Wüste na-

he Amman zubringen mußte und weder er noch seine Leute wußten, wie sie der Kälte über Monate begegnen sollten. Einzig der Gedanke, daß das Tote Meer einige hundert Meter niedriger liegt als die Ebenen um die jordanische Metropole, läßt uns die Zähne zusammenbeißen und weiterfahren.

Am späten Nachmittag wird unsere Ausdauer belohnt: In den wolkenverhangenen Himmel hat die Sonne kreisrunde Löcher geschweißt. Vor uns liegt der tiefste Punkt der Erde, Bahr Lut, das Tote Meer. Jenseits des schimmernden Wassers liegen zum Greifen nah die aufsteigenden Höhen Israels. Die in der hereinbrechenden Dämmerung immer zahlreicher werdenden Lichter auf den gegenüberliegenden Hügeln gehören zu Jerusalem, der ewigen Stadt. Erinnerungen werden wach an den Besuch des anderen Ufers vor fünf

Jahren, daß sie uns ans Meeresufer bringt.

Unsere anfängliche Pistenbummelei hat urplötzlich ein Ende, als aus dem Nichts zwei Hirtenhunde von Kalbsgröße auftauchen, die uns laut kläffend Beine machen. Hamdulillah! Gott oder besser Allah sei Dank geht den Hunden eher die Puste aus als uns der Sprit. Endlich können wir die faszinierenden geologischen Schichtungen des Trockentals in Ruhe betrachten, an ein paar blühenden Sträuchern verweilen. Tiefer im Tal treffen wir auf mehrere Landarbeiter, die uns bedeuten, daß nur wenige Meter weiter der Weg zu Ende ist, ein Vordringen bis ans Tote Meer nicht möglich sei. Es gibt halt nur diese eine Piste, erklärt man uns, während ich versuche, bei dem Gedanken an die Hundchen meinen Blutdruck niedrigzuhalten.

Wie auch immer, irgendwie

Am anderen Ufer blinken die Lichter der Ewigen Stadt

Wir können uns nicht sattsehen an den bizarren Felsdomen des Wadi Rum.

Jahren. Damals war es undenkbar, mit einem Fahrzeug die Grenze nach Jordanien zu überqueren. Heute müssen wir Israel meiden, um keine Probleme bei der Einreise in andere arabische Länder zu bekommen. Eine verrückte Welt.

Am darauffolgenden Tag zieht uns das Wadi Mujib in seinen Bann. Wenn es gelegentlich als der Grand Canyon Jordaniens bezeichnet wird, ist das keineswegs übertrieben. Jäh fällt das steinige Gelände in die Tiefe, wo sich die sporadisch auftretenden Wassermassen tief in den Fels hineingefräst haben. Soweit das Auge reicht, mäandriert das trockene Flußtal dem Toten Meer entgegen. In Serpentinafen rollen wir auf den Grund des Tals und biegen nach Westen in eine Piste ein, von der wir glau-

verpassen wir die in meiner Vorstellung zu reißenden Bestien mutierten Hunde und treffen dafür an der Kreuzung mit der Asphaltstraße auf Ali mit einem klapprigen Gefährt, das die Bezeichnung »Motorrad« nur noch bedingt verdient. Ali ist verwundert, Leute mit Motorrädern zu sehen. Zwar hat er selber eines, doch normalerweise ist Motorradfahren in Jordanien nicht gestattet. Er darf die alte Möhre ausnahmsweise bewegen, weil er sie dem Staat gegenüber als landwirtschaftliches Gerät ausgegeben hat. Wir müssen natürlich alle möglichen Informationen austauschen, und so folgen wir seiner Einladung zu einer Tasse Tee.

Aus der Tasse werden mehrere Kannen. Unsere Twins finden seinen Beifall, während wir ihm Respekt für seine betagte Enduro zollen müssen. Schließlich funktioniert seine Vorderradbremse nicht mehr, und die Hinterradbremse wird von einer windigen Seilkonstruktion aus Abrahams Zeiten zusammengehalten. Aber schließlich geht's ja ums Fahren und weniger um die Technik. Als Andenken vermachen





wir ihm einen TF-Aufkleber, der künftig den verwitterten Lack des verbeulten Tanks zieren wird.

Über Kerak erreichen wir die antike Nabatäerstadt Petra. Die »Stadt im Fels« wird sie genannt, da alle Gebäude kunstvoll in den rosafarbenen Sandstein gehauen wurden. Paläste, Schatzkammern, Gräber oder schlichte Wohnbauten schlugen Meister vergangener Steinmetzkunst aus den Wänden des Wadi Musa, untermauerten den Reichtum der ehemaligen Bewohner.

Die Nabatäer kontrollierten und beschützten die Handels-

wege, insbesondere die profitable Weihrauchstraße vom Yemen nach Gaza. Ihren Schutz ließen sie sich von den Karawanen gut bezahlen, bis der Warentransport auf dem Nil in seiner Bedeutung stieg und Petra ausbluten ließ. Vor 15 Jahren waren die Bauten der Stadt noch bewohnt, zugunsten der Touristen wurden die hier lebenden Familien jedoch auf ein unwirtliches Hochplateau »umgesiedelt«. Die Anlage muß mehrere Busladungen Touristen täglich verkraften, für jene, deren Heimat sie gewesen ist, bleibt da offenbar kein Platz mehr.

Auf dem Gipfel El-Habis ruhen wir aus und lassen die antike Szenerie auf uns wirken. So hoch sitzen wir über dem Wadi Musa, daß man meinen könnte, all die Besucher in der Schlucht und entlang der gewaltigen Kolonnadenstraße gehörten zu den einstigen Handelskarawanen, die nach ihrem entbehrensreichen Marsch durch die schier unendliche Wüste Saudi-Arabiens hier wieder zu Kräften kommen wollen. Kamele werden getränkt, Waren aller Art getauscht, Neuigkeiten verbreitet.

Das Abendessen in unserer Herberge steht den Eindrücken des Tages in nichts nach. Dem Buffet mit Vorspeisen sprechen wir derart üppig zu, daß unser Hunger schon weit vor dem Hauptgang gestillt ist. Doch den Verlockungen aus

*Vollmond und
der Komet Hale
Bopp bescheinen
unser Nachtlager
im Felsenmeer.*

Wie in Trance folge ich Guido durch den Sturm

Mansaf (Lammfleisch mit Yoghurt und Reis) und Musakhan (gebratenem Huhn) können wir uns nicht entziehen. Abgefüllt mit den Köstlichkeiten der jordanischen Küche wanken wir aus dem Restaurant und laufen zu guter Letzt noch den englischen Radfahrern Kate und Steven über den Weg, die soeben Kaffee zubereiten. Nun, nach einem so üppigen Mahl kommt der gerade recht....

Bei dampfenden Tassen und einem kleinen Feuerchen erzählen die beiden von ihrer Reise mit Fahrrädern von Ägypten über Aqaba bis hierher. Nie hatten sie damit gerechnet, wie abenteuerlich steil die jordanischen Straßen sind. Zum Teil haben sie sich vor Erschöpfung auf Pick-ups mitnehmen lassen. Leider können wir ihnen nur berichten, daß in Richtung Amman die Steigungsverhältnisse nicht besser werden.

Der nächste Morgen sieht uns bei leichtem Dunst und heftigem Seitenwind mit den Twins die Höhen von Abu el Lissan erklimmen, wo sich Kings-Highway und Desert-Highway vereinigen, um gemeinsam in die Ebene von Al Quwayra hinabzuleiten.

Lawrence hatte hier vor rund achtzig Jahren den letzten türkischen Posten vor der Hafenstadt Aqaba mit Waffengewalt genommen und die Eroberung Aqabas eingeleitet. Der Ausblick von der Höhe Abu el Lissan und der folgende Abstieg in die Landschaft von Al Quwayra hatte ihn seinerzeit in, wie er es selber schrieb, größtes Entzücken versetzt.

Seine Freude können wir beim Erreichen des Steilabfalls leider nicht ganz teilen,

denn vor unseren Augen zieht in der Ebene ein Sandsturm heran, der das Land unter sich begräbt und uns die Sicht nehmen wird. Schon verwandelt der aufgewirbelte gelbbraune Staub die gleißende Sonne in eine matte graue Scheibe, als uns der peitschende Wind seine sandige Fracht mit voller Kraft ins Gesicht wirft. Mit den Augen klebe ich an Guidos Rücklicht, das sich im Schnecken tempo vor mir her bewegt. Wird der Abstand zwischen uns größer als vielleicht fünf Meter, verliere ich sofort den Sichtkontakt.

Während wir im Sandsturm vorwärtsschleichen, kommt mir immer wieder der Begriff »Desertsturm« in den Kopf, jener Name, den die Amerikaner 1990 ihrer militärischen Operation gegen Iraks Saddam Hussein gaben. Damals hatte König Hussein von Jordanien den Irak unterstützt, was außenpolitisch zur Isolation führte und Einbrüche in der Wirtschaft und im Tourismussektor nach sich zog.

Wie in Trance hinter Guido herfahrend und meinen Gedanken nachsinnend, hätte ich fast nicht bemerkt, daß wir die Rum Intersection, den Abzweig ins Wadi Rum, erreicht haben. An der Straßengabelung wartet bei abflauendem Wind ein bescheidenes Café auf unseren Besuch. Meinen Helm kann ich kaum abnehmen, die Visiermechanik und das Helmschloß sind durch den Sand fast funktionsunfähig geworden. Wir rasten bei Cay und einigen Süßigkeiten, bis sich das Unwetter gelegt hat und brechen dann ins Wadi Rum auf.

Im Dämmerlicht der untergehenden Sonne folgen wir dem Asphaltband und der be-



gleitenden Phosphorbahn in die Schluchten des Wadi al Hiswa, dessen phantastische Sandsteinformationen höher und höher in den Himmel wachsen. Wie eine für Riesen erbaute Avenue entlang gewaltiger Bauten zieht sich das Tal Kilometer um Kilometer tiefer in ein labyrinthisches Gewirr aus Fels und Sand. Zerklüftet und zerfurcht türmen sich die Massive rechts und links, um mit dem schwindenden Tageslicht zu dunklen, fast bedrohlich wirkenden Schatten zu werden.

In einem sandigen Seitental schlagen wir unser Zelt auf und erkennen in der Ferne die blassen Lichter einer kleinen Bahnstation. Die Gleise der Phosphatbahn führen weiter in die Wüste bis zur Hejazbahn, der von Deutschen konstruierten Schienenstrecke zwischen Damaskus und Mekka. Sie sollte die Machtstellung des Osmanischen Reichs in Saudi-Arabien sichern. Von der arabischen Halbinsel kommend und über Mudewerre ins Wadi Rum eindringend, hatte Lawrence die strategische Bedeutung der Bahnlinie zu Beginn des arabischen Aufstandes im Ersten Weltkrieg erkannt. In abenteuerlichen Unternehmungen hatte er die Strecke immer wieder mit Sprengungen unterbrochen, die Osmanen immer wieder vom Nachschub abgeschnitten. Mit dem Blick auf die Bahnstation wird für mich eine Brücke in die Vergangenheit geschlagen, ein Stück Geschichte greifbar, deren Auswirkungen wir heute noch in den immer wieder aufflammenden Unruhen im Nahen Osten sehen.

Im Morgengrauen dringen wir tags darauf weiter ins phantastische Wadi Rum vor. In der kleinen Ortschaft Rum endet die Asphaltstrecke, und eine verspurte Weichsandpiste wartet nur darauf, sich mit unseren Fahrkünsten zu messen. Zugegeben, was sich da unter den grobstolligen Reifen auf-

tut, läßt mich die Grenzen meiner Offroad-Fähigkeiten mit einer 300 Kilo schweren Reise-Enduro deutlich erkennen.

Während Guido mit viel Herz und häufig ausbrechendem Heck durch den von Land-Cruisern tückisch ausgefahrenen, pulverigen Sand pflügt, schlägt mir das Herz im Hals und läßt mich viermal, durch das Tagebuch verbrieft, zu Boden gehen. Wie kann der nur so fahren, frage ich mich, während mir der Kopf vor Anstrengung platzen will, wenn die elend schwere Fuhre wieder aufgehoben, angeschoben, ausgegraben werden will. Der Speichel schmeckt metallisch, das Trinkwasser ist kochendheiß, bringt keine Erfrischung.

In einer Felseinbuchtung, die der Apsis einer kleinen Kirche gleicht, wollen wir uns



Mit viel Herz pflügt er durch den Pulversand

In der ehemaligen Kreuzfahrerstadt Kerak herrscht geschäftiges Treiben.

ausruhen. Doch schon nach kurzer Zeit erhalten wir Gesellschaft von Ibrahim Abu Chlud, einem vielleicht zehnjährigen Beduinjungen. Er legt Wert darauf, daß er zur Schule geht und sich sein Name zwar Ibrahim schreibt, aber Brahim spricht. Seine Mutter und Geschwister sind mit einer Ziegenherde im Nachbartal unterwegs, gibt er uns zu verstehen und verständigt sich von Zeit zu Zeit mit ihnen, indem er aus Leibeskräften schreit. Besonders interessant findet Ibrahim unseren Benzinkocher, mit dem wir eine kleine Tütensuppe zubereiten. Zwar nimmt er die Einladung an, auch davon zu essen, spuckt sie allerdings mit dem ersten Löffel wieder aus. Das europäische Einheits-Fast-Food trifft eben doch nicht jeden Geschmack.

Gegen einen Schluck brühwarmes Wasser aus dem Pla-

stikkanister hat er dagegen weniger einzuwenden. Während wir unsere Suppe schlürfen und langsam wieder zu Kräften kommen, hat Ibrahim die Motorräder als seine neuen Lieblingsspielzeuge entdeckt. Er klettert auf ihnen herum, daß ich manchmal Sorge habe, er könne mit einem von ihnen umfallen und unter einem Haufen Stahl und Plastik begraben werden. Fast habe ich ein schlechtes Gewissen, daß wir den Jungen nicht ein Stück des Weges mitnehmen können, obwohl er uns eindringlich bittet. Doch das Risiko erscheint mir einfach zu groß, konnte ich mich vorhin doch selber kaum im Sattel halten.

Im Wadi Qabr Amra, vielleicht zwanzig Meter über dem Grund, hat der Architekt der Natur eine steinerne Verbindung von einem Felsstock zu einem kleinen Inselberg geschlagen. Während wir die

Brücke erklimmen, erreicht auch eine fünfzigköpfige Reisegruppe mit Geländewagen dieses scheinbar abgeschiedene Fleckchen. Mit mehreren Köchen, Samsonite-Koffern und Matratzen für das Leben in der Wüste gerüstet, scheinen sie hier leicht deplaziert. Wir jedenfalls ziehen es vor, ein anderes Plätzchen für unser Nachtlager zu suchen.

Auf einer kleinen Anhöhe, teilweise mit geborstenen Felsquadern gespickt, haben wir die Aussicht über eine rostrote, buschbestandene Ebene, die von zernarbten Sandsteinmassen eingerahmt wird. Die Mitte der Ebene wird von einem gigantischen Felsklotz beherrscht, aus dem oben monumentale Fischköpfe herauszuragen scheinen. Weit entfernt knabbern stecknadelkopfgroße Ziegen, von kläffenden Hunden in Schach gehalten, das spärliche, blaßgrüne Strauchwerk. Während der Abendhimmel seine ganze Farbpalette aus der Schublade zaubert, rollen wir die Schlafsäcke aus und zünden den Benzinkocher an. Der strahlend helle Vollmond will es gar nicht richtig dunkel wer-



den lassen und bescheint die Kulisse fast taghell, während Hale Bopp, der Komet, zwischen den Sternen seinen leuchtenden Schweif zieht.

Wir gönnen uns und den Motorrädern einen Tag der Ruhe, streifen zu Fuß durch die Trockentäler, klettern im griffigen Gestein, finden skurrile Formen und folgen behenden blauen Echsen auf ihrem Weg über die Steinplateaus. Dabei wagt sich Guido als routinierter Kletterfuchs viel weiter und höher in die steinerne Welt des Wadis, als ich es mir zutrauen würde. Schließlich ist er soweit von mir entfernt, daß

ich ihn nur noch als kleinen Punkt in einer steilen, abgründigen Felswand erahnen kann und ihn irgendwann aus den Augen verliere. Trotz der Entfernung können wir uns mit nur leicht erhobener Stimme verständigen, die Akustik im Gestein macht's möglich. Um so größer ist mein Schreck, als ich Guido jäh aufschreien und einen kurzen dumpfen Aufschlag im tiefliegenden Sand höre. Hektisch suche ich die Felsen nach Guido ab und, Gott sei Dank, sehe ihn aus der Wand in meine Richtung winken. Er ist nicht, wie ich zu nächst vermutete, vom Felsen abgerutscht und 30 Meter tief gestürzt. Vielmehr hat sich die Trinkflasche, die ihm während des Kletterns entglitten war, dem unumstößlichen Gesetz der Schwerkraft beugen müssen. Erfreulicherweise zeigt sich die Flasche nach ihrer Bergung zwar verbeult, aber nicht leak.

Das südlichste Ziel unserer Jordanienreise ist die alte Hafenstadt Aqaba am Roten Meer. Der einfachste, schnellste und vermutlich auch sicherste Weg dorthin führt über den uns schon bis zur Rum Intersection bekannten Desert-Highway. Wir aber wollen lieber der historischen Route folgen, die Lawrence einschlug, als er nach Aqaba zog. Mit einer eher spärlichen Wegbeschreibung machen wir uns auf den Weg. Glücklicherweise ist die Piste nicht so tiefsan-

dig wie die der letzten Tage, so daß wir zügig Richtung Süd-Südwest fahren können. Nach unserer Wegbeschreibung müssen wir an der einzigen linksstehenden Akazie nach Westen abbiegen. Entweder hat unsere Piste über die Jahre ihre Lage gewechselt, oder die Pflanzen wachsen hier sehr schnell. Jedenfalls ist diese Information wegen der zahlreichen linksstehenden Akazien nicht verwertbar. Die Pistenausbahn, die von der saudischen Grenze kommend zum Desert-Highway und nach Aqaba führt, finden wir dennoch problemlos.

Auf dem Desert-Highway teilen wir uns die Asphaltfahrbahn vorwiegend mit Trukern, die sich mit ihren uralten, aber gut gepflegten Lkws erst die Anhöhen vor Aqaba hinaufquälen, um anschließend im gleichen Tempo die steile Strecke zum Roten Meer hinabzukriechen. Und endlich liegt uns Aqaba zu Füßen. Flache weiße Gebäude vor dem satten Blau des Golfs, das durch das Korallenriff vor der Stadt türkis gefärbt ist. Eingerahmt vom eindringlichen Rotbraun der umliegenden Berge, scheint die Stadt mit ihren Palmen ein Garten Eden inmitten der Wüsten aus Sand, Stein und Wasser zu sein. Gegen das Paradies sprechen allerdings die Temperaturen in der Stadt, die geradewegs aus der Backstube des Teufels hierher entweichen. Auf dem schattenlosen Gelände von Aqabas Zeltplatz südlich des Hafens richten wir uns als einzige Gäste häuslich ein. Eine Abkühlung im einladenden Wasser des Roten Meeres wäre jetzt genau das richtige, um den Schweiß vom Körper zu spülen. Tiefer als bis zum Knie komme ich allerdings zu-

nächst nicht ins angenehm warme Naß. Seeigel, die zum vorgelagerten Korallenriff gehören, versperrern mit ihren unterarmlangen Stacheln knapp unterhalb der Wasserlinie den ungehinderten Weg ins tiefere Wasser.

Guido zaubert aus seiner Alukiste eine Taucherbrille mit Schnorchel, die er schon daheim eingepackt hatte. Wir legen uns ins flache Wasser, umschwimmen vorsichtig die Seeigel und dringen in die Kanäle des Riffs ein, das die Korallen in Jahrtausenden aufgebaut haben. Es grenzt an ein kleines Wunder, daß sich die Korallen so nah am Hafen einer Stadt haben halten können.

Zurück am Ufer, sind wir nicht mehr die einzigen Gäste des Campingplatzes. Ohne Unterlaß kommen jordanische Familien mit Sack und Pack an den Strand und machen es sich in Hauszelten bequem. Ein islamischer Feiertag beschert ihnen ein verlängertes Wochenende, und so sind viele Leute aus den Großstädten zum Feiern hierhergefahren. Während wir den ungebremsten Zustrom der Pkws und Pick-ups noch skeptisch beäugen, bringt uns ein vielleicht 15jähriges Mädchen zwei Tassen Mokka auf einem Silbertablett. Sie verschwindet, noch bevor wir uns richtig bedanken können, in einem der Nachbarzelte. Von dort nickt uns ein bereits ergrauter Herr mit dem um den Kopf gewickelten rotweißen Palästinensertuch freundlich zu.

Kaum haben wir die Tassen geleert, kommen weitere Kinder und Jugendliche und deken uns derart mit Getränken und Süßwaren ein, daß wir beizeiten lachend abwinken. Die Gastfreundschaft der Jordanier ist für uns überwälti-



Ab und zu muß der Kompaß eingesetzt werden, um den richtigen Weg zu finden.

Die jordanische Gastfreundschaft überwältigt uns



Der Aufstand endet so tragisch wie sein Leben

Nicht immer ist das Vorankommen so leicht wie auf dieser gut ausgefahrenen Piste.

gend, für sie aber selbstverständlich. Mit Mohammed Kamel, einem Apotheker aus Zarka, kommen wir ins Gespräch. Nach dem Sinn unserer Reise gefragt, erwähnen wir auch den Namen Lawrence. Zu unserem Erstaunen berichtet Mohammed, daß sein Großvater mit Lawrence unterwegs gewesen sei und auch bei einigen von Lawrence's Brückensprengungen an der Hejazbahn dabeigewesen sei.

Am nächsten Tag verneigen wir uns vor der Historie der Stadt. Im Museum für Stadtgeschichte reichen die Funde bis in die Zeit der Mamelucken zurück. Gleich nebenan liegt die ehemalige Kommandantur der Engländer, die sie nach der Einnahme Aqabas durch Lawrence eingerichtet hatten. Von hier aus stießen sie weiter nach Norden gegen Jerusalem und schließlich bis nach Damaskus vor. Wenn man so will, wurde hier in der Stadt im Vierländereck Ägypten, Israel, Saudi-Arabien und eben Jordanien der Grundstein einer neuen Epoche im Nahen Osten gelegt. Ob sie allerdings so, wie sie sich uns heute mit ihren immer wieder aufflammenden Unruhen zwischen den Nach-

barn darstellt, auch von dem Mann gewollt war, der den entscheidenden Stein ins Rollen brachte, kann bezweifelt werden.

Mit dem Erreichen Aqabas sind unsere Tage auf jordanischem Boden gezählt. Saudi-Arabien hält seine Tore für Touristen fest verschlossen, Israel müssen wir meiden. So bleibt uns, per Schiff nach Ägypten weiterzureisen. Zwei Tage später sind die Fahrkarten nach Nuweiba auf dem Sinai gekauft, die Motorräder im Schiffsbauch verzurrt.

Langsam manövriert die Fähre aus dem Hafen. An Deck machen es sich Männer in weißen Gewändern gemütlich. Gewändern, wie der blasse Engländer sie trug, auf dessen Spuren wir in den vergangenen Wochen unterwegs gewesen sind. Die Geschichte des von ihm getragenen arabischen Aufstands endete trotz des anfänglichen Erfolges tragisch in der Geschichte der folgenden Jahrzehnte, wie auch das Leben von Lawrence ein tragisches Ende fand. Am 19. Mai 1935 starb er in England an den Folgen eines bis heute ungeklärten schweren Motorradunfalls.

Allgemeines: Jordanien liegt im Nahen Osten mit Israel, Syrien, dem Irak und Saudi-Arabien als Nachbarstaaten. Die Landesfläche beträgt ca. 92.000 Quadratkilometer, auf denen rund vier Millionen Menschen leben. Die von Israel seit 1967 besetzte Westbank mit 5900 Quadratkilometern und 1,4 Millionen Einwohnern wurde 1988 von König Hussein offiziell der Verwaltung durch die PLO unterstellt, welche das Ziel eines eigenen Palästinenserstaates verfolgt. Amman ist die Hauptstadt Jordanians.

Im Westen Jordanians liegt der Grabenbruch, eine tektonische Erscheinung, die von hier bis weit nach Malawi im südlichen Afrika reicht. Mit dem Toten Meer, dessen Wasserspiegel ca. 400 Meter unter Normalnull liegt, ist der tiefste Punkt der Erdoberfläche erreicht. Gespeist wird das abflußlose Meer von Jordan, Yarmuk und Zarqa.

Östlich des Grabenbruchs erstreckt sich ein Hochplateau, das von tiefen Trockenflußtälem, den Wadis, durchzogen ist, aber auch bis zu 1800 Meter hohe Bergketten aufweist. 80 Prozent der Gesamtfläche Jordanians werden von Sand und Basaltwüsten bestimmt, die sich wiederum östlich an das Hochplateau anschließen.

Sieht man von der Westbank ab, leben 70 Prozent der 2,6 Millionen Jordanier in großen Städten wie Amman, Zarqa, Irbid und Aqaba. 95 % der Bevölkerung sind Araber, darunter sind ca. 65 % Palästinenser.

Die Wirtschaft orientiert sich hauptsächlich an den wenigen Exportgütern Phosphat, Zement und Salz. Daneben ist der Tourismus ein wichtiger Erwerbszweig, der nach dem Golfkrieg einbrach und nun wieder in Schwung kommt. Landwirtschaftliche Nutzfläche steht nur in geringem Umfang zur Verfügung.

Geschichte: Jordanien gehört zu den ältesten besiedelten Räumen unserer Erde. Vor rund 10.000 Jahren wurden in Jericho

und bei Petra erste Häuser gebaut. Es liegt zu Beginn der dokumentierten Geschichte im Einflußbereich der Ägypter und Sumerer. Im 12. Jahrhundert wandern die nomadisierenden Israeliten ein und durchsetzen die Stammes- und Stadtgebiete.

334 vor unserer Zeitrechnung wird das heutige Jordanien Bestandteil des Reichs von Alexander dem Großen. Sein Großreich zersplittert, und Jordanien fällt nach einigen Wirren an Rom. In dieser Zeit blüht das Land auf und übernimmt römische Einflüsse, die sich u. a. noch in Amman und Jerash finden.

Seit 200 nach Christus dringt das Christentum nach Jordanien vor, muß sich aber schon 400 Jahre später dem Vormarsch Mohammeds beugen, die Region wird islamisch. Um 1100 dringt Europa mit den Kreuzrittern noch einmal nach Kleinasien vor, muß sich aber nach anhaltenden Mißerfolgen zurückziehen. Ende des 15. Jahrhunderts entsteht in der Türkei das Osmanische Reich, das sich auch das heutige Jordanien einverleibt. Im 19. Jahrhundert gibt es um die Handelswege durch das Rote Meer nach Indien einen Interessenkonflikt zwischen England, Frankreich und Rußland. Das Osmanische Reich steht dabei im Wege und muß durch Napoleon eine ernsthafte Schlappe hinnehmen. 1914 erklären England, Frankreich und Rußland der mit Deutschland verbündeten Türkei den Krieg. Die Araber, nach Freiheit strebend, verbünden sich mit England und fordern als Lohn für ihren Aufstand einen eigenen arabischen Staat. Nach dem Ersten Weltkrieg sehen sich die Araber unter Faisal von den Europäern getäuscht. So übernimmt z. B. England das Gebiet Transjordanien und Palästina, aus dem anschließend u. a. Jordanien und Israel hervorgehen.

Transjordanien wird nach dem Zweiten Weltkrieg unabhängige Monarchie und 1947 von der UNO in einen arabischen



*Falafel, Hommus
und Tee gehören zu ei-
nem landestypischen Menü.*

und einen jüdischen Teil getrennt. 1948 wird in letzterem der Staat Israel proklamiert, was zum Ausbruch des Kriegs zwischen Israel und Transjordanien führt, in dessen Verlauf die Israelis die Westbank und Jerusalem besetzen. Im anschließenden Waffenstillstand wird Jerusalem in einen arabischen und einen israelischen Teil gespalten.

1950 ändert Transjordanien seinen Namen in Haschemitisches Königreich Jordanien, 1952 wird der jetzige König

Hussein inthronisiert. 1990 kommt es nach der Annektierung Kuwaits durch den Irak zum Golfkrieg. Jordanien, wirtschaftlich stark vom Irak abhängig, schlägt sich auf die Seite der Irakis und wird wirtschaftlich isoliert. Mittlerweile haben sich die Wogen wieder geglättet, doch von einem dauerhaften Frieden kann in der krisengeschüttelten Region vorerst nicht ausgegangen werden.

Anreise: Der Landweg über die Türkei und Syrien ist ein machbares, aber auch langwieriges Unterfangen. Der Grenzübertritt mit Motorrädern stellt derzeit kein Problem dar. Mit einer Fähre nach Israel ist eine Zeitverkürzung zu erreichen, doch kommt es vor, daß Motorradfahrern die Einreise verweigert wird. Zudem wird die Visaerteilung für andere arabische Länder schwierig bis unmöglich. Von Ägypten kann mit einer täglich verkehrenden Fähre von Nuweiba auf dem Sinai übergesetzt werden. Auch mit Motorrädern war dies im Jahr 1997 problemlos möglich. Fährverbindungen von Europa nach Ägypten bestehen allerdings seit dem Golfkrieg nicht mehr. Die Anreise müßte dann über Tunesien und Libyen erfolgen.

Als einfachste und schnellste Variante bietet sich der Flug mit Royal Jordanien nach Amman an. Die Motorräder müssen in Kisten verpackt am Heimatflughafen abgegeben werden, der Preis bestimmt sich über das Gewicht. Eine ca. 250 Kilo-

ogramm schwere Africa-Twin kostete inklusive aller Formalitäten am deutschen Abreiseflughafen 1.200 Mark. Die Einreiseprozedur erfordert zwar Geduld, aber kein »Bakschisch«.

Zur Einreise wird ein gültiger Reisepaß und ein für Jordanien gültiges Visum benötigt. Die Ausstellung beim Konsulat in Düsseldorf erfolgte problemlos und zügig. An der jordanischen Grenze ist das Visum günstiger zu erhalten; gilt aber nur 14 Tage statt drei Monate. Für das Motorrad wird ein internationaler Führerschein und ein internationaler Fahrzeugschein benötigt. Eine Haftpflichtversicherung muß separat abgeschlossen werden. Zudem ist ein Carnet de Passages, erhältlich bei den Automobilclubs, erforderlich.

Reisezeit: Im Frühjahr ist es auf dem Hochplateau um Amman noch recht frisch, in den Wüstengebieten noch erträglich. Im Sommer wird die Hitze in den östlichen Gebieten und um Aqaba oft unerträglich. Leichte Kleidung ist auf jeden Fall anzuraten, auf wärmende Pullis, Jacken oder Hosen sollte aber keinesfalls verzichtet werden.

Unterkunft und Verpflegung: In den großen Hotels Ammans ist nach den üblichen Preisverhandlungen ein Doppelzimmer für rund 40 Mark zu haben. Wer wenig Wert auf Etikette und Styling legt, kann wesentlich günstiger besonders im Hinterland unterkommen. Im Nahbereich touristischer Sehenswürdigkeiten, insbesondere Petra, schnellen die Preise nach oben.

Zelten ist, gegebenenfalls nach Rückfrage, überall möglich. Campingplätze gibt es bis auf einen südlich von Aqaba nicht. Die Ausstattung ist nur bedingt mit europäischen Maßstäben zu messen.

Die jordanische Küche bietet viele herzhaft und süße Speisen, von denen viele sehr günstig direkt auf der Straße zu erwerben sind. Ein komplettes Menü sollte man sich nicht entgehen lassen, die Vielfalt der Ge-

richte ist überwältigend.

Selbstverpfleger erhalten in allen Städten ein ausreichendes Nahrungsangebot.

Gesundheit: Spezifische Impfungen sind nicht erforderlich, Medikamente gegen allgemeine Reisebeschwerden wie Durchfall, Verstopfung, und Erkältung (!) sollten in der Reiseapotheke nicht fehlen. Micropur oder ähnliche Produkte zur Wasserdesinfektion sind nicht nur für Camper, sondern auch für Restaurantbesuche etc. empfehlenswert.

Die zum Teil extremen Temperaturen verlangen viel Flüssigkeitszufuhr. Besser als eisgekühlte Limo ist gezuckerte heißer Tee. Suppen aus der Tüte oder Salzttabletten beugen dem Mineralverlust vor.

Karten: Die Michelin-Karte 954 ist allenfalls als Übersichtskarte und für Haupttrouten zu gebrauchen. Besser stellt sich die Karte von Freytag-Berndt und Artarie im Maßstab 1 : 800.000 dar. Alle bedeutenden Verbindungen sind eingezeichnet.

Wüstenfüchse werden nicht umhinkommen, sich präziseres Material in Form von TPC- oder russischen Generalstabskarten zu besorgen.

Literatur: U. + W. Bardorf: Syrien, Jordanien. Wenngleich die Hälfte des Buches Syrien gewidmet ist, erhält man hier zahlreiche Hintergrundinformationen und praktische Tips für die Jordanienreise. Wegbeschreibungen und Skizzen vervollständigen das Informationsangebot. Erschienen im Reisebuchverlag U. Bardorf.

Merian live: Jordanien-Taschenbuch zur Kurzinformation. Paßt in jeden noch so prall gefüllten Koffer. Erschienen bei Gräfe und Unzer.

T. E. Lawrence: Die Sieben Säulen der Weisheit. Packende Biographie des als »Lawrence von Arabien« in die Geschichte eingegangenen Engländers von der Zeit des arabischen Aufstandes. Ein Wälzer zur Einstimmung dabeim. Erschienen im Paul List Verlag.

