

Mit einem Bambusrad durch Westafrika

von Thomas Geisler - Mittwoch, 17. Mai 2017

<https://www.pd-f.de/2017/05/17/mit-einem-bambusrad-durch-westafrika/>



Patrick Martin Schröder hat sich das Ziel gesetzt, alle Länder dieser Welt mit dem Fahrrad zu erkunden. Aktuell hat der „Worldbicyclist“ 148 Nationen bereist. Seine letzte Tour führte ihn zwei Monate nach Westafrika. Sein Gefährt: Ein Fahrrad aus Bambus, das in Ghana produziert wird. Mit dem pressedienst-fahrrad sprach Schröder über seine Erlebnisse in Afrika, den Besuch der Bambusfahrradfabrik in Ghana und seine Fahrräder.

Hallo Patrick, seit gut zehn Jahren brichst du jährlich auf eine mehrmonatige Fahrradtour auf. Deine letzte Reise führte dich in den Westen Afrikas. Welche Länder hast du dort bereist?

Patrick Martin Schröder: Meine letzte Tour habe ich in Accra in Ghana begonnen. Von dort ging es nach Togo und Benin die Küste entlang, dann Richtung Norden nach Niger und Burkina Faso. Von dort zurück in den Süden durch die Elfenbeinküste nach Ghana. Im Endeffekt ein großer Kreis durch Westafrika. Insgesamt bin ich innerhalb von 55 Tagen knapp 5.000 Kilometer gefahren. Dadurch, dass ich zwei Wochen festsaß und auf Visa gewartet habe, hatte ich allerdings nur 40 Fahrtage. Zusammengenommen war ich bisher bei drei Touren in 45 afrikanischen Ländern.

Die Region Westafrika ist in Deutschland vor allem durch die negativen Schlagzeilen zur Ebola-Verbreitung vor drei Jahren bekannt. Wie schaut der Alltag der Bevölkerung heute aus?

Der Alltag hat sich in keiner Weise durch Ebola geändert. In den sechs genannten Ländern gab es keine Ebola-Fälle. In den anderen Ländern, in denen es tatsächlich eine Epidemie gab, ist das tägliche Leben auch dasselbe wie vorher. Als Ebola 2014 in Guinea, Sierra Leone und Liberia ausbrach, war ich vor Ort. Es war in den westlichen Medien eine viel größere Sache als im

normalen Leben der Leute. Im gleichen Zeitraum sind mehr Menschen bei Autounfällen in der Region gestorben. Die Malaria tötet dort ca. eine Million Menschen jedes Jahr. Die rund fünftausend Ebola-Opfer sind tragisch, fallen aber im gesamten Bild kaum ins Gewicht.

Hattest du auf deiner Tour Angst vor Kriminalität oder Stress mit Behörden?

Nein. Ich wurde zwar auf meinen Touren mitunter bestohlen und einmal mit vorgehaltener Waffe ausgeraubt, aber irgendetwas Schlimmes ist bislang nicht passiert. Behörden, in diesem Falle hauptsächlich Botschaften und die Visaformulare, nerven meist, sind aber nicht unüberwindbar. Leider habe ich auf dieser Reise ein Visum für Nigeria nicht bekommen, daher konnte ich das Land nicht besuchen. Das nigerianische Visum hätte ich in Berlin beantragen müssen. Das habe ich aber erst in den Botschaften in Accra und Lome erfahren. Für gewöhnlich beantrage ich die Visa auf Tour, von einem Land zum nächsten.

Radfahren soll Menschen in Afrika zu mehr Mobilität verhelfen. Das World Bicycle Relief macht sich beispielsweise seit Jahren für mehr Fahrräder in Afrika stark. Welche Bedeutung hat Radfahren in Afrika mittlerweile bekommen?

Das kommt stark auf das Land an. In ärmeren Ländern und vor allem ländlichen Gebieten ist der Besitz eines Fahrrades vor allem für Schulkinder und Studenten sehr wichtig. Oft werden statt Fahrrädern aber auch Motorroller oder Mopeds genutzt. In manchen Ländern, wie Uganda, Ruanda oder Burundi, habe ich sogar Fahrradtaxi gesehen. Auch Arbeiter transportieren viele Güter auf Fahrrädern. Allerdings werden die Räder dann oft nicht gefahren, sondern geschoben. Denn es geht nicht unbedingt um die Geschwindigkeit, sondern hauptsächlich darum, dass das Gewicht nicht getragen werden muss. Auf dieser Reise habe ich in fast jedem Land Eisverkäufer-Fahrräder gesehen: Wie ein Eiswagen, nur kleiner, mit einer Kühlbox am Lenker. Langstanzfahrten oder Radfahren als Freizeitspaß, wie in Europa, sind allerdings extrem selten.

Du warst mit einem Bambusbike von My Boo unterwegs. Das Unternehmen lässt seine Räder in Ghana fertigen. Warum hast du die Tour mit diesem Bike unternommen?

Ich habe über Ghana recherchiert, so wie ich es vor jeder Reise mache. Als Deutscher, der nach Ghana fährt, zu erfahren, dass es in Ghana eine Radfirma gibt, die nach Deutschland liefert, war schon ein wunderschöner, passender Zufall. Noch dazu versuche ich, jedes Jahr einen anderen Typus Fahrrad zu testen. Bambus bin ich noch nie gefahren, daher war es zusätzlich für mich von Interesse.

Bambusräder sind meist als Lifestyle- und Stadträder im Einsatz. Wie hat sich das Rad auf einer längeren, abwechslungsreichen Tour gefahren?

My Boo bietet sowohl Stadt- als auch Tourenräder und E-Bikes an. Ich habe mir ein leichtes Rennrad mit einer Einfach-Schaltung [ein Kettenblatt an der Kurbel mit bis zu zwölf Ritzeln am Hinterrad, d. Red.] zusammengestellt. Steile Hügel sind mit diesem Setup zwar schwerer zu erklimmen, aber zwei Faktoren machten diese leichter für mich: Erstens trage ich sehr wenig Gepäck mit mir, zweitens hatte mein Rad auch einen Pedelec-Antrieb. Die Reise war also nicht nur die erste, die ich mit einem Bambusrahmen gefahren bin, sondern auch meine erste E-Bike-Reise.

Die Straßen in Afrika sind nicht mit den unsrigen zu vergleichen. Sind Probleme mit dem Material während der Tour aufgetreten und wie konntest du diese beheben? Ein Fahrradfachhändler war ja sicherlich nicht in direkter Nähe.

Die Straßen waren ein Mix von sehr gut bis sehr schlecht. Probleme gab es kaum; hauptsächlich hatte ich mit Platten zu kämpfen. Ein Zoll schmale Rennradreifen neigen einfach leichter zu Durchschlägen. Ich hatte dazu eine einzelne gebrochene

Speiche und einen Riss im Bambusrahmen, welcher sich allerdings als harmlos herausstellte. Als geübter Tourenradler trage ich alles Wichtige an Werkzeug und Ersatzteilen bei mir. Bisher hatte ich auf keiner meiner Fahrten ein Radproblem, das mich zum Stoppen gezwungen hätte. Platten können geflickt, Speichen ersetzt, Brems- und Schaltzüge nachgestellt werden.

Ein Riss im Rahmen klingt aber gefährlich. Warum war dieser harmlos? Liegt das an der Materialeigenschaft von Bambus?

Keine Ahnung. Ich weiß über die Materialeigenschaften eben so viel wie jeder andere. Insgesamt hatte ich drei kleinere Risse und einen großen Riss. Als ich ihn das erste Mal entdeckt habe, war ich natürlich besorgt und habe My Boo geschrieben. Die Antwort war, dass der Riss harmlos ist und ich mir keine Sorgen machen soll. Glücklicherweise behielten sie Recht; er ist weder größer geworden noch hat er die Fahrt beeinträchtigt. Es war ein zwölf Zentimeter langer Riss im Unterrohr, mit dem ich ohne Probleme über 3.000 Kilometer gefahren bin.

Statement der Firma My Boo: "Der von uns verwendete Bambus ist ein Naturrohstoff. Aufgrund der Längsfaserung des Bambus kommt es in einigen Fällen während des Trocknungsprozesses oder auch danach zur Bildung kleinerer Faserrisse. Die Risse im Bambusrahmen entstehen längs der Faserrichtung und haben somit keinen Einfluss auf die Fahrstabilität oder die Stabilität des Rahmens. Ein Riss im Rahmen ist deshalb unbedenklich und die Funktionsweise des Fahrrads bleibt, wie das Beispiel von Patrick Martin Schröder zeigt, davon unbeeinflusst. Auftretende Haarrisse sollten jedoch mittelfristig behandelt werden, damit keine Feuchtigkeit in den Rahmen eindringt, was ihn langfristig schädigen könnte. Unsere Fachhandelspartner erhalten präventiv ein Reparaturkit, mit dem sie die Risse wieder verschließen können. Wir sind von der Stabilität des natürlichen Rohstoffs überzeugt und geben deshalb fünf Jahre Garantie auf unsere Bambusrahmen."

Hat dich deine Tour auch einmal in den Mampong District geführt, wo die Bambusräder von My Boo gefertigt werden?

Ja, mein letztes Ziel auf der Tour war die Werkstatt, in der die Rahmen hergestellt werden. Kwabena, der Besitzer, setzt sich auch privat sehr für die Firma ein. So habe ich in seinem Haus eine Nacht verbracht. Auch Felix, ein Deutscher, der derzeit einen Teil eines Freiwilligen Sozialen Jahres bei ihnen absolviert, wohnt dort. Die gesamte Belegschaft war sehr aufgeregt, als ich vorbei gekommen bin. Sie sehen meist nur die Rahmen, nicht aber die relativ teuren europäischen Räder, welche erst in Deutschland fertiggestellt werden. Darum war mein Besuch für beide Seiten ein Erlebnis.

Wie kann man sich den Arbeitsalltag dort vorstellen? Dreht sich in diesem Dorf alles um Bambusräder?

In der Werkstatt wird morgens angefangen, wenn Kwabena die Arbeiter mit seinem Pickup einsammelt. Alle wohnen in den umliegenden Orten und durch das Fehlen von öffentlichen Verkehrsmitteln wird sein Pickup als der „BambooBus“ bezeichnet. Zwei Fahrten und alle Arbeiter sind da. Es wird den Tag über gearbeitet, geschmirgelt, gefeilt, gesägt und geklebt. Gegen 17 bis 18 Uhr ist Feierabend und Kwabena fährt alle wieder nach Hause. Vielleicht etwas sozialer als eine Firma in Deutschland, aber nicht grundlegend anders.

Ich glaube allerdings nicht, dass sich viele Menschen in den Orten mit Bambus oder Bambusrädern beschäftigen. Die Fabrik ist ein kleines Geschäft unter vielen. Die Stadt Agona, zehn Kilometer entfernt, hat 70.000 Einwohner. Kumasi, 45 Kilometer entfernt, über zwei Millionen. Die zwei, drei Dutzend Arbeiter in der Bambusrahmenfabrik sind verhältnismäßig wenige.

Durfstest du auch einmal selbst Hand anlegen?

In der Werkstatt nicht, allerdings habe ich auch nicht darum gebeten. Felix, der ein halbes Jahr in der Gegend bleibt und ursprünglich bei einem Schulbau mitgeholfen hatte, arbeitet in der Werkstatt und baut Rahmen.

Mit welchen Rädern warst du ansonsten unterwegs und was muss bei der Wahl des Materials für eine lange Radreise beachtet werden?

Bisher bin ich mit einem Hardtail, einem [Citybike](#), einem Sportrad, einem [Trekkingbike](#), einem Rennrad, einem Fully, einem [Faltrad](#) und nun dem Bambusbike gefahren. Die Wahl des Rahmenmaterials ist rein persönliche Vorliebe, die kaum einen Einfluss auf die Tour hat. Aluminium ist meiner Ansicht nach die beste Wahl vom Preis-Leistungs-Verhältnis. Titan ist sicherlich die beste Wahl, wenn man nicht den Preis beachten muss. [Carbon](#) ist anfälliger für eventuelle Unfallschäden. Allerdings gibt es auch Leute, die mit Carbon um die Welt fahren.

Bambus ist zwar etwas schwerer als die Alternativen, aber ein echter Hingucker. Es hält auch strapaziöse Touren aus. So waren etwa drei Franzosen mit Bambus im Kaschmirgebirge unterwegs, oder ein deutsches Pärchen ist nach China gefahren. Oder halt meine Tour durch Westafrika.

Warum hast du dich auch einmal für ein Faltrad entschieden?

[Brompton](#) stellt die kleinstfaltenden und legendären Falträder her. So bin ich zumindest auf diese bestimmte Firma gekommen. Das Rad selber wollte ich für eine Reise durch kleine Inselstaaten und Länder mit geschlossenen Landesgrenzen. Ich habe inzwischen fast alle Länder auf allen Kontinenten bereist; die meisten fehlenden Länder sind Inseln. Dafür muss ich Flüge buchen, wobei ein Fahrrad sehr kompliziert zu transportieren ist. Falträder sind eine gute Lösung, wenn man viel fliegt. Auf einer Tour habe ich 15 Flüge mit dem Brompton gemacht, ohne dass ich weder für das Fahrrad extra zahlen musste noch eine Radbox brauchte.

Was sind deine nächsten Ziele?

Als nächstes Land will ich Algerien besuchen. Dann plane ich die Klettersteige in den Dolomiten und überhaupt Wandertouren in Europa. Mittelfristig befasse ich mich mit einer größeren Tour durch Ostafrika: Südsudan, Kongo, Uganda, Tansania, Madagaskar, Seychellen, Komoren und Mauritius. Dabei hoffe ich, den Kilimandscharo mit dem Fahrrad besteigen zu können. Der längste Downhill Afrikas ist ein aufregendes Ziel!

[Express-Bildauswahl \(11 Bilder\)](#)

[Erweiterte Bildauswahl zum Thema \(33 Bilder\)](#)

Passende Themen beim pd-f:

[Eurobike: Neues für die Radreise 2017](#)

[Dauerläufer und Weltenbummler: Mit dem Rad um die Welt](#)

[Radreise 2016: Große Abenteuer und kleine Touren](#)

[Tipps für die Radreise: Von der Wochenendtour bis zur Weltumrundung](#)

[Urlaub mit dem Fahrrad: Von diesen Radreisen träumt das Team des pd-f](#)

[20 Jahre, ein Werkstoff, drei Konzepte: Fahrradbauer feiern Jubiläen](#)

[Bikepacking oder Radreise: Die passende Ausstattung für die Fahrradtour](#)

Passendes Bildmaterial



