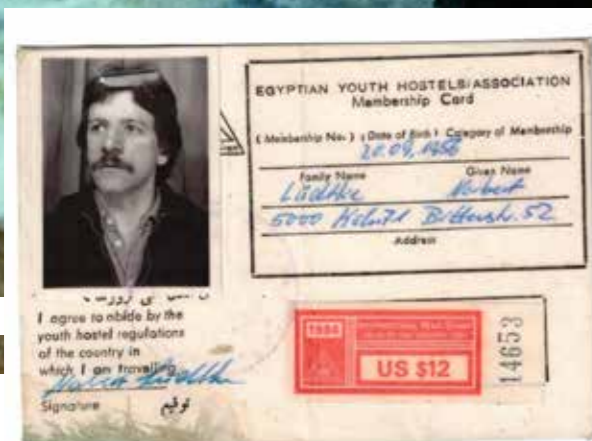


Bericht: Nordert Lüdtkke



Einreise vom Sudan nach Zentralafrika bei Birao.



Wie schaffen sie das nur immer? Nun, solange sie die Wahl haben nehmen sie den weniger ausgelatschten Weg.

Norbert, ein eher unauffälliger Mann mit langen Haaren ist durch nichts aus der Ruhe zu bringen und auf seinen Reisen in Afrika ist das sicherlich von Vorteil. Auch hier beim Kaffee sitzt er tiefenentspannt mir gegenüber und erzählt von seinen Reisen auf eine Art, die dazu einlädt gerne länger hier sitzen zu bleiben und zu horchen.

Besonders spannend finde ich die Geschichte, in dem ein Ungetüm von einem Faun vorkommt. Norbert hat sie schon einmal in dem Buch „Lust auf Abenteuer: vom Eismeer bis zum Regenwald“ erzählt (Herausgeber Peter Renz, Friedrichshafen: Gessler 1989):

Durch die Libysche Wüste

Das ganze Jahr '83 hatte ich Reisepläne entworfen, Details geplant: Nach Schwarzafrika sollte es gehen, ohne Frage. Auch

die Wüste wollte ich erleben, intensiv und tagelang, und den Dschungel kennenlernen.

Eine Route durch Tunesien, Algerien, Niger zur westafrikanischen Küste war ausgearbeitet, einschlägige Literatur gelesen, erfahrene Freunde befragt und die Fährverbindungen über das Mittelmeer ausgekundschaftet, als ich von dem Plan eines Bekannten hörte, mit einem geländetauglichen Lkw die Libysche Wüste zu durchqueren und durch Ägypten, den Sudan, Kenia, Uganda, Ruanda, Burundi, Tanzania, Sambia und Zimbabwe bis nach Kapstadt zu gelangen.

Genau das war schon auf früheren Reisen mein Traum gewesen: Routen, Rastplätze und Richtungen selbst bestimmen zu können. Über die Deutsche Zentrale für Globetrotter nahm ich Kontakt zu Reinhold auf: die Planungen steckten in der Endphase,

Teilnehmer wurden gesucht, ich war dabei. Adieu Westafrika, vielleicht beim nächsten Mal. Afrika bedeutet für mich Natur, wild und unerschlossen:

Damit wollte ich mich auseinandersetzen, meine Kräfte messen, Grenzen kennenlernen und überschreiten. Das Selbstverständliche in Frage stellen - Hunger, Durst, Erschöpfung, Hitze und Kälte erfahren. Was kommt danach? Welche Bedürfnisse entstammen der menschlichen Natur, welche der deutschen Konsumgesellschaft? Kann ich freie Entscheidungen treffen, wenn die Notwendigkeiten des Lebens in Frage stehen? Habe ich die Kraft, mein Leben selbstständig zu führen, das Nötige im rechten Augenblick zu tun? Ich werde die Städte vermissen, weil sie für mich sorgen; von ihnen erhalte ich alles, was bisher mein Leben ausgemacht hat: Kultur, Bildung, Unterhaltung, im Überfluß leben, Menschen kennenlernen und vergessen.

Nun habe ich den ersten Schritt getan auf einem Weg, an dessen Ende ich mich entscheiden muß: soll die Lust aufs Abenteuer, das unbändige Reisen mein Leben erfüllen oder werde

ich neue Möglichkeiten im Gewohnten entdecken?

Köln verlasse ich zwei Monate später an einem sonnigen Morgen Anfang November im Zug nach Athen, von Bahnsteig 2. Ich liebe diesen Bahnhof aus erblindetem Glas und rostigem Stahl - er birst von Leben - selbst nachts, selbst an Sonntagen. Dies ist ein Ort, an dem eine Reise beginnen kann - er entläßt mich freudig und gern; ich freue mich aber auch auf ein Wiedersehen.

Die Reise soll mir ein Spiegel sein; ein Teil meiner Erinnerungen wird sich im Tagebuch wiederfinden - Fotos sagen mir wenig. Selbst unbeschrieben ist das Tagebuch die Summe meiner bisherigen Beschäftigung mit Büchern; es steht für alle Bücher, die ich gerne gelesen habe, für mein Examen, meinen Beruf, es ist die Nabelschnur zur Heimat. Auf dieser Reise wird es

KEINE PANIK - das sollte mein Pol der Ruhe während etlicher Monate der Bewegung sein, außerhalb der Routine...

einen Zweikampf führen müssen mit den niedergeschriebenen Erinnerungen und Erlebnissen: Wer wird stärker sein? Ich bin gespannt, ob ich des Reisens überdrüssig werden kann.

KEINE PANIK - zwei Worte leiten mein Tagebuch ein, rot und dick und groß füllen sie die erste Seite. Eingeschlagen in derb-braunes Rindsleder, selbst gebunden und handgenäht, ist es in sieben Monaten quer durch alle Klimazonen und Jahreszeiten speckig geworden - unverwechselbar, schwer, mit abgeschliffenen, runden Kanten. Nur Kopf- und Fußsteg stehen ein wenig ab: Im siebten Monat mußte ich meine eiserne Geldreserve dem Buchrücken entreißen.

KEINE PANIK - das sollte mein Pol der Ruhe während etlicher Monate der Bewegung sein, außerhalb der Routine, bar alles Gewohnten: Das Schneckengehäuse des Alltags abgestreift und ausgesetzt dem Unbekannten eines fremden Kontinents. Es sollte mich daran erinnern, Besonnenheit

zu üben und das Meine zu tun. Mein Schneckenhaus ist nun der Rucksack: 20 kg sind noch zuviel, behindern das Reisen mehr, als sie es erleichtern. Aber was soll noch raus? Die Kleidungsstücke sind doppelt, manche dreifach; zwei Töpfe und eine Pfanne, die auch als Teller dient. Salz, Bundeswehr-Besteck, Sturmstreichhölzer, Kaffee, Reis, Trockengemüse, ein Kuppelzelt, ein Daunenschlafsack, Wanderstiefel und Sandalen, Geldgürtel, 200 kleine und kleinste Dinge bis runter zur Nähnadel. Alles will abgesichert sein: Wärme, Schlafen, Essen, Trinken, Gesundheit und die kleinen Geschenke für die Augenblicke, in denen ich ganz unten bin: Ein Kaugummi, ein Schokoladenriegel, ein Mini-Radio, ich bin doch kein Rüdiger Nehberg.

Eine Reise von tausend Meilen beginnt mit einem Schritt, sagt Konfuzius. Mein erster Schritt ist Athen. Fast dreitausend Kilometer liegen hinter mir, alle Veränderungen auf dem Weg habe ich Stück für Stück geschmeckt, gehört, gesehen: Die Natur macht keine Sprünge.

Zwei Tage später sitze ich im Flugzeug nach Kairo: Der zweite, größere Schritt. Drei Wochen habe ich jetzt Zeit, dann werde ich zum Hauptpostamt am Midan al-Ataba al-Chadra gehen und nach Post fragen. Dort wird dann ein Brief liegen, der den Beginn meiner bisher abenteuerlichsten Reise markiert, und ich werde den Ort erfahren, an dem sich unsere bunt gewürfelte Gruppe zur Abfahrt trifft. Kairo war Treffpunkt für die Gruppe, dort führten unsere Wege zusammen; die Teilnehmer kannte ich aus verschiedenen Treffen flüchtig: Unser Jüngste war Doro, 18 Jahre, Tierpflegerin aus Münster. Sie wollte endlich mal die ihr aus Käfigen bekannten Tiere in Freiheit sehen.

Theo, frischgebackener Jurist, war an Kultur und Geschichte der Länder stark interessiert. Georg, Flugzeugingenieur, querschnittsgelähmt und Reisender aus Leidenschaft seit 20 Jahren, tilgte weiße Flecken von seiner persönlichen Landkarte.



Der Vielstoffmotor des 6x6-Faun schluckte 1.800 Liter auf 940 km Sand.

Ute, wenige Tage nach dem Apothekerinnenexamen zusammen mit den anderen auf dem Weg nach Venedig, sucht neue Erfahrungen für ihren Lebensweg. Ulrike und Mathias, Studenten, werden von der Neugier getrieben und von der Langeweile des Semesters. Beide werden nach der Reise Afrikanistik studieren. Hardi, beurlaubter Lehrer, geht nach der Karriere zum ersten Mal hemmungslos seinem größten Hobby nach. Detlev ist Finanzbeamter, Anna hat ein Studium abgeschlossen; was sie bewegt, weiß ich nicht. Rainer, Werner, Richard, Manfred und Mathias sind Reisende aus Berufung. Etwas anderes kommt für sie nicht in Frage, nur der Stil unterscheidet sie. Fünfzehn Leute hatten sich so gefunden und einen Großteil ihrer Ersparnisse zusammgelegt zum Kauf des

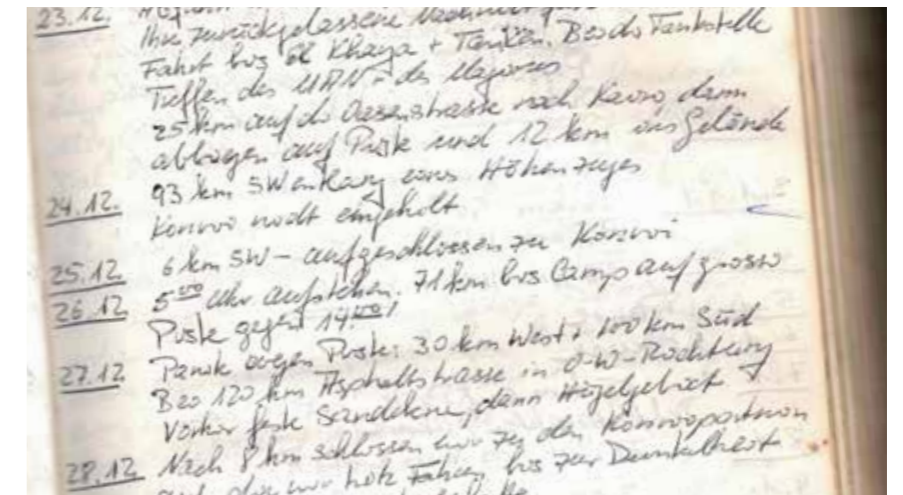
Ich hatte meinen Rucksack gut verstaut, unerreichbar für alle Hände, die von außen über die Ladefläche tasteten, und mir einen Platz gesucht...

FAUN: Er war ein plattschnäuziges, sandfarbenes Ungeheuer mit senkrecht stehender Windschutzscheibe und zurückgeklappter Abdeckung der Fahrerkabine. Dahinter lag in Kopfhöhe des Fahrers der Achtzylindermotor über der ersten von drei Achsen. 12,5 Liter Hubraum waren gedrosselt auf 180 PS und vertrugen jeden brennbaren Treibstoff. Zehn Meter Länge und 21 Tonnen Gewicht machten daraus ein dampfendes, rauchendes, lärmendes Monstrum. Ein Kraftpaket,

das niemals am Ende seiner Möglichkeiten schien. Unter der grünen, halbtonnenförmigen Plane verbargen sich Ende November ver mummt und frierend zehn der Reisenden und begaben sich nach Venedig, zur Einschiffung auf die Fähre nach Alexandria. Sturm, hoher Seegang und kalter Wind machten die Anreise zu einer Strapaze, alle Gedanken waren auf das warme Afrika gerichtet. In Alexandria angekommen, wurde das deutsche Zoll-

kennzeichen gegen ein ägyptisches ausgetauscht: Die Reise auf afrikanischem Boden konnte beginnen. Nur noch 223 Kilometer auf einer guten Asphaltstraße bis Kairo. Dorthin waren auch die übrigen fünf Reisenden unterwegs. Georg flog aus Deutschland ein, Hardi war schon einige Monate unterwegs und mit Ulrike und Mathias machte ich nun schon seit drei Wochen in Ägypten einen richtig erholsamen Urlaub – vor dem großen Abenteuer.

... Am Sonntagnachmittag, 15 Uhr. ging es los: Ich hatte meinen Rucksack gut verstaut, unerreichbar für alle Hände, die von außen über die Ladefläche tasteten, und mir einen Platz gesucht. Drei Leute konnten immer vorne sitzen, für weitere 16 boten die montierten Bussitze Platz. Die Pyramiden standen vor dem Hintergrund der Sandwüste, die hier am Rande von Kairo ihren Anfang zu nehmen scheint. Ägypter umstanden den Faun mit Kamelen und Pferden, sie wirkten klein, und wir schauten auf sie herab. Kalter Wind strich aus der Wüste, auch Kairo kennt manchmal eine Art von Winter, und wir verkrochen uns dick eingepackt in die Sitze. Der Motor dröhnte und alle Gespräche erstarben, als wir losfuhren. Die Straße führte uns um Kairo herum, dann am linken Nilufer über Sakkara bis nach Beni Suef. Freude erfüllte mich, obwohl Ungewißheit das Ziel war. Die Vibrationen des Motors waren für mich ein Maß für die ungeheure Kraft, mit der ich diese Reise begann. Trotz hielt ich dem Wind mein Gesicht entgegen. Die Brücke, auf der wir bei Beni Suef den Nil überqueren wollten, existierte nicht. Dies war nur der Anfang. In den nächsten Wochen blieb kein Tag ohne Enttäuschung. Vorerst konnte noch einige Tage relaxt werden: Von der Töpferstadt Quena, 642 Kilometer südlich von Kairo, nahmen wir die breite Asphaltstraße nach Port Safaga am Roten Meer, fuhren dann weiter südlich bis Marsa Alama, dem südlichsten für Touristen erlaubten Ort, und genossen das Meer und die warme Sonne. Erfahrungen wurden ausgetauscht.



Tagebuchauszug.



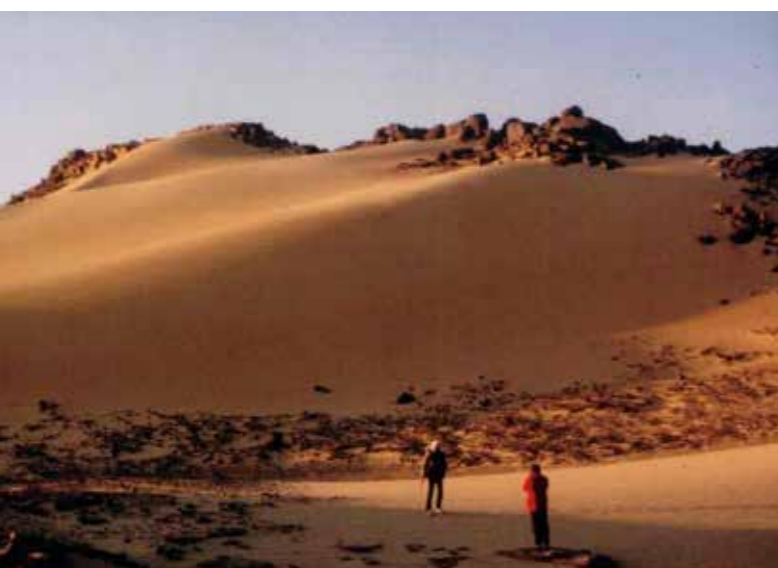
Statt Navi gab es alte britische Militärkarten 1:1.000.000.

Wünsche geäußert und Erwartungen beschrieben – war es doch das erste Mal, daß die Gruppe vollständig zusammen war. Auf der riesigen Ladefläche stapelten sich fünf Ersatzreifen, jeder 250 Kilogramm schwer, acht Fässer für Treibstoffvorräte und acht Kunststofftonnen für Trinkwasser. In Holzkisten waren die mitgebrachten Vorräte verstaut: Margarine, Marmelade, Wurst, Käse, Brot, Mehl, Fleisch, Zucker, Suppen ... Darüber kugelten während der Fahrt unsere Rucksäcke, Schlafsäcke und Unterlegmatten. Die seitlich unterhalb der Ladefläche angebrachten Fächer enthielten Ersatzteile und Werkzeuge. Pläne wurden gewälzt, jeder hatte noch Ideen für weitere Besorgungen, hier und da wurde Kritik an der

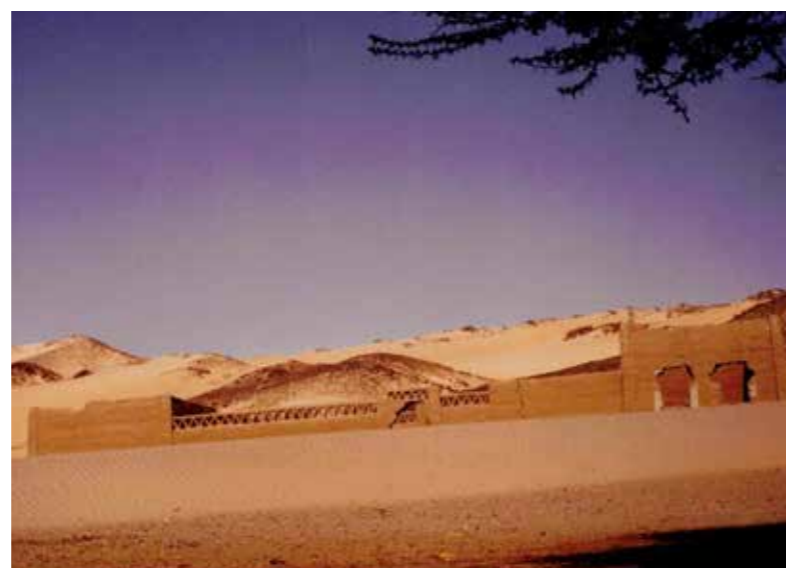
Vorbereitung geäußert, doch insgesamt überwog bei allen die Freude am Aufbruch. Auch die Reiseroute wurde neu diskutiert, mußte geändert werden, da ein Gerücht, das schon heimkehrende Afrikafahrer im November in Deutschland verbreitet hatten und das sich hier im Gespräch mit anderen Reisenden bestätigte, wissen wollte, daß die Ägypter keine Einzelfahrten mehr in den Sudan genehmigten, allenfalls monatliche Konvois unter Militärbegleitung anboten. Doch wir wollten mehr, wollten die Wüste erleben abseits von allen Routen. Auch andere motorisierte Afrikafahrer hatten keinen Sinn für den Militäarkonvoi, und so hatten wir uns mit vier anderen Gruppen außerhalb der Oase El Kharga verabredet, um



Friedensdemo-Aufkleber auf Bundeswehr-Materialtransporter, mit PLO-Tuch auf dem Beifahrersitz.



Hier findet man Faustkeile und Skelette.



Südlich vom Assuan-Stausee sind die Nildörfer verlassen.

uns von dort mit Karte und Kompaß auf eigene Faust durch die Libysche Wüste zu bringen, ägyptische Pisten und Militärstationen meidend.

... Einen halben Tag dauerte allein das Tanken: 1800 Liter Diesel wurden in die Fässer gefüllt, 200 Liter Motorenöl sollten den Motor schmieren. Den Markt in Luxor überfielen wir wie Heuschrecken: 100 Kilogramm Kartoffeln, 80 Kilogramm Orangen, 50 Kilogramm Tomaten, 40 Kilogramm Zwiebeln und 200 Eier wurden eingekauft. In Asiuat schließlich bunkerten wir 1000 Liter Wasser.

Als wir fertig waren stellten wir fest, daß der Wagen falsch beladen war, das Gewicht lag zu weit hinten, nun mußte umgebaut werden. 10 Tonnen Ladung wurden bewegt und gesichert, denn selbst die schweren Tonnen heben bei einem Schlagloch ab und machen sich selbständig. Mit Seilen, Drähten, Eisenwinkeln, Knoten und Schrauben wurde die Ladung in der Wagenmitte so verzurrt, daß sie uns nicht mehr gefährlich werden konnte - zwei Tage dauerte der Umbau.

Am 23. Dezember verließen wir die Asphaltstraße, 25 Kilometer hinter der Oase El Kharga und zwischen zwei Militärkontrollen. Die vier anderen Wagen erwarteten uns bereits: Ein Magirus-Lkw, ein MAN, ehemals Sanitätsfahrzeug der Bundeswehr, ein Toyota Landcruiser und ein Unimog. 12 Kilometer fuhren wir südwestlich ins Gelände, um außer Sichtweite der Straße zu kommen, und schlugen unser erstes Camp auf. Wir waren in der Libyschen Wüste.

Die ersten Schritte auf einem uralten Karawanenweg waren getan. Darb el Arbain, die Straße der 40 Tage, war eine der großen Verbindungwege durch die Sahara, zwischen dem schwarzen und dem arabischen Afrika. Schneller als in 40 Tagen war die Strecke vom sudanesischen El Fasher über eine Kette von Oasen bis nach Asiuat am Nil nicht zu schaffen. Insgesamt 1800 Kilometer Wüste mußten Menschen und Tiere ertragen, bei eiserner Karawanendisziplin: Wer es nicht schaffte, blieb zurück. Der einzige Europäer, der jemals eine dieser Karawanen begleitete, war der Britte William Brown. 1793 ritt er diese Strecke mit einer Karawane von 500

Kamelen, die beladen waren mit allem, was Schwarzafrika zu jener Zeit zu bieten hatte: Sklaven, Elfenbein, Affen, Papageien, Nashorn ...

Die Spuren der alten Reisenden zeigen auch heute noch den Pistenverlauf an: Zahllose, von der Sonne gebleichte Kamelgerippe, in den Sand gesteckte Holzpflocke, Steinhäufen und seit einigen Jahrzehnten auch Öltonnen, manche davon aus dem Krieg. Verläßt man aber die Piste und zieht tiefer in die Libysche Wüste auf den Dschebel Uweinat zu, dem umstrittenen Drei-Länder-Eck zwischen Ägypten, Libyen und dem Sudan, so begibt man sich in die letzte völlige Einsamkeit der Sahara.

In den Zwanziger und Dreißiger Jahren dieses Jahrhunderts gelangten erstmals Expeditionen hierher: 1925 Prinz Kemal ei Din Hussein mit Citroen-Kettenfahrzeugen. Rei-

Es ist nicht die Frage ob was kaputt geht, die Frage ist wann!

fenspuren bleiben jahrzehntelang erhalten, alte Fässer und Kisten fanden wir, manchmal Papierfetzen an ehemaligen Lagerfeuern. Seit Jahren, Jahrzehnten unberührt liegende Wein- und Whiskyflaschen sind von Sand und Wind blind geworden, Metallstücke aber blank poliert, rosten nie ...

... Der Darb ei Arba'in wollen wir in weitem Abstand folgen, aus Furcht vor Kontrollen. So schlagen wir einen weiten Bogen durch die Wüste, Richtung Libyen. Vom ersten Tag an fallen wir gegenüber den anderen zurück: Der Lkw ist zu schwer für den Sand der Wüste, die Reifen taugen nur auf normalen Böden. Wir lassen Luft ab, um die Auflagefläche zu vergrößern. Heilig Abend: Das erste Erwachen in der Wüste ist begleitet vom kalten Wind, der es mir schwer macht, den Daunenschlafsack zu verlassen. Wer zuerst wach ist, kocht Kaffee. Heißer Kaffee ist an diesen Morgen das Wichtigste. 93 Kilometer zeigt der Tacho nachmittags an; die Konvoipartner

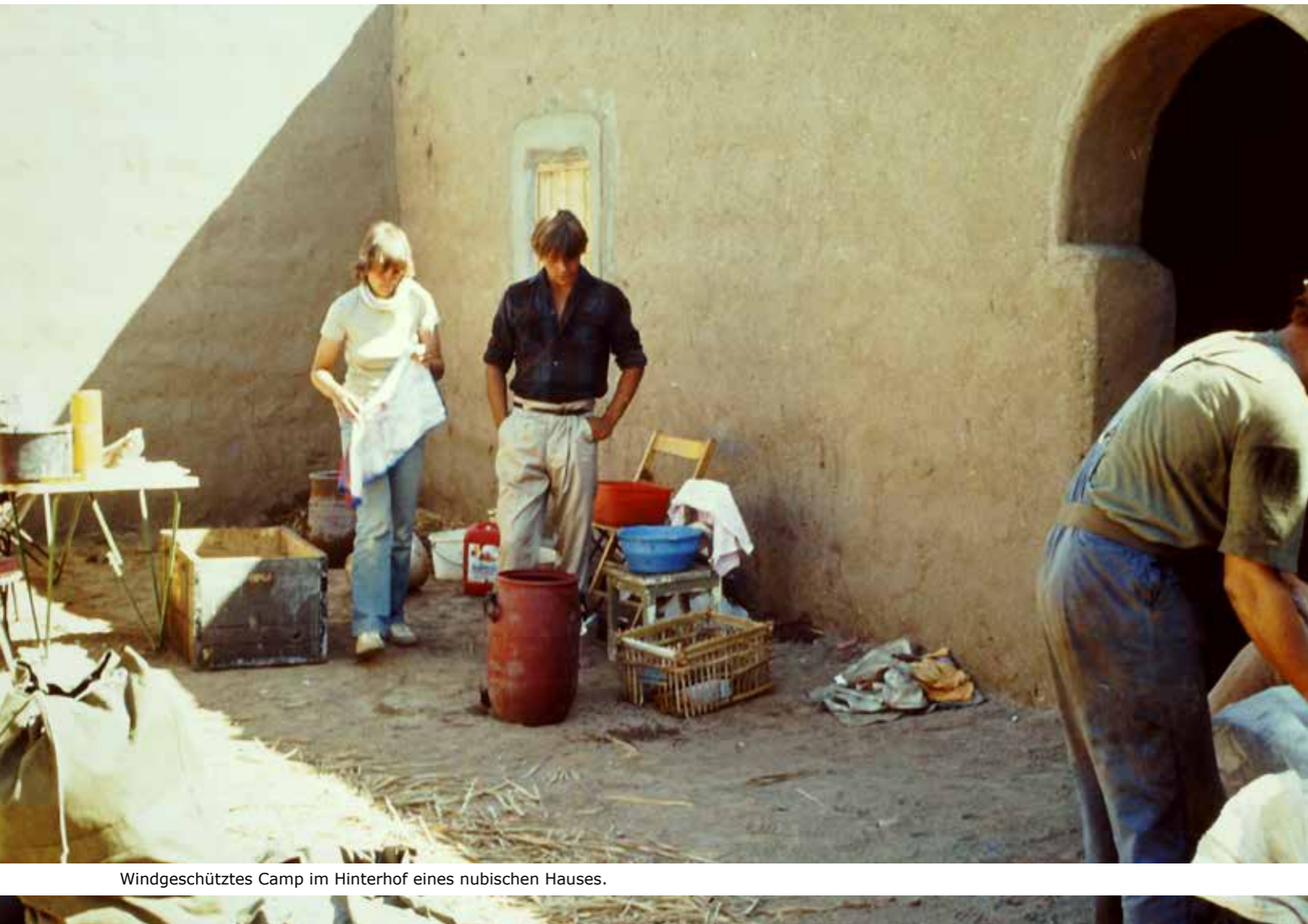
sind schon lange nicht mehr in Sicht, den ganzen Tag sind wir ihren Spuren gefolgt. Die Gegend ist felsig, unübersichtlich, unüberschaubar. Hügelauf- und abwärts kämpft sich der Faun wie ein urweltlicher Saurier. Felsstufen und Steine erschüttern die Ladefläche; täglich müssen wir jetzt die Seile spannen, Knoten erneuern, Schrauben anziehen. Hinter Kurven erwarten uns Sandverwehungen, bremsen die Fahrt und mildern die Erschütterungen.

Noch sind die Spuren unserer Partner eindeutig: Auch sie hatten zu kämpfen - wir sehen tiefe Löcher, es wurde geschaufelt. Schleifspuren der Sandbleche führen bis auf festen Untergrund und wurden dort wieder verladen. Der Wüstenboden hat ein gutes Gedächtnis.

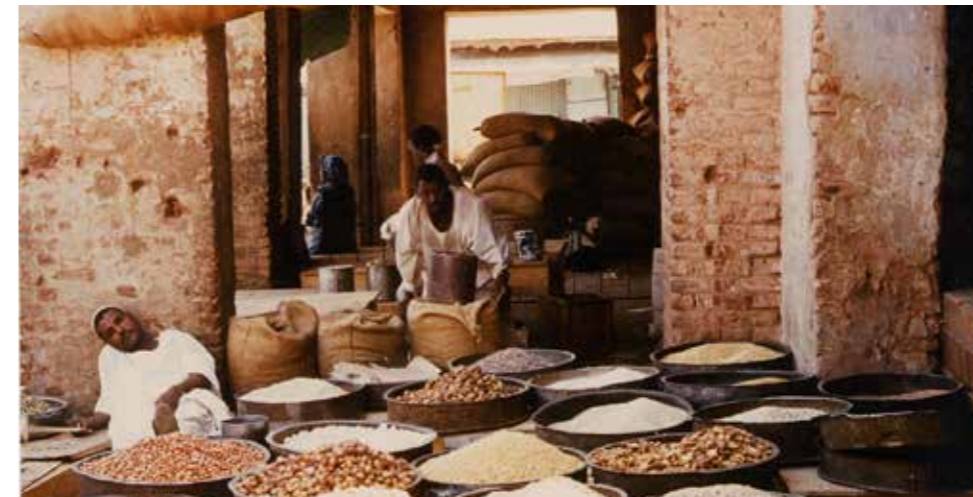
Um vier machen wir Schluß. In zwei Stunden geht die Sonne unter, dann wird es sofort dunkel, ohne Dämmerung. Bis dahin haben wir Zeit, es uns gemütlich zu machen: Ein Zelt aufzuschlagen oder uns hinter Kisten in den weichen Boden einzugraben, geschützt vor dem ewig andauernden Wind. Die Aufgaben sind geteilt. Eine Gruppe entlädt den Lkw, eine andere beginnt mit den Vorbereitungen zum gemeinsamen Essen, Ulrike und Matthias bereiten ein Brot vor. Sie backen es noch kurz vor Mitternacht in einem Blechkasten auf dem Benzinkocher; es schmeckt von Tag zu Tag besser - eine Scheibe erhält jeder, ein größeres Brot paßt nicht in den geölten Bräter.

Heilig Abend: In Deutschland wird Weihnachten gefeiert, mehr oder weniger gleich bei all unseren Verwandten. Aus Eiern, Milchpulver, Zucker und Rotwein kochen wir eine Art Pudding und feiern auch. Die Stimmung am klapprigen Tapeziertisch schwankt zwischen Euphorie und melancholischer Nachdenklichkeit. Der ehemals eingepackte Dresdner Christstollen hat mir schon vor drei Wochen den Rucksack vollgekrümelt, jetzt hätte ich ihn gerne.

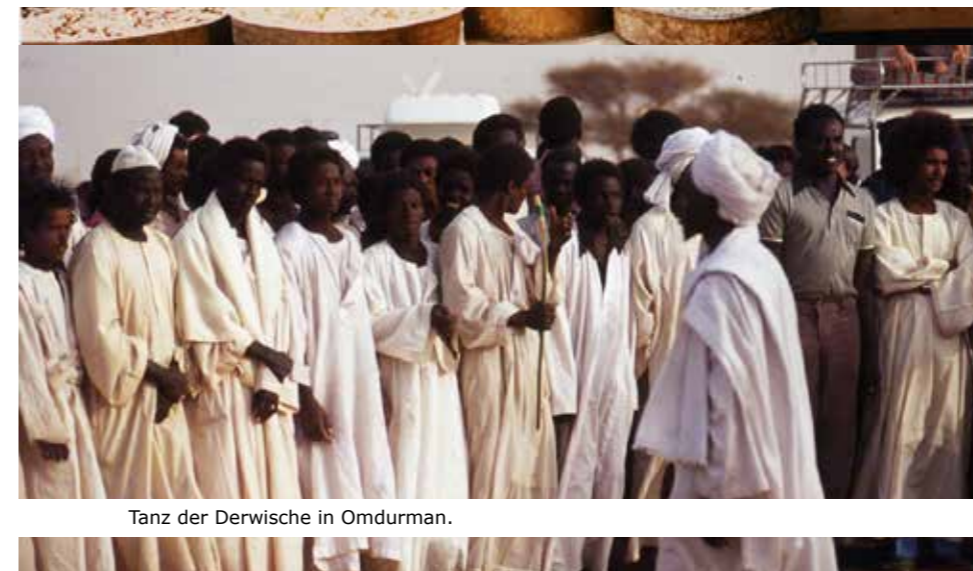
Sonntag mittag fahren wir weiter, nach sechs Kilometern treffen wir auf das Camp unserer Konvoipartner. Wir bleiben heute in diesem Camp und besprechen abends den weiteren Weg. Dabei orientieren wir uns an Gerüch-



Windgeschütztes Camp im Hinterhof eines nubischen Hauses.



Marktszene in Khartoum.



Tanz der Derwische in Omdurman.

ten, Vermutungen, Annahmen; einzig solide Basis sind die alten englischen Militärkarten im Maßstab 1:1 000 000. Aber auch darauf überwiegen die weißen Flecken; Gebiete von der Größe des Saarlandes werden beschrieben als: Uneven plateau of very sharp rough limestone oder eine Aussicht: Hills visible to NNW oder die Kennzeichen einer Piste: Camel route one mile wide marked by white bones. Montag morgen stehen wir um fünf Uhr auf, damit wir um acht fahrbereit sind, schneller geht es wohl nicht mit so vielen Leuten. Wir schaffen 71 km und überqueren am Nachmittag eine markierte Route, breit und voller Spuren. Um Entfernung zu dieser Piste zu bekommen, schwenken wir dienstags auf Kurs West und halten uns erst nach 30 Kilometern wieder südlich.

Ich erlebe in dieser Nacht erstmals den Schrecken der Wüste...

Unser Erstaunen ist unglaublich, als wir nach weiteren 90 Kilometern eine zweispurige Asphaltstraße überqueren, die in Ost-WestRichtung verläuft und auf keiner Karte zu finden ist. Militärische Nutzung in Richtung Libyen ist unsere einzige Erklärung, denn für Touristen ist dieser Teil der Wüste verboten. Erschreckt fahren wir weiter bis zur völligen Dunkelheit und halten erst, als wir die Spuren der Konvoipartner nicht mehr erkennen können. Die Geräusche und Lichter von drei Autos vernehmen wir in dieser Nacht auf der Asphaltstraße. Aus Angst,

erwischt zu werden, bleiben wir den ganzen Abend im Dunkeln, Taschenlampen und Petromax bleiben außer Betrieb, der Feuerschein des Kochers wird abgeschirmt. Ich erlebe in dieser Nacht erstmals den Schrecken der Wüste, als ich, den Wagenspuren unserer Konvoipartner folgend, in die Wüste hinausgehe. Nur mit den Füßen kann ich die Spuren im Sand tasten, sehen kann ich sie nicht. Es ist Neumond, unterhalb des Horizonts herrscht einheitliches Schwarz, den Hügel vor mir erkenne ich nur als schwarzes Loch ohne Sterne, Eine Stunde vielleicht

folge ich den Spuren, der Boden wird langsam fester, Sand weicht Stein, dann kann ich die Spuren vom Untergrund nicht mehr unterscheiden. Nur noch einige Meter trennen mich von der Hügelkuppe, so scheint es mir, und ich möchte feststellen, ob ich von dort nicht die Lichter unserer Reisekameraden sehen kann. Der Weg war weiter als ich dachte, und als ich die Kuppe erreiche, dehnt sich nur endlose Schwärze vor mir, ob Hügel folgen oder Tal, oder sich eine Ebene vor mir ausdehnt - ich kann es nicht ausmachen. Langsam taucht ein Gefühl der Verlorenheit auf. Ich glaube, mich im absoluten Nichts zu befinden. Meine Sinne weiten sich, sind bereit, jeden Ton, jeden Funken aufzunehmen — doch da ist nichts. Kein Rascheln, kein Tierlaut unterbricht diese Stille. Einzig die Sterne stehen unbeweg-

lich, der kalte Wind streicht gleichförmig um mich herum, Zeit hat keine Bedeutung mehr. Das Bedürfnis entsteht, mich dieser Natur anzupassen, mich hinzusetzen und zu Stein zu erstarren, den Wind teilnahmslos und gleichmütig zu ertragen, das Licht der Sterne zu schlucken. Im Laufe der Jahrhunderte würde ich schmelzen: Die Erosion macht alles zu Sand. Es liegt eine unbestimmbare Großartigkeit in dieser Form der Hingabe. Die Entscheidung, den Weg zurück zu finden, zerreißt den Zauber des Augenblicks. Vielleicht war es nur ein vom Wind herübergewelter Gesprächsfetzen aus dem Camp, der mich aufrüttelte, oder es war meine fehlende Demut vor der Natur, die in mir den Gedanken an das Ziel meiner Reise und an die Lust am Leben aufgenommen ließ.

Zwar weiß ich noch nicht wie, aber ich werde meinen Sinnen eine Orientierung bieten, die mich zurückführt. Ob es nun die schwarze Silhouette des Horizonts oder ein mir eingprägtes Orientierungsmuster des Hinwegs war, das mich die Spuren im Sand finden ließ, weiß ich nicht, doch mir schien die halbe Nacht vergangen, als ich mich auf dem sicheren Rückweg wußte und Stunden später zurück ins Lager fand.

... Am Donnerstag verzeichnet das Tagebuch: In acht Stunden auf 220° fuhren wir 25 Kilometer, wir verbrauchten 150 Liter Diesel. Bei dieser Reisegeschwindigkeit gehen viele zu Fuß, der Lkw gräbt sich hinterher. Einzige Abwechslung sind hin und wieder Reifenspuren, die links aus dem Nichts erscheinen und rechts im Nichts verlaufen. Hin und wieder ein Kieselstein, öfter noch Kamelgerippe ... Freitag, 30. 12.: 35 km. Richtung 220°. Eine Dünenkette verschwindet im Laufe des Tages am Horizont hinter uns, eine neue wird im Südwesten sichtbar. Zum ersten Mal müssen wir tagsüber nachtanken - 200 Liter Diesel haben nicht ausgereicht. Es werden ständig Witze über den vielen Sand und die Belebung des ägyptischen Dieselabsatzes durch unseren FAUN ausgetauscht.

Der zweite Samstag in der Wüste: 41 km, Richtung 210° - 220°. Die Ebene verläuft jetzt in schwachen Wellen, gerade hoch genug, um nicht weiter als bis zur nächsten Welle schauen zu können. Neujahr. Neun Flaschen Rotwein, die noch von Weihnachten übrig waren, sind jetzt auch leer.

... Der FAUN verbraucht zwei bis sechs Liter Diesel pro Kilometer! Das liegt weit oberhalb aller Planungen. Der Motor versagt hin und wieder seinen Dienst, meist weil die Treibstoffleitung verschmutzt ist oder die Treibstoffpumpe wieder mal einen Aussetzer hatte. Mit wechselnder Unterstützung beschäftigt sich Manfred täglich 3 bis 4 Stunden mit der Wartung und Pflege des Wagens. Den Reifendruck haben wir fast täglich verringert, mittlerweile auf drei statt sieben atü, um besser auf dem Sand zu liegen. Wir müssen dabei vorsichtig sein, weil wir die Reifen nicht mehr aufpumpen können: der Reifenfüll-

schlauch verschwand schon am ersten Tag.

Die einzuschlagende Richtung wird eingehend diskutiert: Die Spuren der ehemaligen Konvoipartner auch weiter zu folgen, fehlt jedes Vertrauen, sie fahren immer noch südwestlich. In Richtung Süden erwarten uns noch 1000 Kilometer Wüste. Schätzungsweise 250 Kilometer in östlicher Richtung müßten wir auf die Ufer des Assuan-Stausees stoßen, Straßen und Versorgungsmöglichkeiten gibt es dort aber nicht. Wir entschließen uns, in südöstlicher Richtung zu fahren. Das gibt uns jederzeit die Möglichkeit, zum Nil abzuschwenken, bringt uns andererseits aber auch näher an bewohnte Ortschaften im Sudan. Es gehört ein gutes Stück Mut zu dieser Entscheidung, und fortan war die Hälfte der Gruppe intensiv mit Karte und Kompaß und Dreiecksberechnungen beschäftigt.

Montag, der zweite Januar: Allen Berechnungen zufolge muß heute der Nil in Sicht kommen. Der Ost-Anteil unserer Route wird stärker, wir schaffen sogar 100 Kilometer, dennoch keine Anzeichen des Flusses. Galgenhumor schlägt in vielen Gespräche durch und wir übernachten in einer passenden Gegend: Aus einem Gebiet mit runden Hügelkuppen, die an stark miniaturisierte Vulkane erinnern, kamen wir zwischen schlanke, spitze Hügel aus schwarzem Gestein, die Landschaftsformation erinnert an Ausschwemmungen durch abfließendes Wasser.

Dienstag. Aus dem Galgenhumor wird Panikstimmung, nachmittags fahren wir direkt Richtung Ost. 111 Kilometer und immer noch kein Fluß. An jedem Hügel wird Halt gemacht, Angst in Aktion umgesetzt und von der Hügelkuppe Ausschau gehalten. Beim Abstieg von einem dieser schwarzen Hügel bei Kilometer 50 findet Werner zwischen dem Geröll unter einem Felsvorsprung ein menschliches Skelett mit einem Fetzen Tuch, daneben einen Stock und das Gerippe einer sehr kleinen Schlange. Schon bei der ersten Berührung fällt der Schädel auseinander. Mir wird die Gegend unheimlich, die Stille wirkt zunehmend bedrohlich, und ich gäbe was



Wieder ein paar Liter Treibstoff - der war überall knapp.



Mir wird die Gegend unheimlich, die Stille wirkt zunehmend bedrohlich...

drum, diesem ständigen Wind nur eine Stunde entkommen zu können. Manchmal habe ich das Gefühl, beobachtet zu werden. Ich muß hier weg. Pro Kopf haben wir noch 20 Liter Wasser, gewaschen hat sich schon seit Tagen niemand mehr, allmählich trinke ich meine Rationen bewußter. Zähneputzen ist Luxus. Beim Tanken wechseln wir uns ab. Da die Pumpe defekt ist muß der Diesel über einen Schlauch mit dem Mund angesaugt werden. Der Dieseldeschmack bleibt tagelang im Mund, einige Tropfen geraten immer bis in den Magen und melden sich noch lange.

Heute haben wir nur 100 Liter Diesel verbraucht, gestern noch 200 Liter; je nach Bodenbeschaffenheit reicht der Rest für 1 bis 3 Tage. Diesel wird für uns wichtiger als Wasser und Nahrung; bei jedem Tanken mischen wir Motoröl und Waschbenzin bei, der Vielstoffmotor kann's vertragen. Mittwoch. Ein Teil der Gruppe versinkt in Lethargie, die anderen halten weiterhin Ausschau nach dem Nil. Detlev wird hysterisch und redet ununterbrochen; Anna verkrampft sich auf ihrem Sitz und macht sich ganz klein; Hardi redet ständig von Not-situationen und stellt Verhaltensregeln auf. Dann schaffen wir es doch, schaufeln Sand, legen Steine unter

und kommen wieder frei. In dieser Situation erscheint uns der Anblick des gemächlich dahinströmenden Flusses, der sich uns nach Umfahren der nächsten Düne, 100 Meter weiter, eröffnet, als schiere Illusion: Kann das der Nil sein? Warum hat er sich nicht angekündigt mit Vögeln, Sträuchern, Gras oder dem Rauschen eines Wasserfalles? Nach einer Schrecksekunde läuft jeder los, auf dem kürzesten Weg zum Ufer. Sogar Manfred steigt aus, der ewige Fahrer verläßt zum ersten Mal den Wagen.

Dieser Fluß ist mir zum Symbol geworden für Sicherheit und Geborgenheit. In Kairo, 1500 Kilometer nilabwärts, habe ich ihn mit Respekt betrachtet, aber auch mit Ekel bei dem Gedanken an den Schmutz der 40 Millionen Menschen an seinen ägyptischen Ufern, nicht einen Finger hätte ich hineingetaucht aus Furcht vor der Bilharzia, dem parasitären Wurm, unter dem in Afrika 200 Millionen Menschen leiden. Jetzt könnte ich hineinspringen, ihn umarmen, kein Gedanke mehr an Krokodile, und lasse meine Arme umströmen von diesem Überfluß an Wasser ...

So weit, so gut: Norberts Reise-Vita

- **Marokko 1977** (Interrail 4 Wochen)
- **Syrien, Jordanien, Israel, Ägypten, Sudan, Kenia 1978-1982** (ca 9 Monate) Mehrere Reisen mit Rucksack in öffentlichen Verkehrsmitteln und auf Lkw
- **Transafrika November 1983 bis 1984 (7 Monate)** Mit einem Faun 6x6 von Ägypten durch die Libysche Wüste in den Sudan und nach Bangui (Zentralafrika) ... und weiter mit einem Magirus Mercur von Bangui durch Zaire, Ruanda, Burundi, Uganda, Kenia (ca. 11.000 km) Botswana, Simbabwe, Südafrika (6 Wochen)
- **Südliches Afrika:** Mit öffentlichen Verkehrsmitteln, in einem gemieteten Ford Laser und einem Mitsubishi L300 unter anderem zu den Highlights: Okavango, Chobe, Hwange, Matopos, Old Zimbabwe, Victoria Falls (ca. 6.000 km)
- **Tibet & China & Nepal 1987** (6 Wochen) Mit dem Rucksack in öffentlichen Verkehrsmitteln von Hongkong nach Kathmandu via Chengdu und Lhasa (ca. 5.000 km).
- **Bergtouren 1988 bis 1994** Freiklettern, Alpine Hochtouren und Langstreckenwandern im Durmitor-Gebirge (Jugoslawien), in den Alpen (Österreich, Schweiz, Italien, Montblanc), in den Pyrenäen (Frankreich), auf Teneriffa, in der Pfalz, im Isergebirge, im Böhmerwald, im Weserbergland und in der Eifel
- **Seit 1999 reisen Sonja & Norbert gemeinsam**
- **Transasien Seidenstraße 1999 (7 Monate)** Von Köln nach Kirgisistan mit einem 17 Jahre alten Ford Escort, via Italien-Griechenland-Türkei-Iran-Turmenis-

tan-Uzbekistan, über den Karakorum-Highway durch Pakistan nach China, mit einheimischen Lkw von Kashgar durch Westtibet (Kailash) nach Lhasa, mit öffentlichen Verkehrsmitteln von Kathmandu durch Indien auf die Andamanen (ca. 15.000 km).

- **Transasien Transsibirien 2002 (7 Monate)** Mit dem Ruck-

sack in öffentlichen Verkehrsmitteln: Saarbrücken-Kiel-(per Schiff)-Sankt Petersburg-Moskau-(Transsibirische Eisenbahn)-Irkutsk-Mongolei-China (Beijing, Xian, Wuhan, Chongqing, Kunming)-Thailand-Burma (ca 18.000 km)

- **Südostasien 2010 (3 Monate)** Mit dem Rucksack in öffentlichen Verkehrsmitteln und Mopeds

durch Thailand, Laos und Kambodscha (ca. 6.000 km)

durch Thailand, Laos und Kambodscha (ca. 6.000 km)

- **Südafrika 2011 (6 Wochen)** Mit dem Mietwagen durch Südafrika (10.500 km)

• **Madagaskar 2011 (6 Wochen)** Von Antananarivo nach Tolear mit dem Rucksack in öffentlichen Verkehrsmitteln und in einem Auslegerboot entlang der Küste (ca 3.000 km)

- **Südasien 2012 (6 Wochen)** Mit dem Mietwagen durch Sri Lanka (ca. 3.000 km)

• **Südliches Afrika 2013 (3 Monate)** Im Toyota Hilux durch Südafrika, Namibia, Botswana mit Durchquerungen von Central Calahari und Kaokoveld (13.400 km)

• **Von Südafrika nach Ruanda und zurück 2014 (4 Monate)** Im Toyota Hilux von Kapstadt nach Ruanda und zurück nach Johannesburg, via Mosambik, Simbabwe, Mosambik, Malawi, Tansania, Ruanda, Burundi, Tansania, Simbabwe (18.400 km)

• **Von Südafrika nach Kenia 2015 (4,5 Monate)** Mit dem Toyota Hilux von Johannesburg nach Nairobi, via Simbabwe, Sambia, Tansania, Uganda, Kenia (14.300 km)

• **Äthiopien 2016 (3,5 Monate)** Im Toyota Hilux von Nairobi nach Äthiopien und zurück (11.400 km)

• **Von Kenia nach Südafrika 2017 (2,5 Monate)** Im Toyota Hilux von Nairobi nach Johannesburg via Tansania, Sambia, Botswana, Südafrika (9.000 km)

• **Botswana 2018 (6 Wochen)** Im Toyota Hilux durch den Kgalagadi Transfrontier Park in Botswana und Südafrika (4.000 km).



Norbert Lüdtkke mit Sonja Roschy, zusammen in Afrika unterwegs und vielen bekannt von Sonjas Fernwehtreffen.