

DM 9,80 · November/Dezember Heft 6/1998

ÖS 70,00 · SFR 9,80 · LIT 9,700

DKK 40,00 · LUF 23,00 · FF 40,00 · PTS 1100

FT 1200 · CZK 180,0 · SKK 180,00

ON rout'

Das Motorradmagazin
für Menschen
unterwegs

Reportagen

Sinai
Kambodscha
Südamerika

Sport

Transdanubia
X-Track

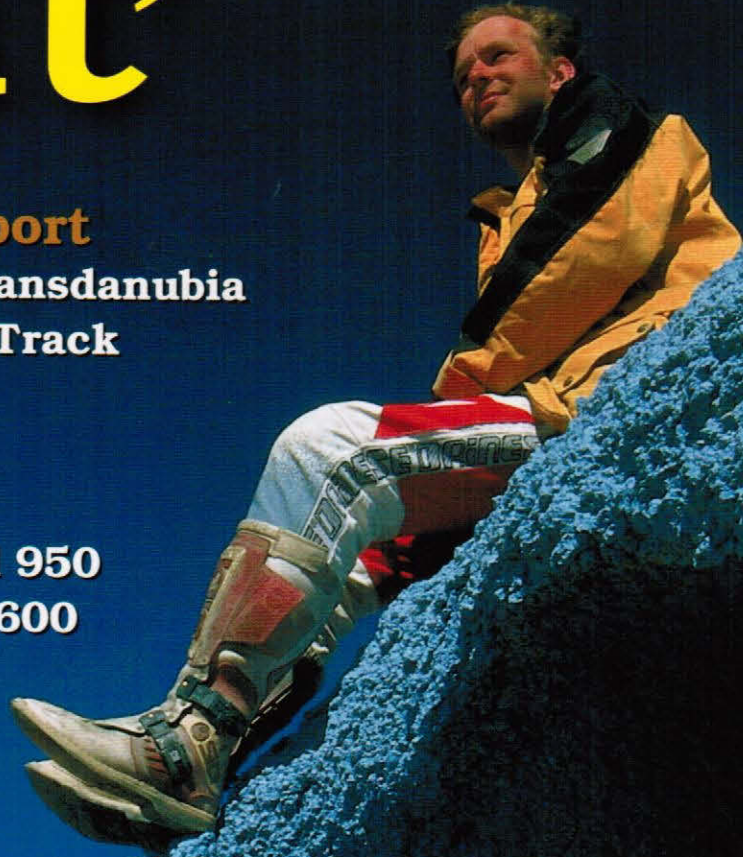
Offroad

Die Technik der Highland 950
Husaberg FE 400 E & FE 600
Husqvarna »Dual« TE 610 E

Onroad

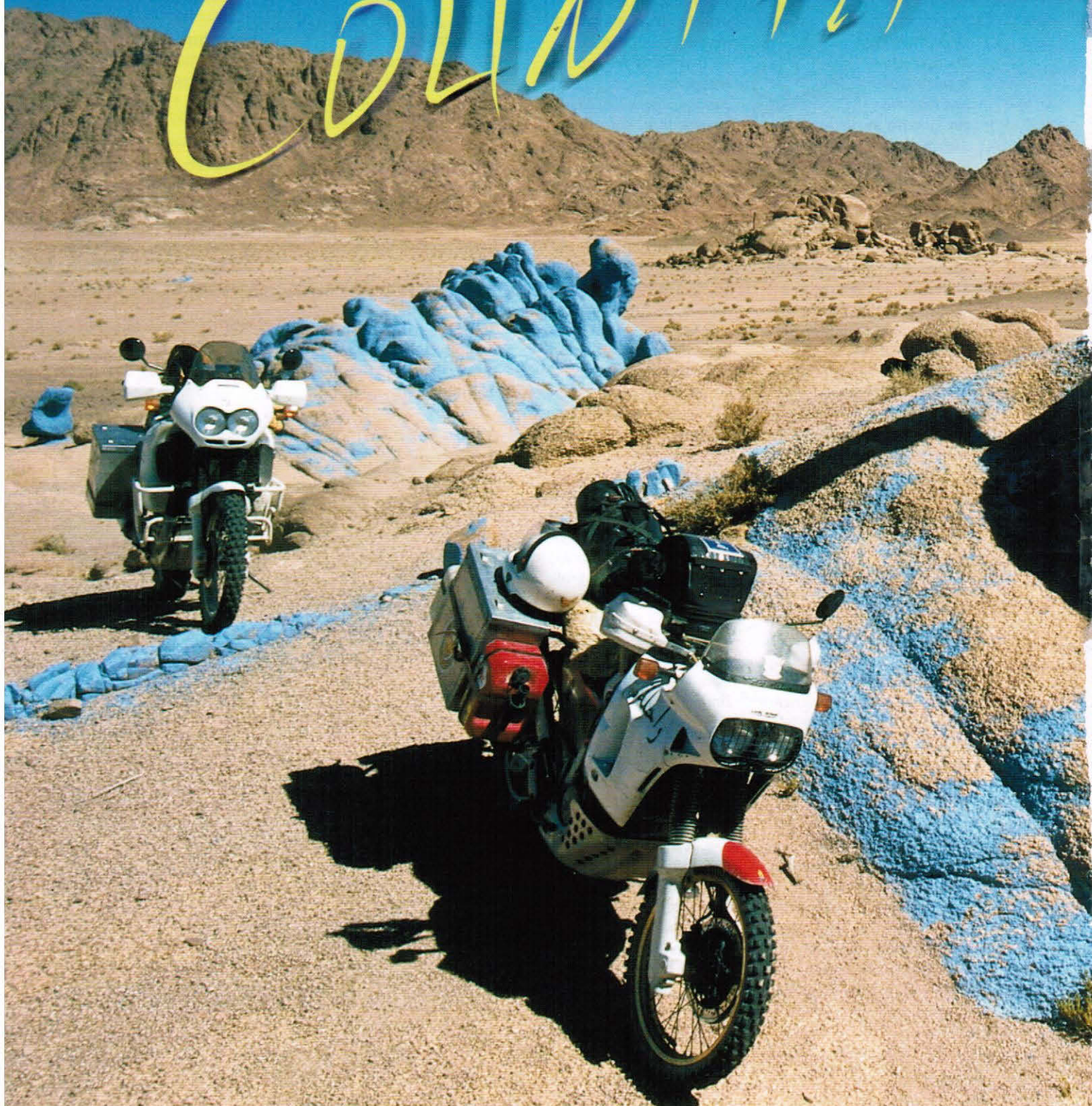
Honda Deauville
Yamaha XVS 1100 Dragstar

Intermot-Nachlese



4 594470 509803

GODS OWN COUNTRY





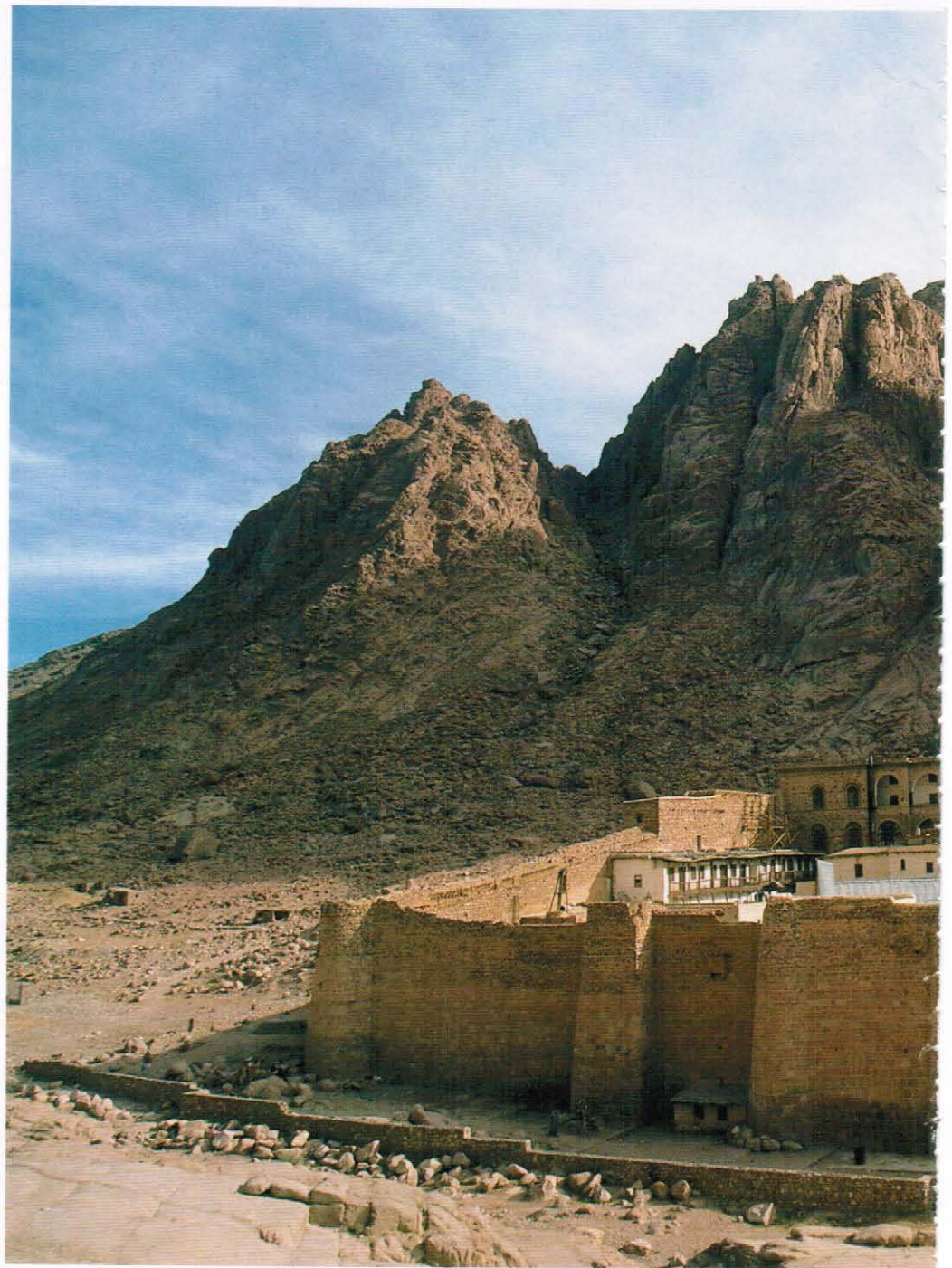
Halb Afrika, halb Asien, auf dem Sinai prallen die Kontinente aufeinander. Von alters her Zankapfel der Nationen und schon immer schwer zugänglich, hat er sich seine Eigenheiten zwischen den schroffen Gebirgswüsten und der tropischen Unterwasserwelt des Roten Meeres bewahren können. Guido Bergmann und Dirk Schäfer bereisten die Halbinsel, auf der schon Moses unterwegs war. (Fotos & Text Dirk Schäfer)

This man will help you", bedeutet uns ein khakifarben gekleideter Offizier und weist auf den Mann in schwarzer Uniform. „Tourist Police“ steht auf seiner roten Armbinde. Unter dem schwarzen Barett schaut ein freundliches Gesicht hervor. Genau der richtige Mann, der uns durch die Mühlen der ägyptischen Einreisebürokratie im Hafen von Nuweiba bringt. „No problem“, versichert er sogleich, und in den nächsten fünf Stunden dürfen Guido und ich erleben, daß er in der Tat kein Problem hat, während wir ein undurchschaubares Formular nach dem anderen ausfüllen, eine nicht zu erklärende Gebühr nach der nächsten entrichten müssen. Schweigend und immer lächelnd folgt er uns. Seine Antwort auf all unsere Fragen ist, er hatte es ja schon angedeutet, „no problem“. Streitgespräche mit Zöllnern über saftige Gebühren beendet er ebenso, wenn wir nur endlich zahlten.

Die einbrechende Dunkelheit sieht uns vierhundert Mark ärmer, aber endlich mit allen erdenklichen Papieren ausgestattet, den Hafen verlassen. Milde überdeckt sie unsere Zornesröte, während uns der Freund und Helfer aller Touristen winkend ein freundliches „no problem“ hinterherruft. Willkommen in Ägypten, willkommen auf dem Sinai! Ohne einen Bissen zu Essen bauen wir das Zelt auf dem Campingplatz am Helnan-Hotel auf, schlafen verschwitzt und hundemüde ein.

Der Hunger treibt uns am Morgen aus den Schlafsäcken. Von anderen Reisenden erfahren wir, daß hier in Nuweiba Dr. Shish Kebap das beste Rezept gegen knurrende Mägen hat. Die Köstlichkeiten der arabischen Küche stehen auf dem Programm, und wir müssen uns regelrecht losreißen, um in die faszinierende Gebirgswüste des Sinai zu starten. *Coloured Canyon* und *Ain Khudra* heißen die Ziele.

Die Piste, die von der Straße Nuweiba - Nakhil abzweigt, ist von mittlerer Schwere, die Orientierung fällt uns zunächst leicht. An einer von Beduinen unterhaltenen Teebude stellen wir die Motorräder ab und klettern den Steilabfall in das vor uns liegende Wadi hinab. Nach einstündigem Marsch in der stehenden Hitze entdecken wir, daß sich der ei-



gentliche Einstieg in den *Coloured Canyon* ganz woanders befindet. Das Wadi schnürt sich nun immer weiter zu, bis nur wenige Zentimeter die Ellbogen von den ockernen Wänden trennen, doch der Schweiß hat sich gelohnt. Der Sandstein wirkt wie mit sechshunderter Schleifpapier glattpoliert. Ohne auf eine Kante zu stoßen gleite ich mit den Händen über den samtigen Fels und ertaste die feinen Rundungen. Eine eingekeilte Riesenmurmel können wir nur dadurch überwinden, indem wir uns in der Felswand verkeilen und uns Stück für Stück höher in die Wand stemmen. Der Ausstieg aus dem Canyon ist

nochmals kräftezehrend, und nach recht flottem Fußmarsch erreichen wir endlich wieder die Beduinenhütte. Für den geplanten Abstecher zur Oase *Ain Khudra* fehlen uns für heute trotz drei erfrischender Gläser Beduintees die Kräfte.

Beim nächsten Anlauf nach *Ain Khudra* fräst sich meine Twin im tiefen Kies von *Wadi Saada* richtiggehend fest. Statt der gewohnten Hinterraddrehung ertönt plötzlich ein schneidendes metallisches Geräusch. Die Kette hat sich den Kräften des Kieses gebeugt, ist vom Ritzel gesprungen und läuft jetzt nebenan über die Schwinge. So kommen wir nie



Das Katharinenkloster liegt am Fuße des Berg Sinai. Zum Schutz vor räuberischen Beduinen wurde es mit einer türlosen Mauer versehen und konnte nur über einen Seilzug betreten werden. In der sehr bedeutenden Bibliothek werden bis heute jahrhundertealte Schriften aufbewahrt.

nach *Ain Khudra*! Dem tiefen Kies ausweichend halten wir uns weiter westlich und gelangen über eine Treppenstufe auf die Straße nach St. Katherin, wo sich das berühmte Wüstenkloster des Sinai befindet.

Die Wegkreuzungen des Sinai werden zum Schutz vor unkontrollierten Militärbewegungen der ehemaligen Kriegsgegner Israel und Ägypten von einer internationalen Schutztruppe, den *Multinational Forces & Observers*, kurz *MFO*, kontrolliert. Hin und wieder werden auch wir an den mit roten Ölfässern gekennzeichneten Posten angehalten, da die Einreise mit einem israelischen 7-

Tage-Visum nur zum Besuch des Ostsinai berechtigt. Ein Blick auf das Ägyptenvisum im Reisepaß, woher?, wohin?, und schon geht's weiter. Zügig gleiten wir auf gutem Asphalt durch die traumhafte Kulisse, bis das Hochgefühl abrupt nachläßt. In einer der wenigen Kurven der Strecke hat ein Reisebus, vollbesetzt mit europäischen Rentnern, die Straße unfreiwillig verlassen und liegt auf der Seite. Einige der Insassen sind verletzt, andere stehen unter Schock, die Hitze macht ihnen zusätzlich zu schaffen. Am späten Nachmittag können wir schließlich doch noch von einer sandigen Anhöhe einen Blick auf die

Oase *Ain Khudra* werfen, die mit ihren grünen Palmen einen milden Kontrapunkt zur schroffen roten Felslandschaft bildet.

Bei den blauen Bergen in der Nähe des Katherinenklosters wollen wir übernachten. Wir fahren mit der sinkenden Sonne um die Wette und verlieren. Bei der Suche nach einem Lagerplatz lege ich meine Twin ab, allerdings nicht ohne mir noch den Alukoffer in die linke Wade zu rammen. Das Tageslicht offenbart schließlich, daß am ramponierten Gehwerkzeug ein detaillierter Abdruck des Alukoffers entstanden ist, bei dem selbst die Niete nicht vergessen wurden.

Mit den Sonnenstrahlen gesellen sich zur tiefblauen Wade die blauen Berge. Berge ist vielleicht zuviel gesagt, aber große Felsklötze sind es allemal, die der Belgier *Jean Verame* 1980 mit rund zehn Tonnen Farbe zu einem Symbol für den ein Jahr zuvor ausgehandelten Frieden mit Israel angepinselt hat. *Peace Junction* nannte er das Landschaftskunstwerk, dessen dicke Farbschichten stark mit der rötlich braunen Wüste kontrastieren und der Gegend einen fast meditativen Charakter verleihen. Die richtige Einstimmung für den Besuch des nahegelegenen Katherinenklosters am Berg Sinai. Der mauerbewehrte Bau im *Wadi el Deir* wurde vor 1400 Jahren zum Schutz der schon länger ansässigen Mönche erbaut. Die heiligen Männer hatten sich dort niedergelassen, wo die Israeliten auf ihrer Flucht aus Ägypten lagerten und Moses auf dem Berg oberhalb die Gesetzestafeln empfangen haben soll. Auch ein Schößling jenes brennenden Dornbuschs wird noch heute hinter den Klostermauern gepflegt. Ihn bekommen wir jedoch nicht zu sehen, das Kloster samt seinem reichen Schatz an byzantinischer Kunst ist heute leider geschlossen. Die steilen Felswände rund um die Kirchenfestung ermöglichen aber immerhin einen Blick über die dicken Quader der Wehrmauern. Eine geraume Weile war das Innere des

Klosters zum Schutz vor Überfällen nur über einen Seilzug zu erreichen, dessen Überreste hinter einem Holzverschlag im oberen Drittel der Mauer verborgen sind. Heutige Besucher haben es einfacher und gelangen, wenn die Mönche den Zutritt gewähren, über einen kleinen Mauerdurchlaß ins Herz der Anlage.

Auch wenn das Kloster geschlossen, so gilt der Aufstieg auf den 2285 m hohen Mosesberg, den *Djebel Musa*, mit seiner Aussicht bis zum Golf von Aqaba und dem Golf von Suez als lohnenswertes Pflichtprogramm. Wahre Pilgerscharen und zahlreiche Touristengruppen machen sich allabendlich in der Dunkelheit auf den beschwerlichen Weg zum

Gipfel, um die ersten Strahlen des neuen Tages auf dem Dach des Sinai willkommen zu heißen. Aber auch daraus wird für uns nichts. Die Folgen meines gestrigen Sturzes machen mir ein schmerzfreies Auftreten unmöglich. Aus der Not eine Tugend machend, wählen wir den höchsten Berg des Sinai, den *Djebel Katherin*, zu unserem nächsten Ziel. Auf der Suche nach der richtigen Piste hätten wir einige Passagen der zum Teil stark ausgewaschenen Fahrwege mit Trialmaschinen wesentlich besser gepackt, besonders wo es mit blockiertem Hinterrad gleichermaßen steile wie kurvice Buckelpisten talwärts geht. Als wir endlich die *Djebel-Katherin*-Piste ent-

decken, können wir ihr kaum einen Kilometer weit folgen. Zu Beginn einer engen Schlucht aus rotem Sandstein ist ein sattes Stück Piste weggespült. Unmöglich, sie mit den schwerbeladenen Motorrädern zu passieren. Ins Tagebuch notiere ich heute nur: „Vom Pech verfolgt“.

Einen Tag und 100 Kilometer später steuern wir *Dahab an*, das, wenn man dem Reiseführer Glauben schenken kann, malerischste Dorf des östlichen Sinai. Was man halt so malerisch nennt. Die braungegrillte Fun-Generation düst mit Quads an Souvenirshops vorbei über die Uferpromenade und übertönt mit den Zwei- und Viertaktern kurzfristig den allgegenwärtigen Reggae. It's cool man. So cool, daß einige vor Lässigkeit umfielen, würden sie sich nicht an ihren Surfboards abstützen. Ein flüchtiger Blick über das weitere Publikum

Nach schweren Regenfällen ist das *Wadi Watir*, die einzige Direktverbindung von *Nakhl* im Zentralsinai nach *Nuweiba* an der Küste, überflutet und wenig später unpassierbar. Am nächsten Morgen sind die enormen Wassermassen wieder verschwunden und hinterlassen tiefe Schlamm- und Geröllfelder.





offenbart, daß ohne Tattoo hier gar nichts zu machen ist. Wir haben noch nicht mal eins zum Aufrubbeln und wieder Abwaschen dabei und suchen uns ein weniger belebtes Fleckchen.

Durchs *Wadi Kid* gelangen wir weiter südlich von Dahab an einen einsameren Abschnitt des Roten Meeres, zur letzten Ruhestätte des havarierten Schiffes *Maria Schröder*. 1965 war der Frachter dem Riff vor der Oase *Nabq* zu nahe gekommen und auf Grund gelaufen. Mittlerweile hat die unermüdliche Korrosion und die Arbeit der Wellen das rostige Mahnmal für die Gefährlichkeit des Roten Meer in zwei Teile zerbersten lassen.

Nabq unterscheidet sich von anderen Oasen, da ihre seichte Lagune mit Mangroven statt Palmen bewachsen ist. Zugleich ist sie der nördlichste Punkt der Erde, an dem Mangroven gedeihen. Ein kleines einsames Restaurant, das *El Karana*, lädt direkt an der Lagune zum Auffüllen des körpereigenen Flüssigkeitshaushalts ein.

Wir sind nicht die einzigen Gäste. Eine englische Familie ist einschließlich Großeltern hierhergekommen, um Sohn Tom zu be-

suchen, der bei der MFO-Truppe in *Sharm el Sheik* auf dem südlichen Sinai stationiert ist. Tom erzählt, daß der Sinai bei den Soldaten sehr beliebt ist. Zwischenfälle gibt es praktisch keine und die Sonne schein das ganze Jahr, wenngleich manchmal zu heftig für seine eigentlich blasse, nun rotverbrannte Haut. Sein Vater, dessen bleiches Haar vom Seewind immer aufs neue zerzaust wird, lenkt das Gespräch auf unsere Reise und bemerkt bei einem Glas Tee, daß wir mit unseren stählernen Wüstenschiffen die Söhne Rommels sein müßten. Der Tee bleibt uns förmlich im Halse stecken, die als Kompliment gedachte Bemerkung ist uns eher peinlich. Die Familie zieht von dannen, als der Abend hereinbricht. Wir kommen heute ohnedies nirgends mehr hin und lassen uns daher gerne von Ahmed Abd el Lal, dem guten Geist des Restaurants, zu frisch gefangenem Fisch mit Pommes und Salat überreden. Nun, Pommes schmecken fast überall gleich, aber der Fisch! Mit Gemüse gefüllt ist er das Leckerste, was wir seit Tagen gegessen haben.

Unsere Reise führt uns weiter nach *Ras Mohammed*, einem der

An den ausgebeuteten Türkisminen am Djebel Maghara machen uns Ziegen das Frühstück streitig. Von den Hirten können wir später kleine Türkise kaufen.

bedeutendsten Nationalparks Ägyptens. Wenige Kilometer südlich der Touristenhochburg *Sharm el Sheik* markiert er den südlichsten Festlandzipfel des Sinai. Am Checkpoint werden wir gegen fünf US-Dollar registriert und erhalten eine Informationsbroschüre, in der die wichtigsten Sehenswürdigkeiten des Parks erläutert werden. Am Ende der Piste vor dem Shark Observation Point lassen wir die staubigen Enduros stehen und klettern in eine schmale Bucht.

Im Wasser, noch nicht einmal knietief, spielt sich ab, was ich mir nicht habe träumen lassen. Als hätten Zoohändler all ihre Fische statt in den Verkauf zurück ins Meer gegeben, schlängeln sich knallgelbe Anemonenfische durch die Korallenstöcke, knabbern fluoreszierend blaue Papageienfische mit ihren schnabelähnlichen Mäulern daran. Sogar der giftige Rotfeuerfisch schwebt hier mit seinen markanten Brustflossen, die Flügeln gleichen, durchs flache Wasser.

Guido hat mittlerweile die vorsorglich von zu Hause mitgebrachte Taucherbrille samt Schnorchel angelegt und schwimmt langsam zum Steilabfall des Riffs vor. Jäh stürzt sich die in Jahrtausenden gewachsene Korallenformation siebzig Meter in die Tiefe. Farben, die auf der Erdoberfläche nirgends zu finden sind, zieren hier verschwenderisch Gorgonienfächer, Schwämme und Korallen. Mit bloßem Schnorcheln ist es für Guido jetzt nicht mehr getan. Er taucht immer und immer wieder hinab, bis ihm die Luft ausgeht. Nach jedem Auftauchen berichtet er kurz von seinen Unterwasserbegegnungen. Silberne Barracudas, Buntbar-

sche mit wulstigen Lippen und der bis zu neunzig Kilo schwere Napoleonfisch sind die Highlights. Obwohl wir in unmittelbarer Nähe zur Halbeobachtungsstation sind, sind eben jene nicht zu sehen. Vielleicht besser für sie. Und für uns.

So prallvoll das Leben im Meer vor dem Sinai ist, so trostlos ist der Anblick der topfebenen Westküste. Hunderte Kilometer schnurgeradeaus fressen die groben Reifen den Asphalt, und der Asphalt die Reifen. Einziger Lichtblick: *El Tur*, wo wir uns auf dem Basar mit Bananen, Apfelsinen und Keksen eindecken. Wasserkanister und Tanks werden bis zum Stehkragen gefüllt, um uns wieder für ein paar Tage Unabhängigkeit von der Zivilisation zu verschaffen.

Wir peilen das *Wadi Mukattab*, das Tal der Buchstaben, die Türkisminen des *Djebel Maghara* und

Serabit el Khadem, eine wenig bekannte pharaonische Tempelanlage auf dem Hochplateau südlich des weiträumigen *Wadi el Gerf*, an. Statt an der langweiligen Küstenstraße weiter nordwärts zu fahren, biegen wir in das *Wadi Feiran*, das von Westen zum Katherinenkloster führt, ein. Diesmal problemlos, finden wir den Einstieg ins *Wadi Mukattab*.

Schon nach wenigen Kilometern sind die Inschriften, die dem Wadi zu seinem Namen verhelfen, uns schwer zu erkennen. Sprachwissenschaftler fanden hier erstmals die ägyptischen Hieroglyphen in Einkonsonantenzeichen umgewandelt, die letztlich auch die Grundlage un-

Im feinen Kies des *Wadi Saada* hat sich die Africa Twin festgefahren. Bei fast 300 kg Gewicht kein Wunder. Zu guter Letzt springt auch noch die Kette vom Kettenrad.





serer Schrift bilden. Mittlerweile sind in den Felsen auch Darstellungen zu finden, die, wie zum Beispiel ein Pkw mit Wohnwagen, eindeutig aus unserem Jahrhundert stammen. Meine anfängliche Verärgerung über diese neuzeitlichen Felsgravuren weicht der Erkenntnis, daß sich Durchreisende aus allen Jahrhunderten hier verewigt haben. Warum sollten unsere Zeitgenossen mit dieser Tradition brechen, wenn sie bei ihrer Arbeit die antiken Zeichnungen nicht beschädigen? Der Versuchung, zwei Motorräder in den Stein zu meißeln, können wir trotzdem widerstehen. Stattdessen gönnen wir uns eine Pause und teilen unsere Obstvorräte mit einem vorwitzigen Vogel, der auf den unmöglichen Namen Weißbüchelsteinschmetzer hört.

Unserer etwas unpräzisen Wegbeschreibung folgend, schlingern

wir durch das tiefverspurte *Wadi Sidri*, zu den Türkisminen des *Djebel Maghara*. Die Pharaonen ließen bis zu 1400 Mann starke Bergbauexpeditionen hierher kommen, um den edlen Stein abzubauen. Warum die weitgespannten und trotzdem ungesicherten Decken der Grotten noch nicht eingestürzt sind, bleibt uns ein Rätsel. Über kleine Abraumhalden dringen wir tiefer und tiefer in die von Fledermäusen bewohnten Minen ein, die uns mit ihrer undurchdringlichen Dunkelheit verschlucken wollen. Dazu herrscht in den Stollen eine schier unerträgliche Hitze, und die Gänge sind bald so niedrig, daß wir nur noch auf allen Vieren kriechen können. An einen Ausfall der Taschenlampen mag ich

In der Ebene des *Wadi al Gharf* sind wir auf der Suche nach dem Einstieg in die Piste zu den Tempelruinen von *Serabit el Khadim*.

jetzt genausowenig denken, wie an einen plötzlichen Erdbeben.

Der nächste Morgen sieht uns dem *Wadi Seih* nach Nordost folgen. Zwischen den mäandrierenden Felswänden wachsen einige spärliche Sträucher, bis an einem kleinen Brunnen die Piste nach Nordwest dreht und die Augen nur noch rostrotten Boden und stahlblauen Himmel wahrnehmen. Der Pistenzustand verschlechtert sich rapide, ausgedehnte Weichsandfelder wollen gemeistert werden.

Zum Tempel von *Serabit el Khadim* kann es nicht mehr weit sein,

doch die Wegbeschreibung läßt uns kurz vor dem Ziel im Stich. Als wir das riesige *Wadi al Gharf* erreichen, sind wir schon zu weit nördlich abgedriftet. Die Berge samt Tempel liegen hinter uns. Dem südlichen Rand des *Al Gharf*-Tals querbeet folgend, halten wir nach der Bergkette von *Serabit* Ausschau. Weit von der Piste entfernt, ist der unverspurte Sand kinderleicht zu befahren, bis diese unsägliche Dünenabfahrt kommt.

Dritter Gang, aber doch zuwenig Gas. Schlingern, taumeln. Sekundenbruchteile später gehe ich

tina“, kommentiert Guido lakonisch. Des Suchens langsam müde, beschließen wir zur Straße *Sharm-Suez* zurückzukehren. Immer dem Verlauf des westwärts führenden Wadis folgend, treffen wir nach kurzer Zeit auf zwei Geländewagen, die, angeführt durch *Rabia Barakat Selim*, dem Sohn des hiesigen Scheichs, auf dem Weg nach *Serabit* sind. *Rabia*, schlank und in weißes Leinen gehüllt, bietet an, uns ebenfalls zu den Tempelruinen zu führen. Vorsichtig fragen wir nach dem Preis dieser Freundlichkeit, doch er zerstreut unsere

schließlich das Hochplateau, das nach Süden von den Gebirgsstöcken des *Mount Sinai* eingerahmt und von Norden durch *El Tih*, die Wüste des Irrs, bedrängt wird.

Von semitischen Bergwerksarbeitern, die für die Pharaonen Rohtürkise aus dem Schiefergestein gewannen, wurde die einstige Kultstätte aus freien Stücken erbaut. Heute sind neben dem Trümmerfeld noch viele Flachreliefs mit Hyroglyphen erhalten, die sich in den Himmel recken. Die Stimmung hier oben wäre einfach phantastisch, wenn nicht *Rabia*,



Die Bilderbuchoase *Ain Khudra* ist über den Steilabstieg an der Strecke *Katharinenkloster-Nuweiba* zu erreichen

über den Lenker. Sandkörner rasen auf mich zu, spritzen durchs geöffnete Visier wie Stecknadeln ins Gesicht, in die Ärmel, in die Stiefel. Das Motorrad überschlägt sich hinter mir, bleibt Gott sei Dank liegen, bevor es auf mich stürzt. Die Verkleidungsscheibe habe ich wohl in die Magengrube bekommen, aber sonst bin ich heil. Stattdessen zielt jetzt ein kräftiger Riß die Verkleidung. „Pa-

Bedenken mit einer großzügigen Geste. Schließlich fahre er ja ohnehin mit seinen Kunden, einem deutschen Ehepaar und mehreren Archäologen, dorthin.

Die kleine Karawane aus zwei Landcruisern und zwei Enduros biegt in ein schmales Tal ein, das schnell noch enger wird. Bald müssen wir die Fahrzeuge zurücklassen und in der Schlucht aufwärtskraxeln. *Rabias* Zeitangabe von einer Viertelstunde bis zum Tempel entpuppt sich als recht optimistisch. Nach einer Dreiviertelstunde erreichen wir

unser freiwilliger Führer, seine vorhin noch unentgeltliche Leistung plötzlich bezahlt sehen wollte. Nun ja, gegen ein kleines Bakschisch ist ja nichts einzuwenden, die von ihm geforderten 60 ägyptischen Pfund halten wir allerdings für ein wenig überzogen. Über die Diskussion um ein korrektes Bakschisch steigert er sich in einen heiligen Zorn und droht damit, den Track von *Serabit* zur Straße nach *Suez* sperren zu lassen. Seine Männer, durchaus bewaffnet, würden uns dort erwarten und seinen Forderungen

gen Nachdruck verleihen. Außerdem würden wir ohne ihn sowiso nicht aus dem Gewirr der Wadis herausfinden.

Als er wutschnaubend von dannen zieht, geben wir uns noch gelassen, bis er außer Sichtweite ist. Dann packt uns doch die Sorge, er könnte ernst machen oder den Motorrädern Schaden zufügen. Am Abstieg vom Hochplateau angekommen, sehen wir Rabia mit bewundernswerter Geschwindigkeit den Abstieg meistern. Weit vor uns erreicht er die Fahrzeuge und fährt triumphierend mit dem Wagen davon, getragen von der Gewißheit, daß wir ohne ihn hier verloren sind.

Als wir schließlich Minuten später abgehetzt bei den Enduros ankommen, finden wir sie unverehrt vor. Selbst der kleine Wasservorrat ist unangetastet geblieben. Mit gemischten Gefühlen machen wir uns auf den Weg nach Westen, zweifelnd, ob uns der Sohn des Scheichs tatsächlich den Weg versperren wird. Guido erreicht vor mir das Dorf der Barakat, wo wirklich mehrere Männer auf der Piste stehen und wild gestikulieren. Die Entscheidung, was jetzt am Besten zu tun sei, wird mir von Guido abgenommen. Mit Vollgas schießt er an den verblüfften Männern vorbei. Mir bleibt nichts, als es ihm gleich zu tun, und mit Glück erreichen wir kurz vor Einbruch der Dunkelheit das löchrige Asphalt-

band. Statt an die Küste zur Straße nach Suez zu führen, entpuppt sich die Straße als Never-Ending-Road. Über hundert Kilometer geht es ohne Abzweig, Schild oder Dorf durch die Dunkelheit. „Hale Bopp“, schreie ich irgendwann unter dem Helm dem silberstreifigen Kometen zu, der unseren Weg begleitet, und langsam löst sich die Anspannung der Stunden von *Serabit*.

Der Suezkanal trennt Asien von Afrika, der Sprung hinüber ist fast ein Kinderspiel mit den Fähren bei *Suez*, *Ismailia*, *Ferdan* und *Qantara* oder dem *Ahmed-Hamdi-Tunnel* nahe Suez. Die strategische Bedeutung des Suezkanals und des Sinai ließ den Isthmus immer wieder in den Blick der Militärs geraten. Der ägyptische Präsident Nasser sperrte gegen die Konvention von Konstantinopel die Durchfahrt für israelische Schiffe. Die Israelis fackelten nicht lange und rissen im Sechs-Tage-Krieg den Sinai bis zum Suezkanal an sich und schlossen den Kanal komplett. Erst der Frieden von Camp David ermöglichte 1974 dessen Wiederöffnung.

30 Kilometer östlich des Kanals sind am *Mitla-Paß*, einem der heiß umkämpften strategischen Plätze, bis heute Überreste der Schlachten unseres Jahrhunderts zu sehen. Stacheldraht, Soldatenstiefel, Munition und massenhaft Kriegsschrott bleiben

Mahnmal, bis sie zur Unkenntlichkeit verrotten oder vom Sand zugeweht werden. Wir treffen auf eine Reisegruppe mit deutschen Schülern, die von schweren Niederschlägen auf der von uns eingeplanten Route über den Zentralsinai berichten. Trotzdem nehmen wir die Strecke über *Nakhl* und das *Wadi Watir* in Angriff. Die ersten Wasserdurchfahrten lassen zwar nicht lange auf sich warten, entpuppen sich aber vorerst als harmlos. Erst als uns entgegenkommende Lkw-Fahrer wild gestikulierend warnen, soll es schlimmer kommen. Als wir auf unabsehbare Länge nur noch überfluteten Asphalt und zwei Lastzüge sehen, die bis über die Achsen in den Wasser- und Schlammmassen feststecken, verstehen wir die Warnung der Fahrer.

Ein kurzer Blick auf die Karte und wir wissen, daß wir nun einen Umweg von zweihundertfünfzig Kilometern in Kauf nehmen müssen und *Nuweiba* heute nicht mehr erreichen können. Außer wir versuchen es.... Aber können wir tatsächlich quer zu Strömung dort fahren, wo sich selbst die Lkw festgefahren haben?

Ein monumentaler Torbogen kennzeichnet den Beginn des *Ras Mohammed Nationalparks* an der Südspitze des Sinai. Vor allem seine grandiose Unterwasserwelt und sein Fischreichtum machten ihn berühmt.





Letzte Ruhestätte: Der Frachter „Maria Schröder“ lief 1965 auf das Riff vor der Oase Nabq auf und zerbrach vor wenigen Jahren in zwei Teile.

Während ich von einem Schreckensszenario zum nächsten tagträume, hat Guido bis zu den Oberschenkeln durchs Wasser stapfend seine „Ortsbegehung“ beendet. „Wird schon irgendwie gehen“, wirft er mir kurz zu und fährt mit hoher Drehzahl im ersten Gang los. Die Strömung zerrt am Lenker, der Untergrund ist schlammig und holprig. Wir nähern uns den liegengelassenen Lkw, während die Motorräder immer tiefer ins Wasser eintauchen. Die braune Brühe läuft uns bereits über die Knie, die Motoren heulen auf, ziehen hoffentlich kein Wasser. Winkend und schreiend versuchen uns die Lkw-Besatzungen in die flacheren Bereiche zu dirigieren. Nur nicht die Nerven verlieren! Bloß nicht stürzen! Den Motor nur nicht absaufen lassen! Und plötzlich, vielleicht zweihundert Meter hinter den Lastzügen, sind wir aus dem Schlimmsten heraus, fahren nur noch pfützentief durchs Wasser. Wir machen unserer Anspannung durch befreiendes Gebrüll Luft. Doch die Freude währt nur wenige Sekunden. Hinter der nächsten Kuppe wartet ein regelrechter See auf uns. Unmöglich, den Verlauf der Strecke zu bestimmen.

Mittlerweile bricht die Dunkelheit herein. Bei dem Licht können wir weder vor- noch zurück, sitzen wie die Maus in der Falle. Auf einer An-

höhe schlagen wir unser Nachtlager auf in der Hoffnung, daß es nicht wieder zu regnen beginnt. „In der Wüste ertrinken mehr Menschen als in ihr verdursten“, heißt ein alter Wüstenfahrspruch, und wir können den Funken Wahrheit in diesem Satz erahnen.

In der Nacht muß ein Wunder geschehen sein, denn am nächsten Morgen ist der gestrige See verschwunden. Stattdessen ist das ganze Tal mit Schlamm bedeckt. Aber so schlimm kann das nicht mehr sein, schließlich rollen die Sattelzüge mit einer Fanfare aus den Preßluftthupen gerade an unseren Schlafsäcken vorbei. Die Fluten haben Schilder umgerissen, die Straße unterspült. An einigen Stellen sind Räumkommandos des Militärs eingesetzt, um die Strecke wieder passierbar zu machen. Mit den Motorrädern sind wir jetzt eindeutig im Vorteil, fahren über Geröllfelder und durch Schlammpfützen, daß es eine wahre Freu-

de ist. Als wir am Checkpoint kurz vor der Küstenstraße Nuweiba - Dahab eintreffen, sind wir einschließlich der Enduros von einer braunen Kruste bedeckt. Die Soldaten wollen unsere Papiere gar nicht sehen, fragen nur, ob wir von *Nakhl* kommen. Auf unser Nicken teilen sie uns mit, daß wir die ersten Ankömmlinge nach dem großen Regen sind.

Wieder in Nuweiba, stattdessen wir Dr. Shish Kebap's Leckereien einen letzten Besuch ab, bevor wir mit der Fähre nach Jordanien reisen. „This man will help you“, wird uns an der Hafeneinfahrt mit einem Fingerzeig auf einen Mann in Schwarz gesagt. „Tourist Police“ steht auf der roten Armbinde. „No problem“, lächelt er uns mit der Geste des Wiedererkennens an. Allah akhbar, Gott ist groß!

Dirk Schäfer

An der Straße von Nuweiba zum Katharinenkloster bieten Beduinen kleine Erfrischungen an.

