

Ägypten

# Auf Almásys Spuren

Die Great Sandsea, das Gilf Kebir, der Gebel Uweinat – spätestens seit dem Film "Der englische Patient" sind diese Gebiete der ägyptischen Wüste einem breiteren Publikum ein Begriff.

Viel länger schon sind die abgelegenen Landschaften für eingefleischte Wüstenfahrer Orte der Sehnsucht.

Berühmte Pioniere haben sich in diese unwegsamen Regionen gewagt und dort große Abenteuer erlebt.

Wir sind ihren alten Routen gefolgt und haben dabei eine außergewöhnliche Entdeckungsfahrt durch die Geschichte gemacht.

Fotos: Max Sennhäuser/ORK  
Text: Angela Volkner



Abu Ballas - der "Vater der Krüge".  
Am Fuß des Berges finden sich noch immer Reste des Krugdepots der "Seidenstraße der Pharaonen"

Die Wüste hütet ihre Geheimnisse. Sie deckt sie zu mit einer Schicht aus Sand. Manchmal weht der Wind das Versteckte wieder frei. Gerade noch pflügen wir mit dem Toyota durch den Weichsand und ich trinke Wasser aus einer Plastikflasche, jetzt stehe ich staunend vor einem Krugdepot am Fuß einer Düne. Wie alt mögen diese Krüge wohl sein? Wer hat sie dorthin gelegt und wer daraus getrunken?

Unsere Gruppe schart sich um das antike Wasserdepot. Die archäologische Entdeckung wird ausgiebig fotografiert. Wir sind heute kurz nach Sonnenaufgang gestartet und haben vier adrenalingeladene Stunden spektakulärer Dünenfahrten hinter uns. Wir sind unterwegs in der Libyschen Wüste. Der Name ist irreführend, wir sind in Ägypten. Die Libysche Wüste liegt zu 75 Prozent auf ägyptischem Staatsgebiet. Die Ägypter nennen das Gebiet lieber "Western Desert". Welchen Namen man für diesen Teil der Sahara auch verwendet – es bleibt ein hitzeflirrendes Niemandsland, das den Weltrekord an Trockenheit hält. Eine Extremwüste, die bis in die 1920er Jahre hinein größtenteils unerforscht war. Diese Gegend stand allen Eroberungsversuchen feindlich gegenüber, sie galt als Reich der Toten.

Die Krüge im Sand erzählen eine andere Geschichte. Hier waren schon vor vielen tausend Jahren Menschen unterwegs. Unter großen Mühen haben sie Wasser in die entlegenen Dünen geschafft und hier als Versorgungslager deponiert. Sind wir auf eine alte Karawanenstraße gestoßen? Oder gehören die Krüge zur Logistik der verschollenen Armee des Perserkönigs Kambyses? Vor über 2500 Jahren verschwand das riesige Heer spurlos in den Dünenzügen der Great Sandsea. Sie kamen aus Theben und wollten die Orakelstadt des Jupiter Ammon erobern, die Oasenstadt Siwa. Auf ihrem Weg

durch die endlosen Dünen erhob sich ein heftiger Südwind, der sie alle verschüttete. Keiner entkam und bis heute gab der Sand keinen der Soldaten wieder frei.

Die Wüste ist eine eigensinnige Gebieterin. Auf das persische Heer stoßen wir nicht, obwohl wir es rein theoretisch hätten finden können. Denn wir sind von seinem damaligen Ziel aus gestartet, von der Oase Siwa. Wir durchqueren die Great Sandsea, unterwegs zum Gilf Kebir und dem Gebel Uweinat. Wir folgen den Spuren großer Pioniere, die der ägyptischen Wüste ihren Respekt erwiesen haben, ihren Ge-

kasten Sahara weckt zwar das Kind in jedem Geländewagenfahrer, doch die Wüste ist kein Spielplatz. Die Fahrzeuge müssen entsprechend vorbereitet werden, vor allem Fahrwerk und Reifen. Reparaturen müssen auch unter widrigsten Umständen zu bewältigen sein. Man muss das Gelände zu lesen wissen. Ein aufgezeichneter Track nützt einem nicht viel, wenn man nicht weiß, wie ein Dünengebiet zu nehmen ist. In Ägypten kommen noch einige bürokratische und logistische Herausforderungen dazu. Die Tour, die wir uns vorgenommen haben, ist extrem. 1900 Kilometer ist das längste Stück ohne

### Gerhard Rohlfs 1831 – 1896

Die Sahara war seine zweite Heimat. Kein deutscher Reisender des 19. Jahrhunderts hat so viele Jahre dort verbracht wie er. Aufgrund seiner fesselnden Reisebeschreibungen war der deutsche Afrikaforscher ein Publikumsliedling seiner Zeit. Aus dem ehemaligen Fremdenlegionär und Autodidakten, der als Mohammedaner verkleidet den Weg nach Timbuktu suchte, wurde schnell ein angesehener Forschungsreisender, der wichtige geografische Beschreibungen über die Sahara lieferte. Seine wissenschaftlich wahrscheinlich bedeutsamste Expedition führte der Königlich-Preussische Hofrat in den Jahren 1873 und 1874 im Auftrag des ägyptischen Khediven Ismail Pascha durch. Von Ägypten aus wollte Rohlfs zu den von Europäern noch nicht betretenen Kufra-Oasen in Libyen vorstoßen. Drei Monate lang erforschte er dabei die Libysche Wüste und entdeckte die alte Karawanenstraße von Dakhla nach Kufra. Er betrat als erster Europäer die Great Sandsea und gab ihr ihren Namen. Während seiner Expedition fiel unerwartet Regen in der Wüste – den Ort benannte er Regenfeld. Erst 1878 gelang es ihm, als erster Europäer nach Kufra zu gelangen.

fahren und ihrer Schönheit. Gerhard Rohlfs, der mutig in das Unbekannte vorstieß, Prinz Kemal el Dine Hussein, der ihr zuliebe auf seinen Thron verzichtete, Patrick Clayton, der sie Meter für Meter vermass und Graf Ladislaus Almásy, der nicht nur sagenhafte Entdeckungen machte, sondern der Wüste auch besonderen Glanz verlieh und sie posthum als "Der englische Patient" zu Weltruhm brachte. Sie alle sind unsere Wegbereiter. Dank ihrer Leidenschaft können wir heute diese einzigartige Landschaft bereisen. Ein Gebiet, das bis zu ihren Forschungsreisen ein weißer Fleck auf der Landkarte war. Eine Gegend, die nach wie vor nur äußerst schwer zugänglich ist und sich dem Sahara-Tourismus aus ganz unterschiedlichen Gründen zu entziehen weiß. Zum einen verlangt natürlich jede Wüstentour Erfahrung und eine gute Vorbereitung. Der riesige Sand-

Versorgung. Das bedeutet 400 Liter Sprit pro Auto. Und was die Bürokratie betrifft, ist Ägypten im eigenen Geländewagen schon jenseits der Wüste ein Erlebnis der besonderen Art. Wer aber in die Sandsea und das Gilf Kebir will, befährt militärisches Sperrgebiet. Hierfür sind spezielle Genehmigungen erforderlich und ein Militärbegleiter sowie ein Zwangsführer sind auf der ganzen Reise vorgeschrieben.

Uns sind Ibrahim und Ali zugeteilt worden. Wir nehmen sie in der Oase Siwa an Bord. Unsere wahren Führer aber sind Rohlfs, Clayton und Almásy. Monatelang haben wir ihre alten Expeditionskarten gewälzt und moderne Satellitenbilder unter die Lupe genommen, Erzählungen und Beschreibungen der Wüstenpioniere verschlungen. Wir sind schon zum dritten Mal hier, doch dieses Mal planen wir einen ganz besonderen Trip: Die Wegbereiter in dieses Gebiet sollen unsere Wegbegleiter sein.



Zeugen der Vergangenheit im Wüstensand



Ein seltener Anblick: die Oase Siwa im Regen.

Unsere erste Etappe führt durch die Great Sandsea von Siwa nach Dakhla. Knapp 1000 Kilometer durch das wogende Dünenmeer. Wir sind mit neun Fahrzeugen unterwegs: ein Mercedes 270 ML, ein Ford F 250, ein Hyundai, zwei Landrover, vier Toyota Landcruiser. Insgesamt 19 Personen mit un-

### Ab jetzt erwarten uns nur noch menschenleere Weite und 10000-Sterne-Hotels.

seren beiden "Führern". Nach der langen Anfahrt über Tunesien und Libyen juckt es uns endlich in den Sand einzutauchen. Direkt hinter Siwa nehmen es die Ersten zu wörtlich, sie stecken fest, obwohl wir den Luftdruck schon vorher auf 1,3 Bar gesenkt haben. Das Gelände ist sehr tiefsandig und die Fahrzeuge sind schwer betankt. Dank elastischem Berggurt sind sie schnell befreit. Es dauert nicht lange, bis alle den richtigen Dreh raushaben

und die Fahrgeschwindigkeit halten, die es braucht, damit die Reifen nicht versinken. Von einer Anhöhe haben wir noch eine fantastische Aussicht auf die grüne Oase und ihre Seen, ein letzter Blick in die Zivilisation. Ab jetzt erwarten uns nur noch menschenleere Weite und 10000-Sterne-Hotels.

Durch die lang gezogenen Dünentäler der Sandsea fahren wir von Nord nach Süd. Die Sandsee ist wie ein Meer, dessen Wellen zu Dünen erstarrt sind - wahre Brecher, bis zu 100 Meter hoch. Die Dünenketten erstrecken sich in Fahrtrichtung, unser erstes Ziel ist der Clayton Cairn. Eine kleine Steinpyramide, die an den englischen Wüstenforscher erinnert. 1932 errichtete er die Pyramide nach seiner geglückten Erstdurchquerung der Sandsea. Die Pyramide ist unversehrt und nach wie vor weisen weggeworfene Blechkästen Claytons weiteren Weg nach Süden. Wir folgen der über 70 Jahre

alten Spur und gelangen zu einem rätselhaften Ort: Silica Valley. Nur hier, nirgendwo sonst auf der Erde, auf einer relativ kleinen Fläche von etwa 50 mal 20 Kilometern, gibt es das Silica-Glas. Milchig bis durchsichtig liegen die gelbgrünen Glasstücke herum. Die alten Ägypter nannten es "Himmelsstein". Es war ihnen so kostbar, dass es als Skarabäus im Kopfschmuck des Pharaos Tutanchamun den Ehrenplatz bekam. Der Fundort geriet in Vergessenheit, Clayton entdeckte ihn wieder. Zu der Herkunft gibt es verschiedene Theorien. Manche halten es für extra-terrestrisch, vielleicht wurde der Schmelzprozess auch vor über 28 Millionen Jahren durch den Aufprall eines Meteoriten ausgelöst. Wir campen am Fundort und schwärmen aus. Es ist ein magischer Ort. Mit der untergehenden Sonne bekommt das seltsame Gestein ein Eigenleben und strahlt unwirklich auf - das Leuchten wird abgelöst vom Funkeln der Sterne über uns. Am nächsten Tag schwenkt unsere

Route nach Nordosten. Statt wie bisher dem Dünenverlauf zu folgen, fahren wir jetzt quer zu den Wellen. 70 bis 100 Meter hoch sind die Kämme. Teilweise ist die Überquerung der Dünen schwierig, da wir von der Westseite aus nicht immer erkennen können, wo sinnvolle Übergänge sind. Auf der Ostseite erwarten uns lange Steilabfahrten. Auf einer alten englischen Militärkarte, die vermutlich auf der Ver-

gut sichtbar die Alamats, Steinmännchen als Wegweiser aus einer anderen Zeit.

Am Rande der Sandsea treffen wir auf die Ammonitenberge. Hier verabschieden wir uns von Patrick Claytons Wegen und folgen einem älteren Pionier: dem deutschen Wüstenforscher Gerhard Rohlfs. Er war der erste Europäer, der die Sandsea betrat. Mit Kamelen suchte er einen Weg ins libysche Ku-

onsgabe danach navigieren kann. Über den Weißen Berg und die Sandsteinzeugen gelangen wir nach Regenfeld. Als Rohlfs hier zwischen dem 26. Januar und dem 5. Februar 1874 campete, fielen 15 mm Regen. Das ungewöhnliche Naturspektakel ließ ihn den ungewöhnlichen Namen wählen. Wie Clayton markierte auch Rohlfs seine längeren Camps mit Steinpyramiden. Wir finden seine Markierung, doch sie ist geschrumpft. Zu viele Souvenirjäger haben sich daran vergriffen. Der Berühmteste ist der ägyptische Prinz Kemal al Dine. 1923 unternahm der Sohn des Sultans eine Expedition mit Halbkettenfahrzeugen von Citroën und suchte Rohlfs Regenfeld. Er fand es und entdeckte auch die Flaschenpost, die der deutsche Forscher in der Pyramide für die Nachwelt hinterlassen hatte. Prinz Kemal tauschte sie gegen eine eigene Nachricht aus. Rohlfs Flaschenpost befindet sich heute in Kairo im Museum. Die Nachricht des Prinzen wiederum fand, ein Jahr nach dessen Tod, Ladislaus Almásy. Er überreichte sie ungeöffnet dem König von Ägypten. Auch Almásy hinterließ hier eine Nachricht in einer Flasche. Als er dies in seinem Expeditionstagebuch vermerkte, regnete es wieder und er machte sich Gedanken: "Allah allein weiß, wer einst meine Schriftzüge in der Hand halten wird...". Uns ist es nicht vergönnt, aber wir finden auf dem ehemaligen Lagerplatz eine Feldflasche der Expedition von 1874. Wir hinterlassen nur Spuren im Sand.

Weiter geht es Richtung Abu Ballas. Nördlich davon verlassen wir Rohlfs Strecke und fahren auf anderem Weg nach Dakhla. Rohlfs Weg in die Oase ist zu steinig und schlecht fahrbar. Seine Kamele hatten damit keine Probleme, im Gegensatz zu uns. Unterwegs finden wir ein weiteres Krugdepot mit gut erhaltenen Krügen. Hier kommen kaum Leute vorbei, wir sehen keine Autospuren.

In Dakhla genießen wir einen Ruhetag im Hotel, bevor wir uns zu unserer zweiten, noch längeren Wüstenetappe aufmachen. Die Autos werden gecheckt und bekommen neue Dieselfilter. In der extrem kalten Jahreszeit sind außerdem Additive unbedingt notwendig. Der Diesel in Ägypten ist von sehr schlechter Qualität, die Filter setzen sich schnell zu. Auf der ganzen Tour verbrauchen wir pro Fahrzeug zwei Filter. Wir kaufen ein, denn die nächsten zehn Tage sind wir ohne Versorgung. Vor allem aber

## Prinz Kemal el Dine Hussein

### 1874 – 1932

Der Sohn des Sultans von Ägypten lernte schon früh die Wüste kennen, allerdings zunächst als begeisterter Jäger. Aus den Jagdausflügen wurden bald wissenschaftliche Erkundungen und die Wüste nahm ihn derart in Beschlag, dass er 1917 auf den Thron verzichtete, um seine Forschungen fortsetzen zu können. 1923 unternahm er seine erste Expedition mit Automobilen und suchte von Abu Ballas aus den von Gerhard Rohlfs getauften Ort Regenfeld. In den folgenden Jahren erkundete er das Gebel Uweinat und gab dem Gifl Kebir seinen Namen. Der Prinz wurde ein enger Freund Almásys.

messung von Clayton beruht, ist eine Karawanenstrecke eingezeichnet, die vom Nil ins libysche Kufra führt. Wir versuchen, die alte Strecke in den Dünen auszumachen und werden fündig. Die Karawanen folgten damals der gleichen Logik wie wir heute mit unseren modernen Wüstenschiffen. Sie bahnten sich einen Weg durchs Gelände, der die Dünenzüge an den einfachsten Übergängen querte. In den Tälern ist der Boden hart, dort stehen immer noch

fra. Dabei entdeckte und beschrieb er diese Ammonitenberge. Ein 50 Kilometer langes ehemaliges Korallenriff, das komplett aus Ammoniten, Haifischzähnen und Versteinerungen aller Art besteht. Mithilfe einer Kopie von Rohlfs Original-Expeditionskarte fahren wir auf seiner Strecke nach Süden. Die Karte ist erstaunlich genau, die Vermessungen seines Kartografen W. Jordan sind so akkurat, dass man mit GPS und ein bisschen Kombinati-



Reste des Aufklärers Heinkel in der Sandsea

baden wir. Über die ganze Oase verteilen sich hunderte Termalquellen. Sie sehen aus wie größere Kuhtränken, ist man aber erst mal drin, kann es keine Luxustherme damit aufnehmen. Wellness pur: Von 40 Grad heißem Wasser umsprudelt und in der Hand ein kaltes Bier. Eins reicht vollkommen, der Kreislauf fängt an zu toben ... Krebsrot und

sich um enge, teils überdachte Gassen. Dakhla gilt als die schönste der ägyptischen Oasen und tatsächlich umfängt uns hier der Hauch des arabischen Mittelalters. Ein Führer durch die Altstadt ist empfehlenswert, denn seine Schlüssel öffnen die Tore zu 1001 Nacht. Frisch geschrubbt und bis zum Anschlag betankt, machen wir uns am

dem kommen stolze 400 Liter pro Auto zusammen. Alle Fahrzeuge sind mit Zusatztanks versehen und tragen außerdem noch Kanister an der Seite oder auf dem Dach, die am Abend leergetankt werden. Bernd lädt aufs Dach, was die anderen nicht mehr unterkriegen. Er fährt mit 700 Litern aus Dakhla los und muss seinen Toyota immer gut am Rollen halten, damit er sich unter der Last nicht eingrät. Über das alte Krugdepot Abu Ballas fahren wir zur Balise 22 der Saviem-Expedition. Hier kann sich Bernd nach etwa 350 km von seiner Extralast befreien. Wir hieven die Kanister vom Dach und vergraben sie als Spritdepot für die Rückfahrt nach Dakhla am Ende der Rundtour. Die Wahrscheinlichkeit, dass jemand unser Tanklager findet und sich daran vergreift, ist äußerst gering. Man hätte uns schon bei der Aktion beobachten müssen und viel Verkehr herrscht hier nicht gerade.

In der Ferne erhebt sich das Gilf Kebir. Wir tauchen ein in Almásys Welt. Jahrelang durchstreifte der ungarische Graf in immer neuen Expeditionen diese Gegend. Gilf Kebir heißt "Große Klippe" oder "Großer Abhang", den Namen erhielt das Plateau vom Prinzen Kemal. Das Hochplateau ist größer als Belgien und geht im Norden und Osten in die Great Sandsea über. Bis zu 700 Meter hoch erhebt sich das Plateau wie eine Klippe aus dem Sand. Nur wenige Zugänge erlauben die Auffahrt auf das Plateau. Almásy suchte den sagenumwobenen Ort Zarzura, der seiner Auffassung nach im Labyrinth des Gilfs verborgen sein sollte. Schon in den Märchen aus 1001 Nacht ist von Zarzura die Rede. In der geheimnisvollen Messingstadt sollen große Schätze liegen. Auf seiner Suche nach der wunderbaren Oase durchforstete Almásy das Gilf in alle Richtungen und machte es für die Nachwelt zugänglich. Wir lassen das Massiv erst einmal rechts lie-

## Graf Ladislaus E. Almásy

1895 – 1951

Seine Beduinenfreunde nannten ihn "Abu Ramla", den Vater des Sandes. Er war einer der letzten romantischen Abenteurer und diente als Vorlage für den preisgekrönten Hollywoodfilm "Der englische Patient". Vor allem aber war der österreichisch-ungarische Automobilist und Flugpionier ein leidenschaftlicher Saharaforscher, der auf seinen Expeditionen in die weißen Flecken auf der ägyptischen Landkarte sensationelle Entdeckungen machte. So entdeckte er unzählige Felszeichnungen im Gilf Kebir und im Gebel Uweinat. Die wohl berühmteste Fundstelle ist die „Höhle der Schwimmer“. Almásy begann mit seinen Erkundungsfahrten 1926. Zunächst waren es Jagdexpeditionen, die er für gut betuchte europäische Adlige und Prinzen organisierte. Schnell aber wurde aus dem Amateur ein Experte, aus dem Abenteurer ein ernst zu nehmender Forscher. Er rief mehrere internationale Expeditionen ins Leben und erforschte weite Bereiche des Gilf Kebir und der Great Sandsea. Im 2. Weltkrieg wurde er von der deutschen Abwehr rekrutiert. 1941 und 1942 diente er Erwin Rommel als Wüstenexperte zur Durchführung geheimer Missionen. Bei der kühnen "Operation Salaam" brachte er zwei deutsche Agenten von Libyen weit hinter die Linien der Alliierten durch die Wüste nach Asyut in Ägypten. 1951 erlag er auf einem Europabesuch in Salzburg den Folgen der Ruhr.

völlig geschafft nehmen wir unser Abendessen ein und sinken in die sauberen Laken. Dakhla kommt uns nach unserem Aufenthalt in der Wüste vor wie der pure Luxus. Es ist eine wunderschöne

### Dakhla gilt als die schönste der ägyptischen Oasen

Oase, die sich über mehrere Dörfer erstreckt. Vor allem die alte Festung al-Quasr ist einen Besuch wert. Die Häuser sind in islamischer Bauweise aus Lehmziegeln gebaut und drängen

nächsten Tag auf zu unserer Tour zum Gebel Uweinat und ins Gilf Kebir. Es ist die längste Etappe ohne Versorgung auf unserer Ägyptenreise. 1900 km liegen

vor uns. Auf der Strecke von Siwa bis Dakhla durch die

Sandsea haben wir im Schnitt 23 Liter verbraucht. Für die vor uns liegende Strecke hat Bernd 20 Liter kalkuliert, weil das Gelände weniger tiefsandig, somit weniger spritfressend ist. Trotz-



Auf der Suche nach den Wracks der Long Range Desert Group



Schwierige Passagen im Wadi Hamra



Alt-englisch, aber kein Landrover



Benzinkanister aus dem 2. Weltkrieg



Der Wächter von Abu Ballas?



Die Höhle der Schwimmer.



gen und heben es uns für die Rückfahrt auf. Unser Ziel ist zunächst der Gebel Uweinat. Auf unserem Weg nach Süden treffen wir auf ein verlassenes Fahrzeug der Long Range Desert Group. Alles Verwertbare ist demontiert, die Karosserie bleibt sicher noch Jahrhunderte lang ein stummer Zeuge der Aktivitäten der Engländer im 2. Weltkrieg, genau wie der Flugplatz "Eight Bells". Mit unzähligen Blechkanistern ist der Name in den Sand geschrieben und ein riesiger Pfeil aus Kanistern weist in Richtung der Landebahn des Wüstenflugplatzes. In der Nähe wurde übrigens 1992 ein vollbetankter Munitions-LKW entdeckt, dessen Motor sogar noch ansprang. Er steht heute im Kriegsmuseum von El Alamein.

Der 2. Weltkrieg ist leider nicht nur durch diese fotogenen Hinterlassenschaften präsent. Unsichtbar und alles andere als ungefährlich verstecken sich hier und weiter südlich im Uweinat Minengürtel im Sand. Wer ihre Lage nicht genau kennt, muss mit seinem Fahrzeug oder sogar mit dem Leben dafür bezahlen. Wir haben alle Informationen über die Lage der Minengebiete zusammengesucht und umfahren riskantes Gelände weiträumig.

Auf dem Weg zu unseren ersten Felszeichnungen meiden wir das Wadi Wassa, da hier in der Vergangenheit ein Fahrzeug in die Luft ging. Wir fahren durch das Wadi Firaq zur Cantara-Höhle und bleiben zur Sicherheit in den

vorhandenen Fahrspuren. Wir kriechen in den Felsüberhang und liegen stauend unter den Bildern. Sie zeigen vor allem Rinder und erinnern daran, dass hier einst ein ganz anderes Klima herrschte, dass die Sahara vor langer Zeit einmal grün war und es hier vielfältiges Leben gab. Die Felsbilder sind nur ein kleiner Vorgeschmack auf die Zeichnungen, die uns weiter südlich erwarten.

Auf dem Weg zum Gebel Uweinat passieren wir das Denkmal, das an den Prinzen Kemal al Dine erinnert. Almásy stellte es nach dem Tod seines Freundes hier auf. Die Landschaft ist zerklüftet.

Almásy-Expedition 1933 entdeckte Clayton, dass es sich dabei nicht um normale Berge, sondern um tiefe Krater handelt. In einen können wir sogar hineinfahren, weil der Rand an einer Stelle eingebrochen ist. Es ist bis heute unklar, ob Meteoriteneinschläge oder Vulkane der Ursprung sind.

Weiter südlich ragt der Gebel Uweinat imposant aus der flachen Wüstenebene. Das Vulkanmassiv ist 1700 Meter hoch und befindet sich im Dreiländerdreieck Ägypten-Libyen-Sudan. Der Uweinat ist der südlichste Punkt unserer Tour. Wir sind den Tausenden von Felszeichnungen auf der Spur, die

*Patrick A. Clayton 1896-1962*

In den Dreißigerjahren arbeitete der Engländer Patrick Clayton als Vermesser in der Great Sandsea. Ihm gelang die erste Durchquerung der Sandsee von Osten nach Westen. Der Clayton Cairn, eine Steinpyramide, erinnert an das erfolgreiche Unternehmen. Auf seiner Expedition stieß er am 29. Dezember 1932 im ägyptischen Abschnitt der Libyschen Wüste auf höchst seltsame Objekte aus Glas. Sie muteten fast wie Edelsteine an. Heute heißen die gelbgrünen Steine Silica-Glas – die Entstehung ist nach wie vor umstritten. Clayton führte 1932 und 1933 zusammen mit Almásy internationale Expeditionen zur Erkundung des Gilf Kebir durch und stand ihm während des 2. Weltkrieges in der Long Range Desert Group plötzlich als Feind entgegen.

Sandige Ebenen wechseln sich ab mit bizarren Bergen. Immer wieder erheben sich Hügel aus dem Sand. Eine Hügelgruppe bilden die Clayton Craters. Bei einem Erkundungsflug der

Almásy hier entdeckte. Von Norden aus fahren wir zwischen den gigantischen Sandsteinfelsen durch, die von tiefen Tälern durchbrochen werden. Durch das größte Tal, Karkur Talh, gelangen

Spritdepot im Sand



Holz im Wadi Talh



Reifenworkshop



Blick ins Innere des Gilf Kebir



Faszination Weiße Wüste

## Long Range Desert Group

1940 - 1943

Die Spezialeinheit der britischen Armee während des Zweiten Weltkrieges war von 1940 bis 1943 an der libysch-ägyptischen Grenze im Einsatz. Neben der Aufklärung in der Wüste im Rahmen des Afrikafeldzuges beobachtete sie feindliche Aktivitäten und öffnete Angriffs- und Nachschubwege für die eigenen Truppen. Zahlreiche Mitglieder der Einheit waren wie Clayton Jahre zuvor zusammen mit Almásy auf Expeditionen in der Wüste Ägyptens unterwegs. Von ihrem Stützpunkt in der Oase Siwa aus kontrollierte die Long Range Desert Group die ägyptische Grenze nach Libyen und durchquerte die Great Sandsea mit dem Ziel, italienische Treibstoffdepots und Landebahnen in der Wüste zu sprengen. Ihre Sabotageakte wurden wiederum von Almásy sabotiert, der während der "Operation Salaam" nicht nur die beiden Spione durch die feindlichen Linien brachte, sondern gleichzeitig sechs Fahrzeuge der Briten lahmlegte.

wir ins Innere des Plateaus. Auch hier ist große Vorsicht geboten, weil der Eingang des Tals vermint ist und umfahren werden muss. An einem gigantischen früheren Wasserfall machen wir Halt und erkunden nach einem ausführlichen Minenbriefing die Gegend zu Fuß und mit den Autos. Wir finden fantastische Malereien und Felsgravuren. Löwen, Giraffen, Strauße, Gazellen und Jäger. Zum Teil sind es ganz primitive Figuren, zum Teil sehr gekonnt gestaltet. Almásy zeichnete 1200 dieser Bilder ab und kam außerdem mit zahl-

reichen Fotos wieder nach Haus. Für ihn war die Entdeckung der Bilder das schönste Ergebnis seiner Forschungen. Sie haben in der Folgezeit viele Wissenschaftler hierher gelockt. Vom Gebel Uweinat aus fahren wir an der libyschen Grenze entlang der Langen Düne nach Norden. Weitere Felszeichnungen warten dort auf uns, die berühmtesten in der Höhle der Schwimmer. An den Kratern Peter und Paul müssen wir wieder Minengebiete umfahren. An einem englischen LKW-Wrack vorbei, das Almásy bei seiner

Operation Salaam sabotierte, fahren wir zum Gilf Kebir, erst zur Foggini-Höhle und dann nach Wadi Sura zur Höhle der Schwimmer. Diese Höhle wurde durch den Film "Der englische Patient" weltweit berühmt und die erstaunlich kleinen schwimmenden Menschen auf der Felswand sind eigenartig berührend in einem der trockensten Gebiete der Welt. Lange vor unserer Zeitrechnung gab es hier tiefe Seen. Über die Drei Burgen, einem Versteck Almásys bei der Operation Salaam, fahren wir zum Aqaba Pass. Es ist der einzige fahrbare Zugang auf das Gilf, wenn man von Süden kommt. Ohne Koordinaten ist der Pass nicht zu finden, zahlreiche Wadis führen vermeintlich auf das Plateau und enden im Nichts. Selbst Almásy verfehlte den Zugang 1942 zunächst, als er deutsche Agenten nach Kairo bringen sollte und musste die Position neu errechnen. Mit seinen Ford-Station-Wagons und Ford-Commercials quälte er sich den Hügel hinauf, die Autos mussten buchstäblich geschoben werden. Mit unseren neuzeitlichen Fahrzeugen gibt es hier keine Probleme. Auf dem Gilf erwarten uns spektakuläre Dünen. Sie sind die Ausläufer der Grand Sandsea aus dem Norden und teilen das Massiv in der Mitte. Wir schrauben



In der Totenstadt von Bahrein



uns hoch auf den westlichen Teil, das Abu Ras Plateau. Auf der Hochebene folgen wir der steinigen Piste bis zum Samir Lama Point. Von hier hat man eine fantastische Aussicht auf die Ebene. Über das Wadi Assib fahren wir auf das Kamal el-Din-Plateau, dessen Rand wir Richtung Wadi Mashī erkunden. Wild zerklüftete Steilabfälle werden von tief eingeschnittenen Tälern durchbrochen. Nachts leuchtet der Himmel von Sternschnuppen auf, tagsüber wechseln sich Steine und Sand in einem unglaublichen Farbenspiel ab. Von der östlichen Seite aus verlassen wir das Gilf Kebir wieder und fahren durch ein wunderschönes Wadi in die Ebene hinunter. Auf unserem Rückweg nach Dakhla tanken wir an unserem Spritdepot auf,

es ist wie erwartet unversehrt. Wir haben auf dem ganzen Rundkurs auch keine weiteren Selbstfahrer getroffen, lediglich eine geführte Reisegruppe, zusammengequetscht in fünf Toyotas, war an der Höhle der Schwimmer unterwegs. In Dakhla legen wir wieder einen Ruhetag ein und weichen uns im Thermalbecken ein. Unsere letzte Etappe führt an unseren Ausgangspunkt zurück, nach Siwa. Diesmal nicht durch die westliche Sandsea, sondern auf einer anderen Route. Wir fahren nach Norden über den Bab al-Quasmund zum Karafish. Der Pass ist uns von vergangenen

Touren wohl bekannt, allerdings aus der anderen Richtung. Heute wagen wir die 300 Höhenmeter von Dakhla aus. Der Pass gilt aus dieser Richtung zwar als nicht befahrbar, doch im vergangenen Jahr haben wir einen fahrbaren Weg über eine Satteldüne ausgemacht. Es funktioniert.

### Und dann sehen wir in der Ferne die ersten weißen Pilze

Über das spitzsteinige Gelände des Karafish gelangen wir wieder in den Sand, die Dünen sind teilweise mit einer dünnen schwarzen Schicht bedeckt. Und dann sehen wir in der Ferne die ersten weißen Pilze. Champignons nennen die Einheimischen diesen Teil der Weißen Wüste. Ein riesiges

Unterwegs auf dem ehemaligen Meeresgrund



Reise durch Zeit und Raum.



Feld voller meterhoher Skulpturen aus Kalkstein. Die eine sieht aus wie die Sphinx, eine andere wie ein Affenkopf. Von hier aus begeben wir uns auf einen sagenhaften Rundkurs. Stundenlang fahren wir durch einen Canyon mit Steinmonumenten, immer mit viel Schwung die Sandberge rauf, grandiose Ausblicke, spektakuläre Abfahrten und

**In Siwa endet unsere Rundtour durch die Libysche Wüste, unsere Fahrt durch die Zeiten**

immer neue Eindrücke im Labyrinth der Skulpturen. Abends campen wir inmitten der Pilze, die Sonne geht unter, am Himmel entfacht sich ein Feuer und wird in einem Farbenspiel aus Pastell vom Kalkstein reflektiert. Dann kommt der Vollmond heraus und leuchtet auf eine versteinerte Welt aus dem Märchen. Es fällt schwer, sich hier wieder

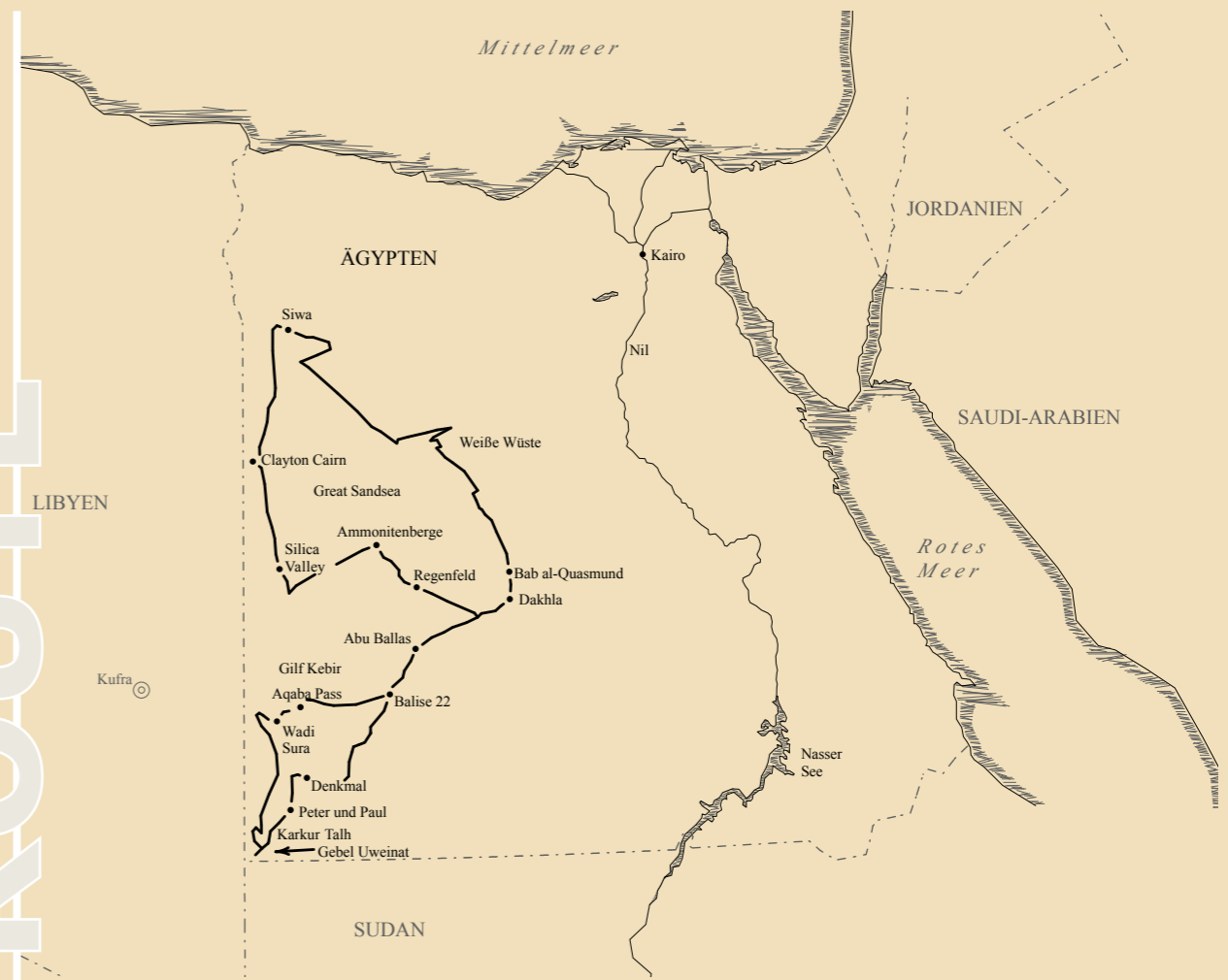
loszureißen. Tage könnte man hier verbringen. Leider sind unsere Tage in der ägyptischen Wüste gezählt. Auf unserem Rückweg kommen wir noch an einem abgestürzten Flieger aus dem 2. Weltkrieg vorbei. Die Spitze ragt aus dem Wüstensand. Der Aufklärungsflieger der deutschen Wehrmacht ging bei einem Erkundungsflug südlich von Siwa runter. Die Piloten wurden nie gefunden. Anders als bei den Höhlengräbern von Bahrein. Im vergangenen Jahr konnte man hier mehr Mumien sehen, als heute. Die schamlose Gier der Touristen macht auch vor den Toten nicht halt.

In Siwa endet unsere Rundtour durch die Libysche Wüste, unsere Fahrt durch die Zeiten. Wir nehmen ein Bad im Cleopatra-Brunnen und besuchen das berühmte Orakel. Mir scheint es, dass es mir prophezeit, dass ich wiederkommen werde. Ich glaube, es hat Recht.

Es gibt noch so viele Geschichten zu entdecken in dieser menschenleeren Region. Almásy schreibt 1934 in der Einführung zu seinem Buch "Unbekannte Sahara": "Es irren sich jene, die in der Wüste nichts anderes erblicken als ein unendliches Sand- und Felsgebiet. Es ist dem Menschen nicht gleich gewährt, die geheimnisvollen Fäden, die das Reich des Todes durchwirken, sofort wahrzunehmen. Wie das Auge sich nur langsam an das Erkennen der Unterschiede auf der Sandfläche gewöhnt, so erkennt der Wanderer der Wüste auch nur langsam die Ziele seiner Irrfahrten." Unsere nächste Expedition findet im Spätherbst statt. Und dabei werden wir sicherlich wieder neue Fäden aufnehmen und verknüpfen. Auf Entdeckungstour mit den alten Karten und den Geschichten im Gepäck.

Ende

ROUTE  
Infos



**Klima/Reisezeit:**

Grundsätzlich ist die beschriebene Tour von Oktober bis März zu befahren. Die beste Reisezeit ist im Oktober/November, da die Nachttemperaturen noch nicht unter den Gefrierpunkt sinken und es tagsüber angenehm warm ist.

**Dauer der Reise:**

Die Rundtour von/bis Siwa dauert 3 Wochen. Dazu kommt die An- und Rückreise über Tunesien und Libyen (jeweils 1 Woche). Eine Fährverbindung nach Ägypten gibt es derzeit nicht.

**Streckenlänge:**

ca. 4000 km plus An- und Abreise

**Voraussetzungen:**

Geländewagen in technisch einwandfreiem Zustand, die Tankkapazität sollte mindestens 300 Liter betragen. Wer sich in das beschriebene Gebiet begibt, sollte aus Sicherheitsgründen niemals mit weniger als 3 Fahrzeugen unterwegs sein. Ausreichend fahrzeugspezifische Ersatzteile sind Pflicht. Entsprechende Fähigkeiten auf dem Gebiet der Navigation und Fahrzeugtechnik sind unumgänglich. Wer sich auf diese Expedition in Eigenregie begibt, sollte unbedingt über ausreichende Erfahrung im offenen Gelände verfügen und sich auch in schwierigsten Situationen zu helfen wissen. Genaue Informationen über die Minengebiete sind absolut notwendig!

**Genehmigungen/Visa:**

Visa- und Führerpflicht für den Transit durch Libyen. Visapflicht Ägypten. Carnet de Passage (für Ägypten) Für die gesamte westliche Wüste ist eine Genehmigung des ägyptischen Militärs vorgeschrieben. Außerdem sind zwei Militärbegleiter Pflicht.

**Karten/Literatur:**

TPC-Karten, englische Militärkarten

- Ladislaus E. Almásy: Schwimmer in der Wüste, dtv 2005.
- Carlo Bergmann: Der letzte Beduine, Rowohlt 2001.
- Werner Nöther: Die Erschließung der Sahara durch Motorfahrzeuge 1901-1936, belleville 2003.
- Cassandra Vivian: The Western Desert of Egypt. An Explorer's Handbook, The American University in Cairo Press 2000.
- Wael T. Abed: The other Egypt. Travels in No-Man's Land, Zarzora Expedition 1998.

**Veranstalter:**

Die beschriebene Tour wird von Off Road Kangaroo durchgeführt. Nächster Termin: 11.10.08 - 15.11.08, Preis: 4890€ (bei 2 Personen im Fahrzeug). Weitere Infos unter [www.offroadkangaroo.de](http://www.offroadkangaroo.de) oder telefonisch 040.52679634