

MARC BIELEFELD

**DEN WIND
IM GEPÄCK**

MARC BIELEFELD

DEN WIND IM GEPÄCK

Über das einfache Leben
auf einem alten Segelboot

LUDWIG

Die Verlagsgruppe Random House weist ausdrücklich darauf hin, dass im Text enthaltene externe Links vom Verlag nur bis zum Zeitpunkt der Buchveröffentlichung eingesehen werden konnten. Auf spätere Veränderungen hat der Verlag keinerlei Einfluss. Eine Haftung des Verlags für externe Links ist stets ausgeschlossen.

Der Verlag hat sich bemüht, alle Rechteinhaber ausfindig zu machen, verlagsüblich zu nennen und zu honorieren. Sollte dies im Einzelfall aufgrund der Quellenlage bedauerlicherweise einmal nicht möglich gewesen sein, wird der Verlag begründete Ansprüche selbstverständlich erfüllen.



Verlagsgruppe Random House FSC® N001967

Copyright © 2016 by Ludwig Verlag, München,
in der Verlagsgruppe Random House GmbH,
Neumarkter Straße 28, 81673 München
Redaktion: Anja Freckmann
Umschlaggestaltung: Eisele Grafik-Design, München,
unter Verwendung eines Fotos von Nico Krauss
Satz: Leingärtner, Nabburg
Druck und Bindung: Pustet, Regensburg
Printed in Germany
ISBN: 978-3-453-28084-7

www.ludwig-verlag.de



Die im Buch beschriebene Lion Class vor Anker in einer Bucht südlich von Svendborg, Dänemark. Erbaut wurde die Yacht 1964 in Hongkong, konstruiert fast ausschließlich aus Teakholz. Das als Bermuda Slup getakelte Schiff segelte zunächst vor St. Malo in Frankreich, später in den britischen Seegebieten von Schottland und England. Nunmehr weilt der sieben Tonnen schwere Langkieler meistens in dänischen und deutschen Gewässern. Das Boot trägt bis heute seinen ersten und vietnamesischen Namen *Phu'Rieng* und hat keinen festen Heimathafen.

»Wenn du das erste Mal denkst, reffen zu müssen, dann reffe.«

Faustregel bei aufkommendem Starkwind

Inhalt

Prolog	9
Kazouri und das Meer	18
Die Insel	25
Wasserperspektiven	38
Ein Australier	62
Abtrünnige	68
Auf Wanderschaft	75
In die Nacht	91
No, Sir	118
Der Mann ohne Kajüte	131
Eine einfache Rechnung	154
Herbst, Winter	169
Leichtes Umdenken	181
Der Eimer	203
Geraldine und Tom	222
Das Piratenfloß	232
Immer kürzer die Tage	246
Glossar	263
Quellenverzeichnis	271

Prolog

Wir fuhren auf einem alten besegelten Fischerkahn durch das Korallenmeer vor der Küste von Belize, immer tiefer nach Süden und entlang des zweitgrößten Barriereriffs der Erde. Über zweihundert Kilometer dehnte sich das Riff, streckte sich unter beinahe obszönen Farben in die See, bis es sich irgendwo im Golf von Honduras in der Tiefe verlor.

In der weiten Lagune, die sich fast einen Kilometer bis zum Beginn der Korallenbänke zog, schwammen gelegentlich Zitronenhaie und Karettschildkröten, die ihren Kopf aus den Fluten hielten und sich eine Weile umsahen, bevor sie wieder abtauchten. Das Meer war komplett grün und blau. Mittendrin schwebten resedafarbene Flächen, zum Ufer hin flackerten türkisfarbene Abschnitte auf, und je steiler man von oben ins Wasser blickte, desto intensiver, blauer und transparenter geriet der Ton dieser geradezu wahnwitzigen Anmischung von Farben.

Wir segelten von der kleinen Insel Caye Caulker zu der noch kleineren Insel Tobacco Caye. Unser alter Holzkahn war blau, weiß und türkis gestrichen, er war vollkommen offen und besaß keine Kajüte. Der Mast zeigte schräg in den Himmel, gemasert von langen Trockenrissen, und an seiner krummen Gaffel hing ein scheckiges, von Spak und Rostflecken überzogenes Baumwollsegel.

Ein Kreole namens Russel hatte sich das Boot von den Fischern geliehen und nicht einmal eine Handvoll Dollar dafür verlangt, uns zur Insel zu bringen. Er trug geflochtene Zöpfe, die wie große Büschel Seetang von seinem dunklen Kopf hingen und sein Gesicht beinahe zur Gänze verbargen.

Das Boot schaufelte sich gutmütig durch die kleinen Wellen des Nordostpassats. Nur der warme Wind trieb uns voran. Sechs, sieben Seemeilen von Caye Caulker entfernt loderten die ersten größeren Korallenblöcke auf dem Meeresgrund auf.

Nach einigen Stunden wurde das Meer noch weitaus vielfältiger in seinen Färbungen, und ich starrte in einen völlig außer Rand und Band geratenen Farbtopf. Vor den Augen flammten die perversen Schattierungen der Korallensee auf. Anmaßungen, wunderschöne Übertreibungen. Die Pinselstriche eines geisteskranken Träumers.

Wir fuhren durch ein Aquarium. Wir fuhren durch ein vor Licht zuckendes Meer aus transparentem Blau, in das sich die Sonne ergoss und über dem die weißen Passatwolken flogen. Unter uns flirrten Himbeerkorallen und Steinkorallen, umschwirrt von Lippfischen und Doktorfischen, und immer wieder standen Barrakudas dicht unter der Oberfläche, die ihre silbrigen Körper wie Pfeile in die Strömung stellten.

Winzige Sandbänke und von Palmen bestandene Inseln lagen im Meer, Saumriffe und kleinste Atolle, Flächen fast weißen Korallensediments, umspült von den Wellen und vom heißen Wind. So zog sich die Korallensee nach Süden, und einmal, über einem flacheren Abschnitt gleißend hellen und sandigen Meeresgrunds, sprang unweit des Boots ein Adlerrochen aus dem Wasser.

Der alte Kahn machte um die vier, fünf Knoten. Er knarzte wie ein alter Schaukelstuhl, und jedes Mal, wenn sich der Rumpf in die See legte, quietschte der hölzerne Block, durch den die Schot des Großsegels lief. Das Boot kam mir vor wie ein alter Fregattvogel, der sich auf seinem Beutezug mit wehenden Schwingen über das Meer schleppte und hier und da seinen Schnabel in die Fluten stach.

Über hundert Meilen waren wir über das glasklare Meer gefahren, und als wir in Tobacco Caye an Land gingen, hingen mir

die Bilder noch immer wie eine Halluzination im Kopf. Ich saß im Sand und blickte zurück. Schon bald wollte sich der Kreole namens Russel wieder auf den Weg machen und setzte das Segel. Wie ein beigefarbenes Dreieck schwebte es über dem blauen Meer. Bald wurde es immer kleiner und verlor sich zwischen den Schaumkronen, als das Boot durch das Korallenmeer zurück gen Norden segelte.

Ich blickte dem alten Kahn noch eine ganze Weile nach, und obwohl ich ihn längst nicht mehr sehen konnte, zog er doch eine bleibende Spur durch meinen Kopf.

Und ich dachte mir, wie sehr das Meer uns Menschen doch betören und betrügen kann.

Der Sturm auf dem Wasser zieht schnell auf. Der Wind echauffiert sich erst unmerklich, bald immer heftiger. Der Himmel verdüstert sich, vielleicht geistern Böenwalzen über das Meer, Schauerwolken mit Hagelbäuchen. Auch der Sturm kennt viele Farben. Immer hat er mit dem Wind zu tun. Der Wind selbst ist der Sturm. Wenn der Wind eine Geschwindigkeit von vierzig Knoten, von über siebzig Kilometer in der Stunde, erreicht, ist von Sturm die Rede. An Land bewegen sich die Bäume immer heftiger, der Wind öffnet Fensterläden, schmeißt Gartenstühle um und erschwert das Gehen. Auf See bilden sich Schaumstreifen, die Wellen laufen höher und höher, ihre Köpfe reißt der Wind davon.

Das alles kann schlimmer werden. Brechende Äste, abgedeckte Dächer. Auf dem Meer füllt sich die Luft mit Schaum und Gischt, das Wasser wird waagerecht davongebblasen. Die See sieht aus wie dunkler Marmor, zerfetzt von weißen Flecken, Streifen und unberechenbaren Mustern.

Der Sturm kennt viele Tücken. Er ist ein hinterlistiger Bursche. Pirscht sich an wie ein Dieb, will nicht erkannt werden. Bis er unweigerlich da ist und mit Macht über alles herfällt, was ihm

im Weg steht. Die größte Gefahr liegt darin, ihn nicht rechtzeitig zu erkennen, ihn zu unterschätzen. Der Sturm ist schneller als der Mensch. Schneller als seine Gedanken, seine Taten, seine Reaktionen.

Er reißt die Segel von Stagen und Rahen. Er reißt an den Masten, bis diese brechen und von oben kommen. Wehe dem, der den Sturm nicht kommen sieht. Wehe dem, der nicht rechtzeitig die Segel verkleinert und sich wappnet.

Die Seehandbücher nennen verschiedene Möglichkeiten, sich auf einen Sturm vorzubereiten. Doch betonen sie auch, dass alle Ratschläge stets nur theoretische Überlegungen bleiben können. Zu widersprüchlich sind die Erfahrungen jener, die einen ausgewachsenen Sturm erlebt haben, zu vielschichtig die Faktoren, die zum Tragen kommen, wenn der Wind sich erhebt und mit fünfzig, sechzig oder weitaus mehr Knoten weht. Niemand kann verbindliche Empfehlungen aussprechen. Die Geschwindigkeit des Winds, die Dauer des Sturms, die Höhen und Längen der Wellen spielen eine ebenso große Rolle wie Taklung, Größe, Konstruktion und Verdrängung des Schiffs. Ein Langkieler wird sich anders verhalten als ein Kurzkieler, eine zehn Meter lange Yacht anders als ein neunzehn Meter langer Kutter.

Zudem: Der Sturm ist ein zutiefst subjektives Erlebnis.

Die nautischen Werke raten zu verschiedenen Maßnahmen, um dem Sturm schließlich zu begegnen. Alle Wettermeldungen sollten geprüft, das Barometer im Auge behalten werden. Ein Schutzhafen muss in zwei bis drei Stunden zu erreichen sein. Ist dies nicht möglich, wird es von Vorteil sein, seinen Kurs auf freien Seeraum und tiefes Wasser zu richten. Vielleicht wird die einzige Möglichkeit, Schiff und Mannschaft zu retten, darin bestehen, den Sturm weit draußen auf dem offenen Meer abzureiten.

An und unter Deck gilt es diverse Vorbereitungen zu treffen.

Schwere Lasten sind tief im Rumpf zu stauen, Beiboote und Rettungsinsel müssen zusätzlich gesichert werden. Alle Luken werden geschlossen.

Unter Deck müssen alle losen Gegenstände verzurrt und gelascht, Schränke verriegelt, die Seeventile geschlossen werden. Nicht benötigte papierne nautische Unterlagen und alle Dinge, die durch Wasser verderben können, sollten in wasserdichten Säcken oder Behältern gestaut werden. Rettungsmittel und Notsignale sind klarzumachen und in der Nähe des Niedergangs oder der Hundekoje bereitzulegen.

Die Segler legen warme und regenabweisende Kleidung an. Ölzeug, Rettungswesten, Lifebelts. Die Funktionen des Funkgeräts sind zu prüfen. Die meisten Seehandbücher empfehlen zudem, wenn dies alles geschehen ist, eine Suppe heiß zu machen und in eine Thermoskanne zu füllen. Zu einer letzten stärken-den Mahlzeit wird geraten.

Die Segel sollten längst gerefft sein. Lieber ein Reff zu viel stecken als eines zu wenig, heißt es. Auch wird empfohlen, das Reffen so schnell wie möglich zu erledigen. Ab einer gewissen Windstärke sind alle Segel zu bergen. Mast und Rumpf allein bieten dem Wind nun genug Fläche, um anzugreifen. Es gab schon Boote, die machten weit über zehn Knoten an Fahrt, obschon nicht ein einziges Segel mehr stand.

Erst danach folgen in den Handbüchern die Ratschläge zum Abwettern des Sturms selbst. Die Möglichkeiten des Beiliegens und Ablaufens im Wind. Die Methoden, Treibanker auszubringen. Das Schiff fällt die Wellen hinunter, gräbt sich ein, wird wieder angehoben. In orchestraler Wut dreschen Wind und Wasser auf das Boot ein; in den schlimmsten Sekunden zittert es, als verspüre es die Todesangst selbst. Die Mannschaft kauert unter Deck, tut nichts. Vielleicht sitzt der Steuermann noch am Ruder, versucht, das Boot vor den schlimmsten, den brechenden Wasserwänden zu bewahren.

Als Letztes gilt es, die Möglichkeit des Durchkenterns durchzuspielen, eine mittlere oder bereits schwere Katastrophe. Wassereinbruch, Verletzungen, Zertrümmerungen.

Manchmal gerät das Wort *Sturm* zur Metapher, zur Allegorie. Der Sturm gewinnt dann an übergreifender Bedeutung. Und manchmal bringt es der Sturm sogar fertig, absolut lautlos nach dem Leben zu greifen. In seiner reinsten Form und in seinem fürchterlichsten Ausmaß jedoch tritt der Sturm auf See in Erscheinung. Und was ist das Letzte, was nun geschehen kann?

Das Überbordgehen, das Sinken. Das Schwimmen und Treiben im haltlosen Meer und der Kampf gegen das Ertrinken.

Da ist niemand. Da ist nur Wasser. Und so schön es sein kann, das Meer, so grausam vermag es dich in Empfang zu nehmen. Eine gewisse Zeit vermag der Mensch sich über Wasser zu halten. Aber wie lange? Wenn niemand ihn bergen kann, wenn ihn niemand findet und er allein im Meer driftet.

Trägt der Mensch eine Rettungsweste, hält sie ihn oben. Wenn das Wasser warm ist, achtzehn, zwanzig Grad, hat er eine gute Chance, einen Tag, eine Nacht durchzuhalten. Aber treib mal allein auf dem Meer, einen Tag, eine Nacht. Ist das Wasser kalt, bekommt er früher oder später die Unterkühlung zu spüren. Bei drei, vier Grad hat der Ertrinkende eine halbe, vielleicht eine Stunde. Angeblich beginnt der Mensch an einem gewissen Punkt zu halluzinieren. Die ersten Organe kollabieren, dann versagen Herz und Atmung.

Trägt der Mensch keine Rettungsweste, wird er eine Situation noch ganz anderer Dimension erleben. Nichts hält ihn an der Oberfläche. Wie lange er am Leben bleibt, hängt nun ausschließlich von der eigenen Kraft ab, von der Ausdauer, der Fähigkeit zu schwimmen und von seinem Willen.

Es muss eine ziemlich ehrliche Art und Weise des Verreckens

sein, das Ertrinken auf dem offenen Meer, wenn du dich an nichts mehr festhalten kannst. Es geschieht im Besitz deines wachen Verstandes, und der Tod kommt exakt in dem Maße, in dem deine Kräfte dich langsam verlassen.

Sehr wahrscheinlich unterliegt der Verstand, und der Mensch legt nun jegliche Arroganz seiner Spezies ab. Er wird zu dem, was er zutiefst verachtet: zum triebgesteuerten Tier. Er ergibt sich nicht im Wissen um den sicheren Untergang, lässt sich nicht sehenden Auges in den Abgrund sinken, nein, er schwimmt und zappelt, solange er nur kann. Erbärmlich und sinnlos kämpft er gegen das Ende.

Nun solltest du schon wissen, was passiert. Was genau passiert. Mit dir und deinem Körper. Wenn du irgendwann nicht mehr kannst und nur noch eines kommt. Die Physik des Ertrinkens, die Anatomie des Absaufens.

Du japst ein letztes Mal, blickst ein letztes Mal zum Himmel. Aber dann absorbiert die Meeresoberfläche das erste Mal auch deinen Kopf.

Der Instinkt zwingt den Menschen unter Wasser zunächst dazu, nicht zu atmen. Selbst wenn er es ganz bewusst anstreben würde, zu atmen, um schneller zu sterben, wäre er dazu nicht in der Lage. Die Pein des fehlenden Sauerstoffs jedoch setzt schon bald ein. Zwanzig, maximal dreißig Sekunden. Du hast keine Kraft mehr. Die Panik erwürgt dich. Du gierst nach Luft. Dabei ist es gar nicht der sinkende Sauerstoffpegel im Blut, im gesättigten Gewebe, der den Menschen zum Atmen drängt. Der schnell steigende Pegel an Kohlenstoffdioxid ist es, der dich in deiner Agonie nach Luft betteln lässt. Eine Vorsichtsmaßnahme der Natur, eine Art Frühauslöser. Du willst atmen, bevor du atmen musst. Die Kraft schwindet noch rapider. Du gehst das zweite Mal unter. Der Mund, die Augen. Arme und Beine rudern, aber es sind nur noch fadenscheinige Versuche.

Der Sinkflug ist unaufhaltbar. Mit der Tiefe nimmt der Druck zu und presst alle mit Luft gefüllten Hohlräume im Körper zusammen. Der Auftrieb nimmt weiter ab, schneller und schneller fliegst du hinab. Vielleicht siehst du noch einmal die Meeresoberfläche, von unten eine diffuse Schicht aus Licht.

Es droht die Bewusstlosigkeit. Vorher aber erlebst du noch das Zwerchfellzucken. Die Bauchdecke beginnt leicht zu beben, man kann es sehen, der Betroffene es deutlich spüren. Das Herz beginnt schneller zu schlagen, es rast, bis es zum Kammerflimmern kommt. Das Herz will das Gewebe, die Nerven und vor allem das Gehirn mit Sauerstoff versorgen, aber das ist nun sinnlos geworden.

Als Nächstes wirst du womöglich noch einen Laryngospasmus verspüren. Wenn du nämlich den Atemzwang am Ende nicht mehr unterdrücken kannst und das Wasser in dich hineinsaugst. Bei diesem Stimmritzenkrampf schnürt sich dir jäh die Kehle zu, sie schließt sich und krampft sich zusammen. Ein weiterer Automatismus des Körpers, sobald etwas Fremdes in die Luftröhre eindringt oder die Stimmbänder berührt. Die Natur will um jeden Preis verhindern, dass Wasser in die Lunge strömt.

Das Herz spielt verrückt. Fast Ertrunkene haben es beschrieben, als stecke ein Sack voll Würmer in deinem Brustkorb. Vielleicht spürst du das noch, vielleicht spürst es schon nicht mehr. Doch dann, in den meisten Fällen, strömt das Wasser irgendwann in deine Lungen.

Du atmest Salzwasser. Du atmest das Meer, zum ersten und zum letzten Mal in deinem Leben.

Der Körper schaltet sich jetzt quasi selbst ab. Das Wasser spült in den Lungen eine grenzflächenaktive Substanz davon, die als Tensid bezeichnet wird. Diese hauchdünne Schicht erlaubt den Alveolen in den Lungen, Sauerstoff aufzunehmen; aber auch damit ist nun Schluss.

Die Lungenmembranen werden geflutet, kollabieren. Vielleicht, wenn du noch denken kannst, derweil du schon auf zehn, zwanzig Meter Tiefe bist und es dunkel wird, vielleicht schießt dir noch durch den Kopf, dass du eine Rettungsweste hättest anlegen sollen. Dann wärst du jetzt noch oben. Am Licht, am Atmen. Oder du denkst an etwas anderes, an Bäume, an deine Kinder, an den Mond.

Die Lebensfunktionen nehmen ab. Das zentrale Nervensystem dreht durch, dein Rechner schießt quer, stürzt ab. Dein Hirn peinigt dich mit letzten Impulsen, lebe, atme! Aber dein Körper reagiert nicht mehr. Das Herz tut seinen letzten Schlag, bis es erschlafft, und auch die Muskeln ergeben sich nun völlig. Du hast das Bewusstsein längst verloren und schwebst durch die Tiefe. Nach zehn, höchstens zwanzig Minuten ist auch die letzte elektrische Aktivität in deinem Gehirn erloschen. Sie verebbt langsam, wie die schwindende Flamme eines ausgetrockneten Petroleumdochts.

Danach ist alles vorbei. Du bist tot.

Doch irgendwann, während deine leblose Hülle in zwanzig, dreißig, vierzig, vielleicht aber auch in viertausend oder neuntausend Meter Tiefe auf dem Grund des Meeres niedergeht, dann wird dein Geist in entgegengesetzter Richtung aufsteigen und sich mit der Seele eines Albatros vereinigen. Und fortan wirst du nicht in Gottes Himmelsreich weilen, sondern weit und in beinahe endlosen Schleifen über die Meere fliegen.

Dies zumindest behaupten einige Seeleute. Und es ist beileibe nicht die schlechteste Geschichte, die ich gehört habe.

Kazouri und das Meer

Ich erinnere mich an die Wüste und an den Nomaden, der Kazouri hieß, seine Haut war so schwarz wie dunkles Leder, ein hochgewachsener und ruhiger Mann, der wenig sprach und der das Meer noch nie gesehen hatte.

Wir hatten einen Monat in der Wüste verbracht. Wir fuhren jetzt südwärts, um in zwei Tagen die Sahelzone zu erreichen. In dem Geländewagen saßen vier Nomaden und ein Weißer. Der Weiße war ich.

Ein letztes Mal noch schaute ich mich um und sah im Norden das Meer aus gelbem Sand. Ich sah die Dünen, die Täler und Wellen, deren vom Wind aufgeworfene Kämme gestochen scharfe Schatten warfen. Nichts schien sich in dieser Wüste zu bewegen, absolut nichts.

Ich erinnere den heißen Wind, der da draußen durch die Ödnis strich. Abends erlosch der Wind meist wieder und ließ uns zurück in einer Sphäre der völligen Stille. So, dachte ich, musste sich der Weltraum anhören. Kurz bevor es dunkel wurde, knieten sich die Tuareg allabendlich in den warmen Sand, auf einem einfachen schwarzen Tuch, und beteten gen Mekka. Jeder betete für sich allein in der Wüste, und sie hielten dabei einen Abstand von mindestens dreißig Metern zueinander. Abends am Feuer hatten mir die Tuareg einmal erzählt, dass die Wüste in ihren Gedanken beginnt und auch dort erst endet.

Wir fuhren nun schon seit Stunden Richtung Iférouane, mit seinen Brunnen, den nigrischen Militärposten in ihren hellblau camouflierten Uniformen, den Bettlern und den Silberverkäufern, die barfuß am Straßenrand hockten. Südlich des

Aïr-Gebirges wurde die Wüste flacher, ohne einen Schatten, der Himmel fast weiß vor Hitze. Es wuchsen Büsche aus dem Sand, karges Gestrüpp, sonst lagen weit und breit nur Steine in der Wüste. Sand und Steine, auf Tausenden, womöglich auf Millionen Quadratkilometern brütend heißer Erde.

Die Tuareg kannten diese Gegend gut. Sie hatten ihr Land nie verlassen, wobei sie nicht in Landesgrenzen dachten, Niger, Mali, Algerien, Tschad. Sie dachten in Dimensionen des Sandes, ihre Welt definierte sich vielmehr durch die geografischen Eigenheiten des mittleren und nördlichen Afrikas. Sie kannten die wenigen Bäume, die Wasserstellen, einzelne Akazien, sie wussten, wo die Ziegen und Kamele Dornen zum Fressen fanden. Oft orientierten sie sich lediglich an auffällig gewachsenen Büschen.

Etwa sechs Stunden fuhren wir nun schon an einer Anhäufung von Steinen entlang, die kein Ende zu nehmen schien. Zwei parallel verlaufende Wälle, jeder ungefähr anderthalb Meter hoch und einen Meter breit. Zwei Stränge aus Steinen, die sich in wenigen Metern Abstand schnurgerade durch die Wüste zogen, so weit die Augen sehen konnten.

Diese Steine waren heller und grauer als die anderen Steine, die in der Wüste lagen. Offenbar waren sie sorgsam aufeinandergelegt worden; dies war keine natürliche Fügung. Abertausende etwa faustgroßer Steine. Die beiden Wälle lagen in der brütenden Weite wie ein Wunder. Sie kannten keinen Anfang, und sie nahmen kein Ende.

»Was ist das?« fragte ich.

»Es sollte mal eine Bahnstrecke werden, hoch nach Algerien, bis ans Mittelmeer«, sagte Kazouri, der einzige Targi im Jeep, der Französisch sprach.

Sie redeten nicht in Kilometern. Distanzen bemaßen sie in Tagen, Monaten, Sonnenaufgängen und Monden, manchmal in Bildern. Große Entfernungen handelten von anderen Ländern, im Extremfall vom Meer.

»Wann ist das hier entstanden?«, wollte ich wissen.

»Als die Franzosen noch hier waren«, sagte Kazouri. »Sie begannen Anfang der Fünfzigerjahre, sie haben zehn Jahre lang daran gearbeitet.«

Eine Bahntrasse durch die Glut. Durchs Gebirge von Ahagar, Richtung Adrar Chiriet, am Großen Erg vorbei durchs Nichts. Ein Wall links, einer rechts, gegen die Sandverwehungen. Dazwischen sollten die Schienen verlaufen. Erz und Uran, auf Wagons unterwegs nach Europa, bis die Kolonialzeit 1960 endete wie eine Schlange, die man in der Mitte zerhackt.

Wir waren nun schon acht Stunden durch die Wüste gefahren, stets entlang der beiden Wälle aus Steinen, die sich wie eine unheimliche Spur in der maßlosen Weite verloren. Die Steinspur verschwand am Horizont, der jedoch keine Linie darstellte, sondern eine Schicht, die durchsichtig war und gleißend hell flimmerte. Auch dahinter zogen sich die beiden Wälle weiter, immer weiter nach Norden, bis Afrika irgendwann aufhörte und das Meer begann.

»Sie haben die Steine bis ans Mittelmeer aufgetürmt?«, fragte ich. Kazouri nickte und schaute mich nicht an. Ich saß am offenen Fenster, er in der Mitte, während wir im Geländewagen nach Süden fuhren.

»Unglaublich, diese Franzosen!«, rief ich in den Fahrtwind.

Kazouri mit seinem Ledergesicht wartete mit seiner Antwort sechs, sieben Sekunden länger als sonst. Dann sagte er zwischen seinen von Tee und Tabak schwarzen Zähnen und hinter seinem dunklen Tagelmust hervor:

»Es waren nicht die Franzosen, es waren unsere Eltern.«

Abends stellten wir die Jeeps neben der Sandpiste ab und bauten die Zelte auf. Es war etwa halb sechs, in einer Stunde würde die Sonne hinter der hellbraunen Erde verschwinden und die schwarze Nacht sich über unsere Köpfe legen.

Kazouri und die anderen Tuareg trugen Holz zusammen und machten Feuer. Sie rollten den großen Wollteppich aus, brühten Tee auf und gossen ihn aus einer alten Blechkanne in kleine Gläser. Der Wollteppich war wie eine Insel, ein kleines Zuhause, wo wir uns zu den Pausen und zu den Mahlzeiten versammelten. Auf dem Teppich sitzend, unterhielten wir uns über Dinge, von denen wir etwas wussten oder von denen wir nichts wussten, hier und da schwiegen wir, und manchmal machte ein Märchen die Runde.

Dann stand Kazouri auf, nahm sein Messer, ging zu der Ziege, die wir dabei hatten, und schnitt ihr die Kehle durch. Das Fleisch schmeckte gut, die feuerkrosse Leber, das Hirn. Es gab Yamswurzeln und Hirse.

Nach dem Essen saßen wir noch eine Weile auf dem Teppich um die knisternde Glut. Ich griff in den Sand, ließ eine Handvoll der mehlfeinen Körner durch meine Finger rinnen und musste an Wasser denken.

»Du hast das Meer wirklich nie gesehen?«, fragte ich ihn.

»Nein, nur auf Plakaten in Agadez und auf Fotos. Wie ist das Meer? Hast du es mal gesehen?«

»Ich habe das Meer oft gesehen.«

»Hast du das Mittelmeer gesehen oder den Atlantik?«

»Ich habe beide gesehen, ich habe auch das Rote Meer gesehen und den Pazifik.«

»Kannst du schwimmen?«, fragte Kazouri.

»Ja, ich schwimme gern.«

»Auf dem Meer müssen noch weniger Menschen sein als in der Wüste.«

»Sie fahren auf großen Schiffen übers Meer, viele Schiffe, aber ich glaube, du hast recht, auf dem Meer gibt es noch weniger Menschen als in der Wüste.«

»Das Meer muss groß sein.«

»Das Meer ist größer als die Wüste, es nimmt drei Viertel des Planeten ein.«