

Reisebericht Libyen 1998

In diesem Jahr fuhren wir zu dritt nach Libyen. Mit an Bord war Jörgens 16-jähriger Sohn Yann. Wir wollten ihm auch die Schönheiten zeigen, die wir bereits gesehen hatten, und so war ein Teil der Strecke in diesem Jahr identisch mit unserer ersten Libyenfahrt 1996, aber aufgrund einiger Ereignisse nicht weniger spannend.

Sonnabend, 25. Juli 1998

Um 18.00 Uhr sollten wir im Hafen von Genua sein. Eigentlich wollten wir erst um 17.00 Uhr aufbrechen, verließen unseren Stellplatz dann aber doch schon um 16.30 Uhr. Bis Genua selbst war die Orientierung kein Problem. Aber in Genua zum Fährhafen zu kommen, das war spannend. Zunächst durchfuhren wir eine Einbahnstraße in der falschen Richtung. Aber irgendwie mußten wir doch an die Küste und damit zum Hafen kommen. Am Meer angekommen, befanden wir uns in einer Sackgasse. Also wieder zurück. Schließlich sehen wir den Hafen – aber wie kommt man dort hin? Nach einigen vergeblichen Versuchen fanden wir doch noch die Zufahrt. Dort wartete auch schon der weiße Unimog von



Gerd aus Hannover. Er und seine Familie wollten in Tunesien Urlaub machen. Unser Schiff, die Dame, war noch nicht da, dafür aber die Habib, die allerdings schon um 16.00 Uhr hätte auslaufen müssen. Angeblich war an Bord der Habib ein medizinischer Notfall eingetreten, so daß sie nach dem Auslaufen wieder in den zurück in den Hafen mußte. Die Formalitäten bei Polizei und Agentur gingen sehr schnell. Dann warteten wir auf die „Dame“. Es war sehr schwül. Endlich lief sie um 21.00 Uhr in den Hafen ein. Sie war sehr spärlich beladen, kaum Fahrzeuge. Trotzdem kamen die Autos nur in großen Abständen heraus. Wir vermuteten, daß strenge Kontrollen durch-

führt wurden. Irgendwann, nach unendlicher Zeit wurden die ersten Fahrzeuge verladen. Ich fand, daß wir ein wenig weit wegstanden. Jörgen fuhr näher an die Fähre heran. Ich faßte wieder meine Meinung, die ich schon in einigen Häfen vertreten habe – „Die kommen niemals alle mit!“ Um mich zu beruhigen, ging Jörgen nach einiger Zeit fragen. „Noch eine Stunde – die Camions werden nicht vergessen“. Im Bauch der „Dame“ wurden die Autos regelrecht gepackt. Zuletzt mußten die Reisenden mit ihrem Gepäck aussteigen, bevor das Auto eingeparkt wurde. Der Platzbedarf wurde immer bedenklicher. Die Zeit verstrich. Unter den Pkw-Fahrern entstand Unruhe. Ein handfester Streit entstand darum, wer als nächster fahren durfte. Auch Tritte gegen das fahrende Fahrzeug, das eher dran kam, mehrten sich. Jörgen fragte ein zweites Mal. „Alles no Problem – die Camions kommen zuletzt.“ Um 24.00 Uhr kamen wir endlich an Bord. Am Ende war bestimmt noch für 1 Fahrzeug Platz! Morgen müssen wir als erste vom Schiff. Nach ausgiebigem Duschen gingen wir schlafen. In der Kabine war es sehr warm.

Sonntag, 26. Juli 1998

Erst morgens haben wir die Uhr wieder eine Stunde zurückgedreht. Außerdem besuchte uns ein Monteur, wegen der Klimaanlage. Ich besorgte die Karten für die Einreise in La Goulette und füllte sie aus. Jörgen stellte sich bei der Polizei an und Yann beim Zoll. Es ging sehr schleppend vorwärts. Yann mußte schon einige Leute vorlassen, da wir für den Zoll erst den Stempel der Polizei benötigten. Dann hatten wir es hinter uns. Denkste! Nochmal anstellen und die Fahrzeugregistrierung aus dem Computer abholen. Insgesamt hat Jörgen 2 Stunden angestanden. Dann holten wir uns aus dem Duty Free Shop 2 Stangen Marlboro (je 88FF), in Afrika als Anerkennung für geleistete Hilfe oder als Geschenk sehr begehrt, und eine 1-Liter Flasche Ricard für 62FF. Die Fähre legte um 23.50 Uhr in La Goulette an. Wir warteten schon fast eine anstrengende Stunde an der Rezeption in der Menschenmenge, da wir ja als erste von Bord mußten. Kaum von Bord, wurden wir zur Polizei gewunken. Pässe angeschaut, weiter. Dann zum Zoll. Zuerst kam niemand, aber nach kurzer Zeit hatten wir die erforderlichen Unterschriften

auf dem Auto-Einreiseformular. Wir wurden zum Ausgang gewunken. Die Handzeichen der Zollbeamten haben wir nicht gesehen und so die Durchlässe in der Halle umfahren. Gerd folgte mit seinem Unimog den Winken der Zollbeamten und der Unimog blieb mit den Dachfenstern am Steinbogen hängen. 2 Dachluken wurden dabei beschädigt. Nach ca. ¼ Stunde waren wir aus dem Hafen raus. Wieder ein neuer Rekord.

Wir fuhren in Richtung Hammamet. Die Mauthäuschen hinter der Abfahrt von Mornag sind jetzt eingerichtet. Wir wurden in Klasse 2 eingestuft und bezahlten 1,6 TD. Unser Platz am Strand hinter Hammamet war noch nicht bebaut. Aber lange wird es nicht mehr dauern. Leider wehte uns nachts der Wind aus der falschen Richtung um die Nase und es stank zeitweise nach Abfall. Sonderlich warm war es nicht.

Montag, 27. Juli 1998

Um 8.00 Uhr hatten wir drinnen 30,6°C. Es ging noch. Wir hatten von einem Kunden eine Rindersalami erhalten, die wir in Hammamet in einer Pizzeria abliefern sollten. Nach einigem Suchen haben wir Peter in Sun-Set-City auch gefunden. An einem Baum haben wir uns ein Signalthorn demoliert, als er uns zum Wassertanken auf das Grundstück gewunken hat. Leider zeigte er uns erst dann einen anderen Weg, der für so ein großes Fahrzeug besser geeignet ist.

Nach diesem Abstecher begann sie dann, die Hitze, auf der Strecke über Kairouan. Als wir gerade Pause machten, fand in unmittelbarer Nähe ein Viehhandel auf der Straße statt. Die beiden Händler hatten sich auf halber Strecke getroffen und Schafe wurden von einem Transporter in den anderen geladen. Es war sehr interessant. Weiter ging es nach Gabes. Kurz vor Medinine trafen wir auf die ersten Geldwechsler. Angeboten wurden uns nach harten Verhandlungen:

	Einstieg	Endgebot	
für 100 US\$	240 LD	300 LD	
für 100 DM	140 LD	160 LD	
für 1000 FF	400 LD	515 LD	
und für 250 US\$		760 LD	(1 LD = ca. 0,60 DM nach unserem Wechselkurs)

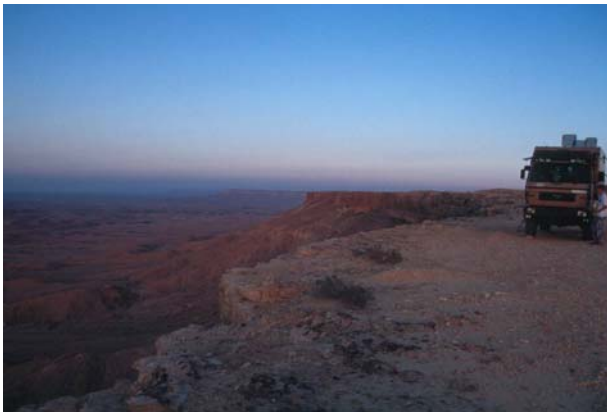
Achtung: Nach der Aufhebung des Embargos im April 1999 sollen die Kurse gefallen sein. Wir tauschten bei einem älteren Mann der mit mehreren Kindern unterwegs war. Dazu sind wir Stilos und Haribos losgeworden. Kurz vor Ben Guerdane haben wir uns wieder auf den Platz beim Qued gestellt, den wir 2 Jahre zuvor entdeckt hatten. Die Nacht war relativ kühl. Allerdings war es auch hier nicht besonders ruhig. Es fuhren viele Fahrzeuge die naheliegende Straße entlang.

Dienstag, 28. Juli 1998

Morgens haben wir den Wagen aufgeräumt und gereinigt. In und hinter Ben Guerdane standen noch viele Geldwedler (so nenne ich die Wechsler, weil sie immer mit den libyschen Geldscheinen umherwedeln).

Nach mehreren Kontrollen erreichten wir die Grenze von Ras Ajdir. Die tunesische Kontrolle war zügig. Es war heiß und eine libysche Fahrerin wollte sich vordrängeln, wurde aber von der tunesischen Polizei zurückgepiffen. Auf libyscher Seite haben wir weiße Einreisekärtchen ausgehändigt bekommen. Ausfüllen mußten wir sie jedoch nicht, da wir die grünen Visakarten dabei hatten. Fraglich bleibt dabei allerdings, ob wir auch ohne Visa hätten einreisen können. Im Häuschen rechts holte Jörgen die Stempel von der Polizei. Hier half ein Mann weiter, der mehrere Sprachen sprach und genau wissen wollte, wo wir lang fahren. Anschließend wurden wir zur großen Halle geschickt. Diesmal durfte der MAN aber nicht hinein, so mußten wir in der Hitze warten. Zunächst waren wir bei der Bank. Verlangt wurden 300 US\$ (davon 100 für das Carnet) oder 500 DM (davon 150 für das Carnet). In FF sollten die Gebühren genau so hoch sein wie in DM, aber wir hatten nicht so viel dabei und vielleicht kann man die noch gebrauchen. Bei unserem z.Z. hohen Wechselkurs für US\$ (1,84 DM), zahlten wir selbstverständlich in DM. Das sah der Mann in der Bank aber gar nicht so gerne. Angeblich konnte er nicht

wecheln (DM 150,-- brauchten wir ja noch für das Carnet). Da wir jedoch auch kleine Scheine hatten, mußte er wohl oder übel mit den DM vorlieb nehmen. Anmerkung: Seit April 1999 soll die Einreisegebühr sehr unterschiedlich sein. Mal nur ca. 60 US\$, dann wieder die obigen Preise; begründet wird die Gebühr jeweils mit der Aufhebung des Embargos. Wir erhielten eine Tauschquittung und zunächst 10,5 LD für die Versicherung. Wenn wir die abgeschlossen hatten, sollten wir uns wieder bei ihm melden. Die Versicherung ist in dem großen Gebäude außerhalb des Grenzbereiches untergebracht. Um dorthin zu gelangen, mußten wir unsere Pässe vorzeigen. In dem klimatisierten Gebäude war nur ein Mann vor uns. Der Mann von der Versicherung hat einen Freund, der mit einer deutschen Frau aus Leipzig verheiratet war. Das bot einigen Gesprächsstoff. Wieder zurück in der Halle, mußten wir für das Carnet ein Formular ausfüllen. Eine deutsche Übersetzung erhielten wir dazu. Wir zahlten die DM 150 und gingen zu der Nummernschildausgabe. Erst jetzt erhielten wir von der Bank das restliche Geld und eine weitere Tauschquittung. Die Schilder kosteten 50 LD. 1 LD erhielten wir zurück. Jörgen brachte die Schilder an und los ging es. Keine Fahrzeugkontrolle! Zwischenzeitlich hatten wir Technische Hilfe geleistet, indem wir dem Hallenelektriker einen passenden Schraubendreher ausliehen. Längere Zeit hörten wir nichts. Unsere aufkommende Befürchtung, ihn als Gastgeschenk hierlassen zu müssen, erwies sich jedoch als unbegründet. Bei der Ausfahrt aus dem Grenzbereich behielt der Mann mit den guten Sprachkenntnissen unsere Pässe ein und stieg in einen Wagen. Wo wollte der denn hin; gesagt hat er nichts. Deshalb fuhren wir mit dem MAN gleich hinterher. Was das nun wieder soll? Er verschwand in dem großen Gebäude, in dem auch die Versicherung untergebracht war. Nach kurzer Zeit kam er wieder und händigte uns die Pässe aus. Was im Haus vorgegangen ist, wissen wir bis heute nicht. An der Grenze waren zwei Motorradfahrer aus Italien, die sich



überhaupt nicht vorbereitet hatten. Sie wollten nach Ghadames und zu den Mandara-Seen und fragten nach Campingplätzen auf dem Weg dorthin. Aber wir kannten ja keine. Außerdem waren sie völlig überrascht, daß sie für ein Motorrad 250 US\$ Einreisegebühr bezahlen sollten.

Wir verließen den Grenzbereich und tankten kurz vor Zuara noch den großen Tank voll. Auf der Strecke nach Nalut waren die Kontrollposten immer noch an der gleichen Stelle, wie vor 2 Jahren. Die Information, daß es nicht mehr so viele Kontrollen geben sollte,

können wir nicht bestätigen. Man wird

lediglich nicht mehr so häufig in das große Buch eingetragen.

Hinter Nalut fuhren wir an den Rand des Abbruches der Hamadah al Hamra zur Ebene. Die Aussicht war in die 500m tiefer liegende Jifarah-Ebene war fantastisch, die Wände gehen fast senkrecht hinunter. Es war fast windstill und sehr warm. Nachts wollte ich mich gerade nach draußen in meinen Sessel schlafen legen, als plötzlich ein starker Wind einsetzte, der den MAN auch innen abkühlte. Um 7.00 Uhr hatten wir draußen 25,9°C und innen 26,4°C.

Mittwoch, 29. Juli 1998

Morgens kamen 2 Offizielle in einem Fahrzeug daher und fragten, wo wir hinwollten und was ich in mein Buch schreibe. Erst als Jörgen ihnen erklärte, daß ich das schöne Libyen festhalte, stiegen sie wieder in ihr Auto und fuhren davon. Auch wir begaben uns auf die langweilige Strecke nach Darj. Dort füllten wir alle Wasservorräte auf und tankten voll. Nach weiteren 12 Kilometern ging es endlich auf die Piste. Während der Teil bis Bir Rimit noch gut zu finden war, hatten wir danach Probleme. Wir folgten den GPS-Koordinaten von Smoliner bis zu einer Koordinate vor seinem Lagerplatz und befanden uns auf einer großen Piste. Dann stellten wir fest, daß wir viel zu weit westlich fuhren. U.E. mußte Smoliner auch die falsche Piste erwischt haben und nach seinem Lager weiter östlich gefahren sein. Einen Steinhaufen in dem sehr platten Land erkoren wir zu unserem Lagerplatz.

Donnerstag, 30. Juli 1998

Früh morgens sah ich in der Ferne eine Staubwolke über der großen Piste und weckte die Männer. Ein Lkw kam aus südlicher Richtung. Wir waren natürlich schon lange entdeckt worden. Ein dunkelhäutiger Mann stieg aus dem Wassertank-Lkw. Er kam von einer Schafherde und wollte frisches Wasser holen. Deshalb war die Piste auch so ausgefahren. Er erklärte uns, daß wir auch über diese Piste nach Awaynat Wnin kommen würden. Aber wir hatten uns nunmal in den Kopf gesetzt, die klassische Route zu fahren. Der Fahrer bekam noch eine kalte Flasche Wasser und ein Päckchen Zigaretten mit auf seinen Weg. Yann hat gefroren. Dabei hatten wir 25°C im Auto. Draußen war es zu diesem Zeitpunkt durch den heftigen Wind noch etwas kühler. Wir begaben uns auf den Kurs „Point to east“.



Das heißt, wir fuhren querfeldein auf einen Koordinatenpunkt von Smoliner zu. Dabei umfuhren wir viele Steinfelder. Plötzlich sahen wir einen Fenek, den Wüstenfuchs, der aber sehr schnell wegrannte. Er war ca. 50 km/h schnell und schlug immer wieder Haken. So haben wir es auch in diesem Jahr nicht geschafft, ihn auf ein Foto zu bannen. Nach ca. 35 km z.T. unwegsamer Querfeldeinfahrt hatten wir die richtige Piste erreicht. Weiter ging es von Betonspitz (Jörgens „Dreispitz“) zu Betonspitz. Wir folgten der Piste, die teilweise mit 75/85 km/h zu befahren war. Es gab nicht viel zu sehen, nur „Nichts“. Auf zwei Schildern/Tafeln hatten sich Italiener verewigt, die vor zwei Tagen hier vorbeigekommen waren. Nicht

sehr weit davon entfernt querten wir eine große Pipeline-Piste. Wir nennen diese Piste so, weil sie für den Bau einer Pipeline von Ubari bis was weiß ich wohin, gebaut wurde. Wer dieser Piste nach rechts folgt, müßte direkt auf die Strecke nach El Hassi treffen. Wir haben die Piste, die den Abbruch hinunterführt jedenfalls von unten gesehen und sind später wieder auf sie gestoßen. Wie bereits gesagt, wollten wir aber bis Awaynat Wnin der klassischen Piste folgen. Deshalb querten wir die Piste. An dem ehemaligen Kontrollposten (ein mehr oder weniger weißer Container) suchten wir nach einem großen 5-zackigen Stern. Er sollte It. Ohin die eigentliche Kreuzung darstellen. U.E. ist er lediglich der Sockel eines Fahnenmastes. Dann begaben wir uns (einem Tip von Ohin folgend) westwärts und fanden am Abbruch ein tollen Stellplatz. Man sollte hier auch unbedingt die von Ohin erwähnten Maßnahmen beherzigen und auf keinen Fall Müll zurücklassen, damit der Platz auch so toll bleibt, wie er ist. In der Ebene liegt Awaynat Wnin; wenn man in der Gegend herumklettert, kann man das weiße Häuschen sehen. Bis hierher ist die Strecke auch u.E. ohne Allrad zu bewältigen. Um 23.30 Uhr setzte ein starker Wind ein.





Freitag, 31. Juli 1998

Um 8.00 Uhr hatten wir draußen eine Temperatur von 24,8°C und drinnen 25,7°C. Die Polizeistation von Awaynat Wnin lag von unserem Stellplatz aus hinter einer Bergnase. Nicht sichtbar, war sie ganz in der Nähe. Hinab führte eine sehr steinige Piste. Hier ist auf jeden Fall ein Fahrzeug mit viel Bodenfreiheit nötig. Die Polizisten waren sehr nett. Ihre Eltern wohnten im 150 km entfernten Idri. Die Männer hatten keine Zigaretten mehr und freuten sich riesig, als Jörgen ihnen 2 Päckchen überreichte. Von hier aus wollten wir die Südstrecke nach Idri

fahren. Vor zwei Jahren waren wir über die Dünen gefahren; da wurde die Pipeline noch verlegt. Am Ausgang des Tales war nur eine eindeutige Piste nach Westen zu erkennen und eine weniger gute nach Süden. Ich fand, wir sollten direkt Richtung Süden fahren. Leider folgte meiner Empfehlung nur ein großes Geröllfeld. Es war zwar eine Piste zu erkennen, aber die war gar nicht gut zu befahren. Den Abbruch hinunter war eine große Piste zu erkennen, die Pipeline-Piste, die wir gestern überquert haben. Vor zwei Jahren ging von dieser Piste die Strecke nach El Hassi ab. Also hielten wir uns schließlich doch nach Westen. Wir querten auf der Off-Pisten-Fahrt sehr sandige Bereiche und landeten schließlich an einem Brunnen, an dem Kamele getränkt wurden. Hier trafen wir auch auf die große Piste und hoppelten auf dem Wellblech nach Süden. An den aufgezeichneten Koordinaten bogen wir links ab auf die Strecke nach El Hassi. Es wurde sofort viel sandiger. Aber wir kamen noch ohne Luftablassen durch. Vom Brunnen an folgten wir den Eisenstangen. Auch der Dünensattel, bei dem wir vor 2 Jahren den Reifendruck vermindern mußten, stellte keine Hindernis dar. Wir fuhren mit vollem Luftdruck durch. Dann hielten wir uns Richtung 180°, zwischen den schwarzen Bergen links und den mit Büschen bewachsenen Dünen rechts, und folgten den Markierungen (Eisenstangen). Durch die Berge (die Piste ist nicht zu übersehen) fuhren wir durch sandige und stei-



nige Abschnitte. Zum Teil waren die Durchfahrten sehr, sehr sandig. In einer Sebka ging eine Spur nach rechts ab (westlich) der wir folgten und an einer verlassenen, verfallenen Burg landeten. Ein sehr hübscher Platz, aber sehr heiß, da es erst 14.00 Uhr war. Ein zugemauerter Eingang und die Strukturen des Gebäudes waren noch gut zu erkennen. Nach einer kurzen Pause fuhren wir am Rand der Sebka zurück und dann einen kleinen Anstieg hoch. Schließlich erreichten wir das verlassene Dorf mit dem Brunnen, den wir schon vor zwei Jahren mit Mr. Collin, dem Leiter des französischen Pipeline-Camps, besucht hatten. Wir ergänzten unsere Brauchwasservorräte, wobei Jörgen übermütig Yann und mich mit „Wasserspritzen“ ärgern mußte. Die Einheimischen kommen nur noch hierher, um die Palmen zu pflegen und die Datteln zu ernten. Von hier aus waren wir vor zwei Jahren mit Mr. Collin zum Castel gefahren. Der MAN blieb damals beim Dorf zurück, weil Mr. Collin meinte, daß die Strecke für den Lkw zu schwierig wäre. Die Koordinaten vom Castel hatten wir. Versuchen wollten wir es diesmal auf jeden Fall. Wir kamen

nige Abschnitte. Zum Teil waren die Durchfahrten sehr, sehr sandig. In einer Sebka ging eine Spur nach rechts ab (westlich) der wir folgten und an einer verlassenen, verfallenen Burg landeten. Ein sehr hübscher Platz, aber sehr heiß, da es erst 14.00 Uhr war. Ein zugemauerter Eingang und die Strukturen des Gebäudes waren noch gut zu erkennen. Nach einer kurzen Pause fuhren wir am Rand der Sebka zurück und dann einen kleinen Anstieg hoch. Schließlich erreichten wir das verlassene Dorf mit dem Brunnen, den wir schon vor zwei Jahren mit Mr. Collin, dem Leiter des französischen Pipeline-Camps, besucht hatten. Wir ergänzten unsere Brauchwasservorräte, wobei Jörgen übermütig Yann und mich mit „Wasserspritzen“ ärgern mußte. Die Einheimischen kommen nur noch hierher, um die Palmen zu pflegen und die Datteln zu ernten. Von hier aus waren wir vor zwei Jahren mit Mr. Collin zum Castel gefahren. Der MAN blieb damals beim Dorf zurück, weil Mr. Collin meinte, daß die Strecke für den Lkw zu schwierig wäre. Die Koordinaten vom Castel hatten wir. Versuchen wollten wir es diesmal auf jeden Fall. Wir kamen





ohne Luftablassen bis zu einem größeren Dünengürtel, den wir überqueren mußten. Es führte eine Pkw-Spur hinauf, aber ich hatte Bedenken dort einfach so raufzufahren, ohne zu wissen was dahinter ist. Während Jörgen und Yann die Luft aus den Reifen ließen, bestieg ich die Düne. Oben angekommen, habe ich mich doch ziemlich erschrocken. Auf der anderen Seite war ein Tamariskenbusch, der die Düne fast senkrecht abfallen ließ. Den Spuren nach zu urteilen hatte ein Pkw voll den Abgang gemacht und war gegen den Tamariskenbusch geknallt. Allerdings lag kein Wrack herum. Aber ´ne

Menge Arbeit muß das doch gemacht haben, ihn hier wieder wegzubekommen. Eine Ecke weiter rechts ergab sich eine gute Möglichkeit, die Düne zu überqueren. Jörgen hatte auch gar keine Probleme. Es folgte noch eine einfache Düne und wir hatten das Castel (so hatte Mr. Collin es genannt) erreicht. Auf der südlichen Seite fanden wir einen Stellplatz im Sand. Um 18.00 Uhr waren es draußen noch 44,5°C und drinnen 42,8°C. Wir unternahmen noch einen Ausflug auf die Anhöhen. Nach Göttler handelt es sich bei dem Castel um die Ruinen von Gsar Bir el Meherig. Sie liegen auf einem Felsen, von einer malerischen Landschaft aus Sebka, Dünen, Palmen und Steilhängen umgeben. Es existiert ein Felsen mit Schriften und Zeichnungen. Obwohl es noch einige großflächige Felsen gab, fanden wir keine weiteren Schriftzeichen mehr. Es kühlte sich kaum ab. Nachts wehte kein Lüftchen. 3 Kamele statteten uns einen nächtlichen Besuch ab. Im MAN war es kaum auszuhalten. Ich schlief teilweise draußen in meinem Sessel.



Sonnabend, 1. August 1998

Morgens um 7.00 Uhr waren es sowohl im Auto wie auch draußen 30°C. Ein leichter Wind kam auf. Wir durchforsteten die Burg. Jörgen fand einen Faustkeil aus Stein. Auch die Steine, die wie Pfeilspitzen aussahen, haben wir mitgenommen. Aber es werden wohl keine sein; dafür kennen wir uns zu wenig aus. Von hier aus wollten wir wieder zur Piste zurück. Wir fuhren auf die Felsen hinauf. Von dort aus kamen wir nach einer sandigen Abfahrt und durch ein Wadi zu einer Sebka, an deren äußersten Rand wir auf eine Palmengruppe zufuh-

ren. Durch die Palmen und 2 große Tamarisken hindurch landeten wir wieder am verlassenen Dorf. Na ja, alles hat sein Gutes. Wir konnten wieder unsere Wasservorräte ergänzen. Dann ging es ab auf die Piste nach Idri. Am ausgebrannten Nissan Terrano (Überbleibsel einer Rallye Paris-Dakar) vorbei und durch ein sehr sandiges Wadi zur großen Sebka. Hier hatte ich bei unserem letzten Besuch nicht ganz die richtigen Koordinaten aufgeschrieben, aber die Spur durch die Sebka ist nicht zu übersehen. Auch der Punkt, wo ein Fahrzeug von der Spur abgekommen ist und ziemlich tief in dem Schlamm gelassen hat, war immer noch sehr eindrucksvoll und dämpfte jegliche Experimentierfreudigkeit. Wir erreichten die Pipeline-Piste etwas östlicher, als das französische Camp 1996 gelegen hatte. Jörgen wollte sich unbedingt die Überreste ansehen. Die Fundamente waren noch zu sehen. Auf der breiten





Zufahrtspiste ging es weiter nach Idri. Die Strecke ist teilweise schon mit Dünen überweht. Mitten auf der Piste stand in der Ferne ein Auto. Als wir näherkamen, stürzten zwei Männer hinein und fuhren weg. Als sie unser Fahrzeug erkannten, fuhren sie langsamer, ließen uns überholen und drehten schließlich wieder um. Mann, was müssen die für ein schlechtes Gewissen gehabt haben. Weiter ging's über Brak und Sebha bis zum Einstieg nach Mandara. Wir passierten wieder die gleichen Kontrollpunkte wie vor zwei Jahren. Vor der Sandrampe ließen wir Luft ab und fuhren nach links, den Spuren folgend. Das war falsch, weil man sich auf der

Rampe eher rechts nach Nord/Ost wenden muß. Wir fanden keinen Übergang mehr und konnten schließlich auch nicht mehr viel sehen. Kurz vor einer Dünenkette übernachteten wir.

Sonntag, 2. August 1998

Morgens standen wir früh auf (dann ist der Sand noch fest). Die Luft war angenehm. Noch vor 9.00 Uhr fuhren wir in die Dünen hinein. Die 1. Dünenüberquerung erwies sich in diesem Jahr als völlig harmlos. Danach waren viele Spuren zu erkennen. Wahrscheinlich eine Touristengruppe, die auch schon wieder zurückgefahren war. An einer etwas höheren Düne hatte der MAN Schwierigkeiten. Jörgen brauchte mehrere Anläufe, um hinüber zu gelangen. Der Dünengrad war einfach zu weichsandig. Der Mandara-See hatte wieder kein Wasser und entwickelt sich wirklich langsam zur Sebkha.



Am Um el Ma fanden wir einen umwerfenden Stellplatz mit Seeblick. Die Temperatur um 14.00 Uhr betrug nur ca. 38°C. Wahrscheinlich durch den Wind. Hier haben wir in aller Ruhe unsere nächste Route geplant:



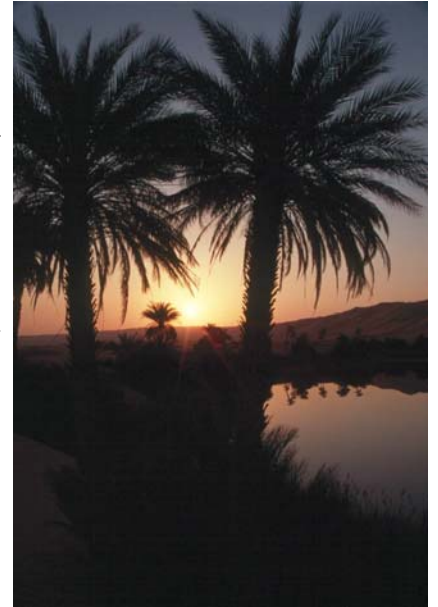
Zunächst nach Al Alwaynat zu Omar, dann möglichst auf einer Piste direkt zum Wadi Mathendous (ohne durch das Akakus zu müssen). Wir müssen Omar fragen, da uns die entsprechenden Karten fehlten. Dann auf direktem Weg zum Waw en Namus und von dort aus nach Al Fogatha. Yann hatte um 16.45 Uhr begonnen, eine Düne am Um el Ma zu besteigen. Er war schon ziemlich hoch, als Dünentäler ihn veranlassten, wieder umzudrehen. Er war auch ziemlich geschafft, als er wieder zurückkam. Die Verbindung hielten wir über Sprechfunk. Um 20.15 Uhr kamen dann die Mücken. Wir verkrochen uns in den

MAN. Der Wind ließ nach und hörte schließlich ganz auf. Die Mücken umschwirrten die Fenster bis morgens um 6.45 Uhr. Dann ging die Sonne auf und schwupps, waren sie weg. Wir entdeckten vom MAN aus sehr viele Tierspuren im Sand. Unsere eigenen Spuren waren kaum noch zu erkennen. Jörgen meinte, daß die erst ab 4.00 Uhr entstanden sein können. Er hatte um 4.00 Uhr noch keine gesehen. Außerdem ist er fest davon überzeugt, daß der Wasserspiegel des Um el Ma in den letzten zwei Jahren um ca. 20 cm gefallen ist.



Montag, 3. August 1998

Wir sind wieder sehr früh aufgestanden, um möglichst noch im „feuchten“ Sand zurückfahren zu können. Jörgen hat den Hügel am Um el Ma, den wir vor zwei Jahren nicht gepackt haben und der als Titelbild unseren Katalog zierte, auf Antrieb bezwungen. Auch die anderen Dünen stellten kein großes Hindernis dar. Nach dem Luftaufpumpen fuhren wir weiter nach Al Awaynat. Wir wollten Omar besuchen, der am Goethe-Institut in Lüneburg Deutsch studiert hat. Auf der langen, eintönigen Strecke haben wir nach Möglichkeiten Ausschau gehalten, von hier aus in das Wadi Mathendous zu gelangen. Unsere Ansatzpunkte waren alles nur Vermutungen. Wir sollten doch lieber Omar fragen. Eine große Packung grünen Tee hatten wir auch für ihn dabei. Außerdem hätten wir gerne gewußt, wie das mit dem Permit (Fahrgenehmigung) zum Waw en Namus bestellt ist. Und die Dreiecksstempel wollte er uns auch besorgen. In Al Awaynat angekommen, haben wir die Agentur aufgesucht. War geschlossen. Ein Junge wollte uns zu Omar führen. Es war aber nur einer seiner Mitarbeiter,



der uns weiterhelfen wollte. Omar war zur Zeit in Tripolis. Wir kauften Postkarten (die schönsten, die es in Libyen gab – 30 Stck. zu 60 LD) und wollten den Dreiecksstempel. Den gab es allerdings nur in Ghat. Der Mann meinte, wenn wir übernachten würden, würde er den Stempel in der Zwischenzeit besorgen. Eine Piste nach In Habeter (Wadi Mathendous) kannte auch er nicht. Nur die durch das Akakus-Gebirge. Aber dafür bräuchten wir einen Führer. Schade. Wann Omar zurückkommen würde stand auch in den Sternen. Wir entschlossen uns schließlich aus Zeitgründen, diese lange eintönige Straße wieder zurück-

zufahren. Erst in Deutschland entdeckte ich im „Göttler“ die Beschreibung einer Piste von In Habeter bis zur Straße Ghat-Ubari. Der Einstieg von der Straße aus liegt danach bei den Koordinaten N 26° 05,417'/E11°31,950' (Kilometerstein 229 bis Ghat und 140 bis Ubari). Den Dreieckstempel, den wir übrigens vor 2 Jahren gar nicht haben eintragen lassen, gibt es nur in Ghat, Ubari oder Sebha. Omar hatte uns noch in Deutschland versichert, daß es hohe Strafen geben würde, wenn man den Stempel nicht hat. In Ubari waren wir bei der Police. Doch das war irgendwie nicht richtig und der Stempel den Polizisten auch gar nicht bekannt. Sollte man den Stempel doch nicht brauchen? Schließlich wurden wir auf morgen 9.00 Uhr vertröstet und auf ein Gebäude links von der Tankstelle verwiesen. Auf der Suche nach einem Postamt (für die Briefmarken) fanden wir lediglich ein öffentliches Telefon- und Faxcenter.

Wir fuhren wieder aus Ubari hinaus, da ich kurz vorher einen möglichen Stellplatz in einem Bergeinschnitt gesehen hatte. Leider führte der Weg dorthin über einen Müllplatz und dafür waren die Reifen dann doch zu schade. Eine Straße führte rechts ab in die Berge (auch noch halb über den Müllplatz). Diese Straße führte hoch hinauf auf einen Tafelberg. Ich vermutete oben Militär und war völlig überrascht, daß dort oben nur „nichts“ war. Von der Aussicht über die Ebene und Ubari waren wir überwältigt. Ein toller Stellplatz – dazu auch noch windig. Leider war es immer noch etwas zu warm. Um 22.30 Uhr waren es im MAN 33°C und draußen 33,5°C – trotz des Windes. Viel weiter ist die Temperatur auch in der Nacht nicht mehr gesunken.



Abends kamen noch zwei Fahrzeuge. Die Leute haben sich die tolle Aussicht angesehen und sind wieder gefahren, ohne mit uns Kontakt aufzunehmen.

Dienstag, 4. August 1998

Wir fuhren morgens wieder nach Ubari zur Emigrations-Polizei. Der Mann, der die Stempel verteilt, war noch nicht da. Die Pässe blieben dort. Ein hilfsbereiter anderer Mann (anders kennen wir es gar nicht in Libyen) hat Jörgen und Yann in arabisch die Worte Post und Brot aufgeschrieben. Zunächst fuhren wir zur Post. Ich wartete im Auto. Die beiden bleiben eine halbe Stunde weg und ich habe mich gewundert, was den los ist. Außerdem wurde ich wiederholt von Kindern auf eine Sonnenbrille angesprochen. Nächstes Mal müssen wir unbedingt ein paar Sonnenbrillen mitnehmen. Yann und Jörgen haben inzwischen die Postkarten kunstvoll mit vielen großen Briefmarken beklebt. Die paßten so gar nicht zu der kleinen Karte. Dann begaben wir uns zum Bäcker. Ein Brot kostete 50 Dirham.



Alle waren sehr entgegenkommend und freundlich. Bei der Emigrationspolizei waren die Pässe bereits fertig. Der Preis für die drei Stempel betrug 20 LD. Wir fuhren weiter nach Germa um von dort aus auf bekanntem Weg in das Wadi Mathendous zu gelangen. Kurz vor Germa kauften wir noch an einem Stand Tomaten, Zwiebeln und Weintrauben für 1,5 LD. In German gingen Jörgen und Yann nochmal zu einem Bäcker und bekamen 9 kleine Brote für 250 Dirham. An der Straße Richtung Mathendous frühstückten wir erst einmal ausgiebig. Dann folgten wir wieder einmal den Spuren (Koordinaten) von Matthias Smoliner. Einige der Koordinaten erschienen mir etwas merkwürdig und wir ließen sie aus. Zum Besuch des Wadi Mathendous sollte lt. Omar keine Genehmigung mehr erforderlich sein. Dennoch hörten wir immer wieder vom Einbehalten der Pässe an der Polizeistation. Ist auch nicht weiter verwunderlich, denn wie will man sonst den unbefugten Zutritt (ohne Führer) ins Akakus verhindern? Da wir unsere Pässe aber gar nicht gerne aus der Hand geben (eine Genehmigung hatten wir nicht), hatten wir vor, die Polizeistation in El Elaouen zu umfahren. Ich hatte noch lebhaft die steile, sehr sandige Auffahrt auf das Plateau an der Polizeistation in Erinnerung. Ich konnte mir bislang nicht vorstellen, daß man auch anders dorthin gelangen kann. Wir wichen schließlich von der Hauptpiste ab und fuhren querfeldein auf die Dünen zu. Es wurde sandiger und das Fahren war sehr anstrengend. Trotzdem

brauchten wir nie Luft ablassen. Noch zwischen zwei Dünen hindurch – und schon waren wir oben auf dem Plateau, auf der anderen Seite in der Ebene der Kontrollposten El Elaouen. Immer außer Sichtweite fuhren wir zum Blechschild, das den Anfang der Piste ins Mathendous darstellt. Von dort fuhren wir nach In Habeter, um von hier aus das Wadi zu erkunden. Im Wadi steckte der MAN erst einmal fest, aber Jörgen manövrierte uns ohne Schaufeln wieder heraus. Ich glaube, daß Yann ziemlich enttäuscht war. Er wollte eigentlich nur „Action“. Auf einem Plateau von Basaltfelsen fanden wir einen Stellplatz. Um 16.45 Uhr hatten wir draußen eine Temperatur von 47,2°C und drinnen 40,9°C. Vor einer Stunde waren es noch jeweils 2° mehr gewesen.



Um 17.30 Uhr fingen wir an, die Felsbilder zu suchen. Hier war wirklich „Suchen“ angesagt. Sie waren bei weitem nicht so reichlich und so gut erhalten wie im Wadi Mathendous. Dabei stellten wir fest, daß eine frische Bulldozerpiste in das Wadi hineinführte. Aber die werden wir erst morgen erkunden.

Um 17.30 Uhr fingen wir an, die Felsbilder zu suchen. Hier war wirklich „Suchen“ angesagt. Sie waren bei weitem nicht so reichlich und so gut erhalten wie im Wadi Mathendous. Dabei stellten wir fest, daß eine frische Bulldozerpiste in das Wadi hineinführte. Aber die werden wir erst morgen erkunden.

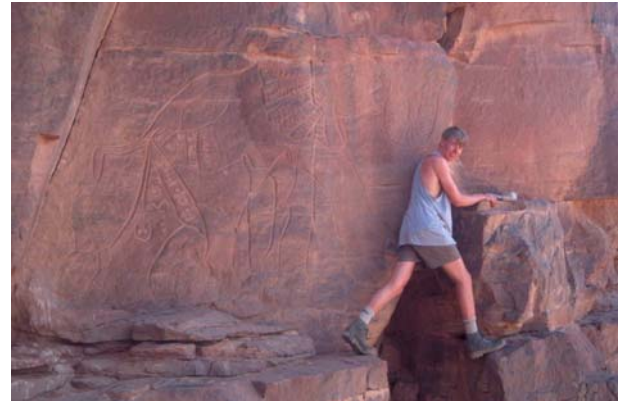
Mittwoch, 5. August 1998

Wir folgten der steinigen und teilweise sandigen Piste in das Wadi hinein. Dabei entdeckten wir auch die unverwechselbaren Spuren einer Sandvipere. Die sehr giftige Schlange selbst haben wir aber nicht



zu Gesicht bekommen, al-hamdu li-llah. Nach ca. 3 Kilometern führte die Piste wieder auf das Plateau hinauf. Wir hielten an, um nachzusehen, welche Gravuren an der Nordseite zu finden waren. Und siehe da, es waren die Elefanten von In Galguien, die wir vor zwei Jahren so mühsam zu Fuß besucht hatten. Da es schon sehr warm war, gingen wir zurück zum Auto. Die Bulldozerpiste führte bereits nach kurzer Zeit wieder vom Plateau steil in das Wadi Mathendous hinab zu dem Teil, wo die vielen

schönen Gravuren zu finden sind. Da Yann aber keinen Nerv auf Felsbilder hatte und wir die Gravuren bereits kannten, fuhren wir zurück, aus dem Basaltfeld heraus. Genau dort begegneten uns zwei Geländefahrzeuge mit Franzosen und Führer. Nach einem kurzen Plausch ging es weiter. Wir fuhren die gleiche Strecke zurück, hielten aber im letzten Abschnitt auf das Agrar-Projekt zu. Von dort aus folgten wir der Hochspannungsleitung. Es war sehr heiß, auch der Wind. Eine Piste war zunächst mal wieder nicht zu erkennen. Weichsandfelder wechselten sich ab mit Kiesfeldern. Auf der Straße nach Murzuq angekommen, fuhren wir sofort



weiter. Es war einfach zu heiß zum Anhalten. In Zuwalah tankten wir noch mal voll und ergänzten unsere Wasservorräte. Das Wasser mußten wir in einer Blechdose aus einem Brunnen ziehen; deshalb haben wir auch nur 20 Liter Brauchwasser und das Duschwasser ergänzt. Ca. 1 Kilometer hinter der Tankstelle geht links die Straße nach Timsah ab. Kurz vor Timsah versteckten wir uns wieder hinter den Erdwällen an der Straße. Zunächst war es sehr warm – im Laufe der Nacht ging das Thermometer aber auf kühle 29°C zurück.



Donnerstag, 6. August 1998

Wir sind zeitig aufgebrochen. Am Ende von Timsah ging die Straße wie gehabt in eine Piste über. Ein paar hundert Meter weiter war die Piste von einem kaputten Abwasserlauf überschwemmt. Am Rand des Wassers führten Autospuren weiter. Denen folgten wir, aber urplötzlich brach die Erde unter dem MAN weg und er sackte bis zu der Stoßstange ins Erdreich ein. Hinten rechts war auch nicht mehr viel Reifen zu erkennen. Zunächst versuchte Jörgen den MAN rückwärts herauszufahren - ohne auch nur ein Quentchen Erfolg. Also hieß es buddeln. Yann strahlte, endlich hatte er die „Action“, auf die er so lange gewartet hatte. Wir legten den Wagen so gut wie es ging frei. Unter den Reifen war Wasser. Wir legten die Sandbleche unter, aber der MAN wollte einfach nicht aus dem Loch heraus. Da wir immer noch in der Nähe von Timsah waren, ging Jörgen in den Ort zurück um Hilfe zu holen. Timsah ist ein kleiner Ort, so ziemlich



am Ende der Welt. Die Straße endet hier und die Piste führt in die Extremwüste. Deshalb war die Aussicht auf Hilfe eigentlich nicht sehr groß. Plötzlich tauchte an einer Kreuzung ein Lkw auf, der zur anderen Seite abbiegen wollte. Jörgen lief wild gestikulierend auf ihn zu und der Fahrer hielt. Wir waren inzwischen auch nicht untätig und legten den MAN immer weiter frei. Dann kam nach einiger Zeit ein weißer Lkw; Jörgen und der Fahrer stiegen aus. Wir mußten mehrere Bergegurte hintereinander verbinden, um den Wasserbereich zu überbrücken. Der Lkw fuhr rückwärts an und zog den MAN ohne Probleme aus dem Loch. Der Fahrer war glücklich, daß er uns helfen konnte und wollte keine Anerkennung. Eine kurze Umarmung mit Jörgen und er stieg in seinen Wagen und fuhr weg. Wir



brauchten noch einige Zeit, alle Bergeutensilien wieder einzusammeln.



Dann suchten wir einen anderen Weg. Wir irrten in den Vorgärten von Timsah herum. Auch auf mein Fragen bekamen wir nur die ungefähre Richtung angezeigt. Aber wer lange sucht, der findet auch. Schließlich befanden wir uns auf der richtigen Piste nach Waw el Kebir. Kurz vor dem großen Sandfeld ließen wir wieder Luft ab und fuhren diesmal links von der Piste über die Dünen. Hier gab es keine spitzen Eisenstangen wie auf der rechten Seite, auf die man aufpassen muß; es ließ sich gut fahren. Am Ende des Sandfeldes erwartete uns

wieder der Schrottplatz mit den kaputten Militärfahrzeugen. Hier pumpten wir die Reifen wieder auf und begaben uns auf die holperige Fahrt. Die Polizeistation, die vor zwei Jahren noch hoch oben auf einem Paß thronte war verlassen. Den Schriftzeichen an den Wänden nach war sie ca. im März 1998 aufgegeben worden. Auf einen neuen Checkpoint trafen wir direkt am Abzweig zum Agrar-Projekt. Ein Schild mit der Aufschrift „Waw en Namus“ wies direkt zum Projekt. Damit ist die Strecke über Waw el Kebir gesperrt. Unsere Namen und der MAN wurden hier ausnahmsweise mal wieder in das große Buch eingetragen. Einer der Polizisten er-



innerte sich, unseren MAN auf Fotos eines Kameraden gesehen zu haben. Wir hatten vor zwei Jahren mit der Sofortbildkamera bei der alten Polizeistation Fotos gemacht. Tja, und nun kamen wir natürlich um weitere Bilder nicht herum. Jörgen mußte viele verschiedene Fotos schießen. Während wir Tee tranken, wurden die unterschiedlichsten Posen ausprobiert. Aber sie waren total glücklich. Schließlich war alles o.k. und wir durften weiter. Am „Waw-Hotel“ im Projekt angekommen, fragten wir nach Trinkwasser und ob wir duschen dürften. Kein Problem. Die Gästebücher bekamen wir sofort in die Hand gedrückt. Ein Mitarbeiter war auch schon vor zwei Jahren da. Er erkannte uns sofort und hat sich sehr gefreut. Yann wollte sich alle



Eintragungen ganz genau ansehen und hatte zunächst gar keine Lust zum Duschen. Wir bekamen Wasser und Weintrauben. Einer der Mitarbeiter, Ahmed war Ägypter und sprach gut englisch. Nach



dem Duschen kamen zwei jüngere Mitarbeiter und fragten uns, ob wir ein Auto ziehen könnten, das im Sand steckt. Natürlich konnten wir. Ich fuhr mit, um Fotos zu machen. Yann sah sich lieber die Gästebücher an. Das Auto entpuppte sich als Trecker mit Anhänger, der nicht mehr ansprang und an einer Hecke stand. Jörgen zog ihn zunächst rückwärts von der Hecke weg und dann vorwärts, bis er ansprang. Erstaunt waren wir, hier einen Storch zu sehen. Aber im Sommer kommt immer ein Storchenpärchen hierher und zieht ihre Jungen auf.

Wir füllten unsere Wasservorräte auf, trugen uns in das Buch ein und wollten weiter. Yann war enttäuscht, daß wir nicht dort bleiben wollten. Aber in unserer Erinnerung war die Nacht im Projekt vor zwei Jahren eine der schlimmsten auf der ganzen Reise. Der Generator, der die halbe Nacht lief und die Hunde, die uns damals bellend wachhielten sowie diese vielen Mücken schreckten doch ab. Unsere Abfahrt wurde auch sofort akzeptiert. Die Klagen in den Gästebüchern bezüglich Unfreundlichkeit und „Abzocken“ können wir nicht bestätigen. Wir bezahlten wieder nichts und bekamen sogar noch drei warme Fladenbrote mit auf den Weg sowie eine Adresse in Ägypten. Dort sollten wir uns unbedingt melden, wenn wir mal wieder in Kairo sind. Es war bereits dunkel, als wir das Projekt verließen. In der Nähe eines Reifens mit altem AMR-Aufkleber haben wir den Stellplatz auf einem kleinen Hügel gewählt. Als wir schlafen gingen, hatten wir noch 34°C, morgens um 6.30 Uhr aber nur noch 29°C.



Freitag, 7. August 1998

Um nicht gerade in der Mittagshitze am Waw en Namus einzutreffen haben wir etwas länger geschlafen. Yann ging es nicht gut. Wir vermuten einen leichten Sonnenstich, da er gestern meist ohne Hut in der Sonne gegraben hat. Der Wind war sehr heiß. Die Piste ist holperig, daher haben wir auf halber Strecke eine 2-stündige Pause eingelegt, damit Yann etwas schlafen konnte. Auch ich mußte ständig etwas trinken. In einem Weichsandfeld hatten

wir uns mal wieder festgefahren. Ein wenig schaufeln, Luft ablassen und Bleche unterlegen – schwupps waren wir wieder draußen. Leider war es sehr heiß und jede körperliche Betätigung äußerst anstrengend. Nun noch den schwarzen Kraterrand hinauf und Yann entfuhr, wie uns vor zwei Jahren ein „Waw“. Er ist ja auch umwerfend, dieses Wunder mitten in der Extremwüste. Die verschiedenfarbigen Seen und die hellen Inseln in der dunklen Asche. Und wieder führten frische Autospuren in den Krater hinein. Wir konnten es nicht fassen, daß es immer noch Leute gibt, die dieses Naturwunder beschädigen. Die Spuren werden ewig zu sehen sein. Wir umfuhren den halben Waw en Namus bis zur Ostseite. Hier blieben wir über Nacht. Es wehte ein starker, heißer Wind. Abends hatten wir noch 40°C. Trotzdem haben wir sehr gut geschlafen. Die Luft kühlte auf „eisige“ 25°C ab und der Wind wehte die ganze Nacht.





Sonnabend, 8. August 1998

Es folgte die Invasion der Fliegen. Irgendwo fanden sie immer einen Durchschlupf. Es waren hunderte. Zumindest für diesen Tag sollte der „Mückenkrater“ in Waw el dubaba (Fliegenkrater) umbenannt werden. Wir flüchteten auf die Westseite, aber sie fanden uns immer wieder. Eigentlich wollte Yann den Innenkrater besteigen, wo wir damals das Oliven gefunden hatten, und sich die Seen aus der Nähe ansehen, aber irgendwann war es dann doch „zu steil“ und „zu warm“.

Ich gestehe, daß die Fliegen wirklich nervig waren. Man durfte den Mund nicht öffnen, schon saßen sie drin. Auf dem Rückweg sammelten wir auf einem Steinfeld wirklich interessante Formationen. Dann ging es den zunächst bekannten Weg zurück. Nicht weit hinter der Kreuzung (geradeaus nach Waw el Kebir, rechts zum Projekt) verließen wir die gut sichtbare Piste nach rechts um auf einen schwarzen Kegelberg zuzufahren. Wir befanden uns teilweise auf einer Piste und teilweise fuhren wir querfeldein. Der schwarze Kegelberg war von einer blauen Basaltmasse (Platten) umgeben. Diese konnte man jedoch östlich (evtl. auch westlich?) umfahren. Dann fuhren wir z.T. durch sehr harte kleine Hügel in Richtung Nordspitze des links verlaufenden Höhenzuges. Bald fanden wir auch eine Piste, die schließlich durch ein Wadi auch in Richtung der Nordspitze führte. Hier trafen wir auf Koordinaten von Ohin, der in seinem Buch die Strecke vom Projekt nach Al Fogatha beschreibt. Ab der Nordspitze befanden wir uns auf einer gut sichtbaren



Piste. In einem Wadi trafen wir auf eine „zahme“ Kamelherde. Also ist die Strecke doch nicht ganz so einsam, wie wir dachten. Yann wollte unbedingt ein Kamel anfassen. Aber wie vorsichtig er sich diesen auch näherte, sie flüchteten immer, bevor er sie erreichte. Enttäuscht gab er auf. Nach Ohin -km 84- war es plötzlich mit der Piste vorbei. Die beschriebene Kreuzung fanden wir nicht. Zunächst fuhren wir weiter Richtung Nord-West, aber das konnte nicht richtig sein. Wir drehten, fuhren zu den Bäumen zurück und wendeten uns in 45° nach Nordosten, immer querfeldein. An einigen Büschen haben wir unser Nachtlager aufgeschla-



gen. Als ich die gefahrene Strecke auf den russischen Karten nachvollzogen hatte, zeigte sich, daß wir zu weit nach Westen abgedriftet waren. Entweder hätten wir im Wadi bei den gefesselten Kamelen (N25°54'311-E16°52'268) geradeaus (nördlich) weiterfahren müssen oder uns zwischen der kleinen Steinpyramide (N25°58'336-E16°51'116) und unserem Wendepunkt (N26°02'707-E16°46'619) nach Norden wenden müssen. Jetzt mußten wir jedenfalls genau NNO 20° fahren, um zu der Landschaft der 100 Zeugenberge zu gelangen, die Ohin so interessant beschrieben hat und die ich unbedingt sehen wollte.

Sonntag, 9. August 1998

Wir fuhren ca. 30 km querfeldein, Kurs ungefähr 20°. Wir sahen auch Fahrzeugspuren, aber keine Piste. Sehr bald sieht man in der Ferne die Zeugenberge, die von weitem noch wie ein Gebirgskomplex wirken. Das war unser Kurs. Erst kurz bevor man den Komplex erreicht, erkennt man die vielen einzel-

nen Zeugenberge. Wir fahren zwischen den Bergen herum und bleiben manchmal fast im Weichsand stecken. Im großen und ganzen ließen sich die Täler aber gut befahren.

Der Geologe Frithjof Ohin schildert diese Gegend so:



„Diese Berge besitzen eine sehr große Formenvielfalt, die von großen, kantigen, ca. 30-50 m hohen Klötzen, die an einzelstehende Zähne erinnern, über Kegelstümpfe und spitzen Kegeln bis zu kleinen Gesteinshaufen, die aus ver-
stürzten Felsplatten bestehen, reicht.

Zwischen den hellen Felstürmen kann man über sandige Passagen dieses phantastische Labyrinth aus Tälern und Formen erschließen.

Gelegentlich findet man weißgelbe, runde Calcitkonkretionen, die entfernt an einen Blumenkohl erinnern und innen hohl sind. Die Schale besteht aus mehreren zusam-

mengewachsenen Knollen und ist zwischen 0,5 cm und 1,5 cm dick.

Verläßt man das Fahrzeug und erkundet einzelne Abschnitte zu Fuß, so stellt man fest, daß die Gipfel der Zeugenberge fast alle auf gleichem Niveau liegen. Es handelt sich bei dieser Landschaft um einen Plateau, das in hunderte von Zeugenberge zerfällt und sich auflöst.

Die oberste Partie der Felstürme besteht aus einem harten Kalkstein, darunter kommen in Wechsellagerung Horizonte, die aus Ton oder Lehm, Sand oder wieder Kalkstein bestehen.

Der meist aus Westen kommende Wind kann auf der sandigen Ebene, die wir zum Teil überquert haben hohe Geschwindigkeiten erreichen und Sand aufnehmen bzw. transportieren. Der mit Sand beladene Wind trifft auf seinem weiteren Weg frontal auf das Plateau und ero-

diert die weicheren Ton und Lehmlagen unter den härteren Kalksteinbänken weg. Daraufhin kippen die Kalksteinplatten nach unten.

Je nach Windstärke erfolgt der äolische (= durch den Wind) Transport des Sandes im Bereich knapp über der Geländeoberfläche. Bei einem sehr starken Sturm wird Sand in der Regel bis in eine Höhe von 2 m hoch gerissen. Über einem Niveau von 2 Meter über Gelände wird nur noch Staub transportiert.



Die unteren Abschnitte der Hügel und somit auch die Kalksteinbänke sind vermehrt dem Sandstrahlgebläse des Windes ausgesetzt. Aus den härteren Kalksteinen fräst der Wind spitze Zacken, was zu einzigartigen, spitzzackigen Felsgebilden führt.



Der Wind und der Sand sind heute die dominierenden Erosionskräfte, die diese Landschaft formen. Aber es scheint mir nicht vorstellbar, daß der Wind dieses Plateau in hunderte von Zeugenberge zerlegen kann.

Eine Antwort könnte der Ausbruch der Vulkane des Al Harusch al Aswads sein, an deren Rand wir uns befinden.

Die Vulkane sind von unten durch das Kalksteinplateau,

das man sich als relativ starre Platte vorstellen muß, durchgebrochen und haben es dabei angehoben. Durch das Anheben, verbunden mit Erdbeben, die zu einem Vulkanausbruch gehören, wurde die Platte zerbrochen. Es entstanden Spalten und vielleicht sogar Schluchten. Wasser in Form von Bächen oder



Flüssen räumte anschließend das zerbrochene Material wahrscheinlich nach Westen hinaus, wo es die Sandebene bildete.

Zurück blieb eine zergliederte Landschaft durchzogen von Schluchten. Mit der Zeit weiteten sich diese Schluchten durch die Erosion immer mehr auf, so daß wir heute sehr viele einzelne Felstürme sehen und errahnen können, daß es sich früher einmal um ein Plateau handelte.

Als Geologe muß ich zugeben, daß die obige Erläuterung über die Entstehung dieser Landschaft nur eine Vermutung ist und durch keinerlei tiefgehende Untersuchungen gestützt ist. Es könnte so gewesen sein, aber es sind sicherlich noch viele andere Szenarien denkbar. Der geneigte Leser mag sich darüber am Nachtlager, nach einer ausgiebigen Erkundungstour durch diese grandiose Landschaft, selber Gedanken machen.“

Jörgen kletterte auch auf einen Gipfel dieser Zeugenberge und hat so seine eigene Theorie. Er geht davon aus, daß das ganze Gebiet ein Urmeer war. Durch einen Vulkanausbruch o.ä. floß das Wasser mit großer Gewalt in tiefer gelegene Regionen ab und schwemmte alles aus. Dadurch sind die Zerklüftungen entstanden. Na ja, so macht sich halt jeder Gedanken über die Entstehung dieses beeindruckenden Szenarios.

Nach der Erkundung fuhren wir zurück zu unserem Koordinatenpunkt und von dort aus ca. 3 Kilometer nach Westen Richtung 270°. Dort stießen wir auf eine Piste, der wir nach NNW folgten. Die Piste führte über



eine „Durchfahrt“. Ich weiß nicht, wie ich das sonst bezeichnen soll. Jedenfalls war links und rechts ein Streifen blaues Lava-gestein. Von hier an wurde die Strecke zum Teil sehr sandig. Wir hatten zwar ab und zu Probleme, kamen aber noch ohne Luftablassen und Bleche durch. Links der Piste entdeckte ich ein pyramidenförmiges Gestell und wir hofften auf einen Brunnen. Aber es handelte sich nur um eine verlassene Erdölbohrung. Dann folgten wir den Spuren weiter in ein Tal hinein. In einem

sandigen Wadi fuhren wir in nördlicher Richtung. Nach einigen Kilometern gelangten wir in ein andere

Tal. Wir hielten uns immer nördlich und nordwestlich. Sie war schon schön, diese Landschaft mit dem kleinen Abbruch, in dessen Wadi wir entlangfuhren. Um 15.00 Uhr waren es draußen 46,4°C und im MAN 41,8°C. Es wehte ein heißer Wind, aber im Auto war es gut auszuhalten. Dann folgte ein wunderschönes Tal, dessen „ehemaliger“ Flußlauf von Akazien gesäumt wurde. Wir folgten dem Wadi. Die Piste war sehr gut sichtbar und gut zu befahren. Das Tal ist ein Plateaueinschnitt, den sich das Wasser ca. 10 Meter tief gegraben hat. Am Ende des Tales übernachteten wir auf dem Plateau bei einem Steinmännchen. Der Wind war kräftig.





Er wehte ununterbrochen die ganze Nacht sehr stark. Dadurch hatten wir um 7.00 Uhr draußen 25°C und im MAN 27°C.

Montag, 10. August 1998

Wir verließen unseren Stellplatz relativ spät, da wir bei diesen Temperaturen sehr gut und lange geschlafen hatten. Der Talausgang war sehr steinig. Wir mußten durch das Flußbett. Kurz danach sahen wir in der Ferne viele Bäume. Sie wirkten fast wie ein Wald. Darauf hielten wir zu. Hier trafen wir auf sehr viele Spuren. Wir

fuhren immer direkt links von einem flachen Höhenzug mit schwarzer Lava. In Höhe der Bäume entdeckten wir rechts im Lavafeld einige Fässer, die kreisförmig aufgestellt waren. In der Mitte lag Stroh. Es war ein Lager und die Fässer dienten als Windschutz. Wir folgten weiterhin der gut sichtbaren Piste, die Lavafelder immer direkt rechts von uns. Nach einiger Zeit erreichten wir einige Bauruinen. Es war eine verlassene Erdölbohrung. Wir hatten den Eindruck, daß die Bauten bereits begonnen hatten, bevor überhaupt Öl gefunden wurde. Als die Suche dann ergebnislos verlief, wurden die Baumaßnahmen abgebrochen. Die Piste führte nun direkt auf die schwarzen Lavafelder zu, schwenkte dann aber plötzlich nach links, nach Nordwesten. Sie ist von Lkw's ausgefahren und führt über lehmigen, ausgetrockneten Boden. Wenn es regnet, bereitet diese Strecke wahrscheinlich Schwierigkeiten. Wir folgten immer der gut erkennbaren Piste, die sich westwärts zieht. Der schwarze Höhenzug verschwindet nach Norden hin. Unsere Fahrtrichtung lag ungefähr bei 295°. Die Piste ließ sich jetzt flott befahren. Irgendwann tauchte rechts von uns ein ausgetrockneter See auf. Und wiederum trafen wir auf eine verlassene Erdölbohrung. Wir folgten der Piste weiter Richtung Norden. Sie ist eigentlich nicht zu verfehlen. Rechts begleiteten uns ausgetrocknete Seen. Manchmal mußte sich der MAN durch kleine Weichsandfelder quälen. Dann erreichten wir ein Metallschild. Zwischen diesem Schild und dem nächsten Koordinatenpunkt, einem Reifen, gibt es auf 9 km viele kleine Weichsandfelder. Hier mußten wir mit Schwung durch. Wie tief diese Felder sind, kann man an den Einbruchspuren der schweren Lkw's erkennen. Es war bei weitem nicht mehr so heiß wie gestern.



Bevor wir Al Fogatha erreichen, wollten wir noch die Gebetsstätte der Einheimischen am Ende des Lavastroms El Mschegheg besuchen, die südöstlich von Al Fogatha liegen soll. Erst später entdeckten wir, daß die Gedenkstätte fast auf dem Weg nach Zilla liegt und deshalb besser von Al Fogatha aus besucht werden sollte. Auch heute werden an dem Gebetsplatz noch religiöse Riten vollzogen und Opfer erbracht. Genau an diesem Punkt kamen die teigigen Lavamassen, die aus der Haruj nach Nordwesten strömten, zum Stillstand. Bitte besuchen Sie diesen Platz mit Respekt und lassen Sie alle

Dinge dort wo sie sind.

Ca. 20 Kilometer (Luftlinie lt. GPS) vor dieser Gedenkstätte fuhren wir den direkten Kurs. Und obwohl der Untergrund fest aussah, befanden wir uns plötzlich im tiefsten Weichsand. Also änderten wir die Richtung nach Nordwesten. Hier stießen wir auf eine nichtbefahrene Piste. Der folgten wir, bis sie sich im Sande verlor. In der Ferne waren Hochspannungsleitungen zu sehen. Wir visierten das östliche Ende der Masten an, die wir auch problemlos erreichten. Gleich, nachdem wir eine große Piste querten,



ding die Tortur für den MAN an. Über Geröllfelder mit spitzen Steinen (zumindest auf den letzten 3-4 km) quälte sich der MAN zu den Endkoordinaten. Die Lavamassen, die den Weg bis hierhin gefunden hatten, waren schon beeindruckend. Zurück in die Richtung von Al Fogatha führte eine gute Piste. Sie endete am östlichen Ausgang des modernen, oben liegenden Al Fogatha, mit Erreichen einer Straße und eines großen Platzes. Wir fuhren zur Tankstelle. Die Polizeikontrolle, die sich am westlichen Ortsausgang am Wasserturm befindet, ging schon auf die Straße, als wir rechts zur Tankstelle abbo-

gen. Die Tankstelle war nicht besetzt; aber schon nach kurzer Zeit kam ein Mann auf uns zu und gab sich als Tankwart zu erkennen. Wir tankten den großen Tank wieder voll. Auf unsere Frage nach Wasser zeigte er die Straße entlang, die den Abbruch hinunter in das alte Al Fogatha führte. Zunächst konnten wir allerdings nichts finden. Ein Franzose zeigte uns schließlich die Wasserleitung. Das Wasser wurde hochgepumpt. Die Generatoren waren nicht zu überhören und ein Wassertank-Lkw stand dort. Aus einem Schlauch kam ein großer Schwall Wasser und wir hatten mit einigen Helfern die Brauchwasservorräte ruckzuck gefüllt. Als Dank boten wir Zigaretten an; die wurden jedoch abgelehnt. Die Sofortbilder waren auch hier der Hit. Nach einem kleinen Klönschnack – einer der Leute war bereits in Trinidad – fuhren wir den Abbruch wieder hinauf. Diesmal stand der Polizeiposten gar nicht erst von seinem Stuhl auf. Die Piste nach Zilla beginnt dort, wo wir von der Gedenkstätte Al Fogatha erreicht



hatten. Nach einem kurzen Pistenstück bogen wir jedoch nach Nord-Ost ab, während die Piste zur Gebetsstätte geradeaus -ostwärts- weiterführt. Die Piste soll mit Tonnen markiert sein. Nach einer dieser Tonnen landeten wir an einer Pistengabelung. Die eine Piste führte genau nordwärts, die andere nach Osten Richtung Lavafeld. Wir konnten den weißen Spurenstrang über die schwarze Schicht gut erkennen. Mit Hilfe unseres Fernglases entdeckten wir nur an der nördlichen Piste ein Faß und fuhren dort entlang. Die Piste war kurz nach der Gabelung mit einem Reifen markiert. Wir fuhren nordwärts, bis wir auf ein breites Wadi trafen. Hier biegt die Piste nach Osten ab und folgt dem Wadi. Einige der Pistenmarkierungen waren nur noch Fässer-Reste, lediglich der untere Ring stand noch. Als sich das Wadi weitete, stellten wir uns abseits der Piste zum übernachten auf einen Kalksteinhügel. Der Wind wehte mäßig; teilweise war es sogar windstill. Trotzdem war es nicht heiß. Um 6.30 Uhr waren es draußen 22,4°C und drinnen 23,8°C.

Dienstag, 11. August 1998

Diesmal fuhren wir wieder spät ab, da die Temperaturen sehr angenehm waren. Die Piste war wie erwartet in regelmäßigen Abständen mit Tonnen markiert. Nach einiger Zeit ging es in die Lavafelder hinein. Jetzt wurde die Piste viel steiniger. Die Senken dagegen waren mit Bäumen oder Büschen bestanden und sandig. Schwere Lkw's hatten tiefe Spuren hinterlassen. An einer Pistengabelung führten die meisten frischen Spuren geradeaus, nach der russischen Karte mußten wir jedoch rechts abfahren. Wir vermuteten, daß die Piste geradeaus irgendwann zur Straße führt. Unsere Piste wand sich viele Kilometer durch die Lavafelder, war aber nicht zu verfehlen. Es gingen häufig Spuren in alle Richtungen, die aber meistens an einem Paß wieder zusammenführten. Es gab aber auch Pistengabe-





lungen, wo eine Piste plötzlich in eine ganz andere Richtung führte. Aber da halfen die Fässer weiter, die spätestens nach 2 Kilometern auftauchten. Die Temperatur war lange nicht mehr so heiß wie im Süden. Unsere Piste führte z.T. durch ausgetrocknete Seen. Einmal sah ich etwas Weißes einen schwarzen Hügel hinaufsteigen. Nach einem Blick durch das Fernglas meinte Jörgen, das das eine Gans wäre. Ein Vogel war es auf jeden Fall, denn als wir näher kamen, flog er silberglänzend in der Sonne ein Stück weiter. Dann entdeckten wir Rauch in der Ferne. Das wird sicherlich eine Erdölbohrung sein. In

einem ausgetrockneten See war auch eine Behelfsstart- und Landebahn mit Lkw-Reifen und Steinen markiert. Als wir schließlich die eintönigen Lavafelder verließen, bot sich uns eine hübsche Landschaft dar, mit flachen Zeugenbergen, Büschen und Bäumen.

Jörgen und Yann entdeckten einen Vogel, der nicht fliegen konnte. Er nahm kein Wasser zu sich. Über dem Vogel kreisten die Krähen. Immer wenn der Vogel einen Schatten der Krähen wahrnahm, duckte er sich und bewegte sich nicht mehr. Die Versuche, ihn näher an einen Busch zu bringen scheiterten, da er immer wieder in eine bestimmte Richtung lief. Wir konnten ihn nur noch mal mit etwas Wasser benetzen und dann seinem Schicksal überlassen. Auf einem der Zeugenberge fanden wir einen schönen Stellplatz mit Ausblick über die gesamte Ebene. Dort fanden wir auch versteinerte Muscheln.



Mittwoch, 12. August 1998

Morgens um 7.00 Uhr hatten wir draußen 23,7°C und drinnen 25,4°C. Die Luft war feucht und alles etwas klamm. Auch der Tisch, den wir über Nacht immer draußen ließen, war feucht. Ich suchte noch nach weiteren Fossilien, aber gefunden habe ich nur Muscheln, Muscheln, Muscheln. Dann ging es weiter nach Zilla. Einen Teil der Piste ist Yann gefahren. Ca. 4 Kilometer vor Zilla kann man leicht die Orientierung verlieren, da es nur durch Gärten usw. geht. Wir suchten uns unseren eigenen Weg und erreichten schließlich die Teerstraße. In Zilla fuhren wir ein wenig in der Gegend herum, entschlossen uns dann aber, weiter in Richtung Maradah zu fahren. Morgen kommen wir sowieso hierher zurück, da wir uns mit Michael treffen wollten, der



ein ZDF-Team auf der Ostroute zum Waw en Namus begleitet.

Im Ort bogen wir durch ein großes Tor nach Norden ab (grünes Hinweisschild in arabischer Schrift). Die Straße verläuft zunächst nach Nord und NordNordWest. Aber schließlich biegt sie doch nach Osten ab. Nach ca. 20 Kilometern überholte uns ein roter Geländewagen. Ein Mann stieg aus und redete auf uns ein. Zunächst habe ich das Wort „Führer“ verstanden. Als Jörgen dann auf das Filmteam mit dem Führer aus Tripolis zu sprechen kam, war er plötzlich für die Sicherheit der Touristen in Zilla zuständig. Wir wären aus der Wüste gekommen und ziemlich schnell weitergefahren, so als wenn wir





von den Leuten in Zilla belästigt worden wären. Wir gaben an, nur zu den Felsformationen weiterfahren zu wollen und daß wir morgen wiederkommen. Da gab er sich zufrieden und hinterließ noch seinen Namen und seine Telefonnummer. Wir fuhrten auf der Straße weiter bis zu diesen irren Felsformationen. Zahlreiche isoliert stehende stark erodierte Felsen in Form von Tempeln, Säulen, Burgen usw. stehen dort auf uraltem Meeresboden. Es sieht einfach phantastisch aus. Da der Untergrund problemlos zu befahren ist, finden sich hier wundervolle Rastplätze. Hier findet man vielfältige Fossilien.

Ich bin sofort losmarschiert. Zum Teil ist der ganze Boden von Muscheln und Schnecken übersät. Beim Sammeln der Versteinerungen wurden wir immer wählerischer. Gegen Abend wollten wir die andere Seite der Straße erkunden. Als wir ein Stück gefahren waren, entdeckten wir ein Ölbohrcamp. Wir fuhrten auf eine Landebahn zu. In diesem Moment bewegte sich ein Auto auf uns zu. Wir wendeten, und das Auto fuhr zurück. Wir vermuteten, daß nur die Landebahn geschützt werden sollte (sie war durch viele Tonnen markiert). Eigentlich schade, daß wir dort nicht hinkonnten, denn die Felsformationen sahen echt interessant aus. In gebührendem Abstand zum Ölcamp fanden wir einen Stellplatz an einem Felskegel. Es wurde sehr windig und auch wieder feucht. Auf einer Anhöhe war in der Dämmerung ein Tier zu erkennen. Durch das Fernglas sah es aus wie ein Hund (fast Schäferhund), aber sein Verhalten war ungewöhnlich. Er legte sich nieder und beobachtete uns genau. Als er aufstand, konnte man den buschigen Schwanz sehr gut sehen. Ein Wolf? Durch das Fernglas sah es so aus. Dann verschwand er. Es folgte die Nacht der Sternschnuppen. Ich habe mindestens 7 gesehen und Jörgen noch welche, die ich nicht gesehen hatte. Yann fror und wickelte sich bei 29°C in seinen Schlafsack.



Donnerstag, 13. August 1998



Ich war mächtig erstaunt, als ich um 6.30 Uhr aus dem Fenster sah. Es herrschte dicker Nebel. Man konnte die Felsformationen, die sich in unmittelbarer Nähe befanden, nicht mehr sehen. Im Auto war alles etwas klamm. Die Temperatur betrug draußen 20,5°C und im MAN 23°C. Wir haben Brötchen aufgebacken und sind dann Fossilien sammeln gegangen. Die feuchte Luft brachte uns ziemlich zum Schwitzen. Zum erstenmal habe ich auch kleine Seeigel gefunden. Nach ausgiebigem Duschen fuhrten wir um 15.00 Uhr zurück nach Zilla. An der Tankstelle hatte noch niemand das Filmteam gesehen. Also begaben wir uns zur Zitadelle und zu dem Platz, den Michael uns als Campingplatz und letztes Camp vor der Haruj angegeben hatte. Der Campingplatz wurde nicht mehr aktiv unterhalten. Jedenfalls nicht im Sommer. Wir blieben bis gegen abend. Yann versuchte wieder, ein Kamel zu berühren. Doch so langsam, wie er sich auch näherte, kurz vorher stand es auf und ging ein paar Schritte weiter. Wir kannten Michaels engen Zeitplan und rechneten eigentlich nicht damit, daß das Team heute hier noch auftauchte. Außerdem kann ja, wer weiß was, dazwischen kommen. Jörgen hinterließ noch eine Nachricht und dann fuhrten wir weiter nach Waddan. Nach einiger Zeit kam uns der Convoy entgegen. Obwohl Jörgen Zeichen gegeben hatte, hielten sie nicht an. Später erzählte uns Michael, daß die ganze Fahrt als Begleiter eines Filmteams sehr stressig gewesen sei und er uns einfach nicht wahrgenommen hatte. Unerwartet trafen wir auf der Straße, eigentlich im Nichts,

auf eine Kontrolle. Die drei Männer luden uns spontan zum Essen ein. Da die Sonne bereits unterging, war ich eigentlich nicht dafür. Da wurden kurzerhand die Pässe einbehalten und wir so zum Essen „gezwungen“. Aus einem Kassettenrecorder lief Reggae-Musik. Es gab gebratenes Hühnchen, Kartoffel-Hammel-Eintopf und frisches Brot. Jörgen und Yann waren ganz begeistert. Ich hatte Magengrimmen und traute mich nicht an das Fleisch heran. Als wir sahen, daß auch geraucht wurde, haben wir ein Päckchen Zigaretten sowie eiskaltes Wasser angeboten. Ich machte noch Fotos mit der Sofortbildkamera und schon bekamen wir zusätzlich noch 5 Liter Ananassaft. Es war schon dunkel, als wir abseits der Straße in den sehr flachen Hügeln einen Stellplatz suchten. Die Luft war weiterhin etwas feucht. Jörgen und Yann probierten den Ananassaft und beschlossen sofort, den lieber mit nach Deutschland zu nehmen; sogar mit Wasser verdünnt klappte der die Fußnägel hoch.



Freitag, 14. August 1998

Um 6.30 Uhr (ich wache fast immer um diese Zeit als erste auf) hatten wir draußen 21,9°C und drinnen 23,7°C. Diesmal hatte ich nachts schon fast gefroren. Kurz vor Waddan trafen wir auf die nächste Kontrolle. Die beiden Militärpolizisten waren sehr, sehr skeptisch. Sie kannten diese Art von Wagen nicht. Ein Blick ins Innere und die Skepsis wandelte sich augenblicklich in fröhliche Freundlichkeit. Sie winkten



uns sogar nach. Bei der nächsten Kontrolle an der Tankstelle von Waddan wurden wir durchgewunken. Völlig unerwartet trafen wir nach einiger Zeit auf eine weitere Kontrolle. Die war vor zwei Jahren noch nicht da; aber jetzt wurde hier gebaut. In Abu Nijan zeigten wir Yann noch das italienische Fort. Aber ihn interessierte der Zustand des MAN mehr und er entdeckte, daß der linke Hinterreifen Luft verlor. Zunächst füllten wir wieder Luft nach. Es stand schon länger zur Debatte, ob wir wieder nach Leptis Magna fahren sollten. Yann wollte lieber später mal nach Libyen zurückkommen und einige Sachen selbst erkunden. Also entschieden wir uns für

Ghirza, deren Mausoleen lt. Göttler zu den absoluten Höhepunkten einer Libyen-Reise gehören sollten. Deshalb fuhren wir 16 Kilometer vor Abu Grin links auf eine südwestlich führende Straße ab. Achtung: in Höhe einer Schule gibt es Speedbreaker. Nach einigen Kilometern ging die Straße in eine Piste über. Der Verlauf war zunächst nur schlecht zu erkennen. Von hier aus mußten wir zu der GMMR-Trasse (Great-Man-Made-River) gelangen. Probleme gab es auf dieser Strecke nicht. Wir fuhren an verlassenen Häusern vorbei, die in der Michelin-Karte als „El Fuchia“ bezeichnet sind. Eine asphaltierte Straße, wie in der Karte eingezeichnet, gibt es allerdings nicht. Wir entdecken, daß in dem Wadi mit den hohen Bäumen wohl häufiger Kamele in Zäunen gehalten wurden (Märkte?), denn die Einzäunungen waren gut zu erkennen. Die Gegend in dem Wadi erinnerte an eine Steppe in Afrika. Schließlich erreichten wir die GMMR-Trasse, der wir noch 11 Kilometer nach Süden folgten und dann auf eine Piste nach Westen abbogen. Schon von weitem sahen wir die Ruinen, die südlich vom modernen Ghirza liegen. Darauf hielten wir zu - rechts an einer Tränke vorbei auf steinigem Weg zu den Mausoleen. Ghirza ist vor allem bekannt geworden durch seine zwei Gruppen mit insgesamt vierzehn? besonders eindrucksvollen Mausoleen. Die-





se von klassischen Typen abgeleiteten monumentalen Grabanlagen sind berühmt für ihre Reliefs, die Szenen des alltäglichen Lebens ebenso darstellen wie solche aus der griechischen Mythologie. Die lateinischen Inschriften zeigen, daß die Gräber von besonders wohlhabenden Libyern errichtet wurden, vermutlich den bedeutendsten Bewohnern dieses eigentlich so abgelegenen Weilers. Ich war jedenfalls ziemlich enttäuscht. Nur so kleine, eingezäunte Ausgrabungen. Aber die Reliefs waren wirklich eindrucksvoll. Trotzdem würde ich Ghirza nicht als absoluten Höhepunkt einer Libyenreise

bezeichnen. Das müßten eher die Wissenschaftler beurteilen. Wir fuhren das Wadi in südlicher Richtung entlang, um zu den südlichen Nekropolen zu gelangen. Aber auch nach 2 Kilometern war nichts zu sehen. Weder von den Mausoleen, noch von einer Piste. Yann war begeistert, daß es wiederum über Stock und Stein durch ein ausgewaschenes Flußbett ging. Höchste Beanspruchung für das Auto. Ich konnte nicht glauben,

daß die Mausoleen direkt im Wadi sind, sonst wären sie ja weggespült worden. Deshalb kletterte ich den Abhang hinauf und.... da waren sie. Diese Nekropolen befanden sich aber in noch schlechterem Zustand, als die nördlichen. Es führt auch eine Piste auf dem Plateau zu diesen Mausoleen. Dann suchten wir die Felsbilder, die im Götter auf einer Zeichnung dargestellt wurden. Zu dritt wendeten wir sehr viel Zeit für die Suche auf. Aber außer einer lebenden gelben Schlange und der Abbildung eines Schweines, die Yann entdeckte war nichts zu sehen. Um aus der Abbildung ein Schwein zu erkennen, bedarf es auch sehr viel Phantasie. Das meinten jedenfalls Jörgen und ich. Sehr spät fuhren wir aus Ghirza ab und schlugen uns ziemlich bald links in die Hügel, da die Sonne bereits untergegangen war. Es war warm, aber windig.



Sonnabend, 15. August 1998

Morgens um 6.30 Uhr waren es draußen 24,8°C und im MAN 26,8°C. Diese Nacht war es mir sogar fast schon etwas zu warm. Wir fuhren zunächst auf der staubigen Trasse, dann Straße nach Ban Walid. Der Ort ist nicht besonders schön, man hat aber beim 2. Kreisverkehr (von Süden her) einen wunderschönen Ausblick in das Qued und das untenliegende Ban Walid mit seiner gestelzten Brücke. Ein paar Sekunden nur, dann ist man unten und Ban Walid so unscheinbar wie bisher. An der Tankstelle am nördlichen Ausgang machten wir halt und tankten. Der Tankwart hat eine Schwester in Deutschland. Er benutzte häufiger die Worte „Schwester“ und „Haus“. Die Besetzung in dieser Tankstelle war sehr, sehr nett. Wir tankten noch Wasser. Yann kaufte arabische Getränke, Cola und Saft, als Mitbringsel. Also, ich kann dieses Süßzeugs nicht trinken. Da bleibe ich lieber beim Wasser oder unserer Cola light. Wir fragten nach Brot und schon schwang sich ein Jugendlicher ins Auto und kam nach einiger Zeit mit 10 Broten zurück, die wir geschenkt bekamen. Leider wiederum viel zu viel. Die Strecke an Tripolis vorbei Richtung Grenze fuhren wir nach GPS. Die Küstenstraße war, wie erwartet, sehr lebhaft und bot einen völligen Kontrast zur





Ruhe der Wüste. In Zuara wurde gerade ein Markt aufgebaut. Wir schlenderten darüber. Ich entdeckte nichts aufregendes. Jörgen und Yann haben jedoch einiges gekauft. An der Grenze hatte sich gegenüber 1996 wieder einiges geändert und es kann jetzt auch schon wieder anders sein. Das Carnet mußte rechts an einem Häuschen abgestempelt werden. Dann füllten wir den unteren Teil der Ein- bzw. Ausreisekarten aus und die Pässe wurden abgestempelt. Jörgen brachte die Nummernschilder und die Carnetunterlagen in die Halle und erhielt 50 LD zurück. Einige Zoll-

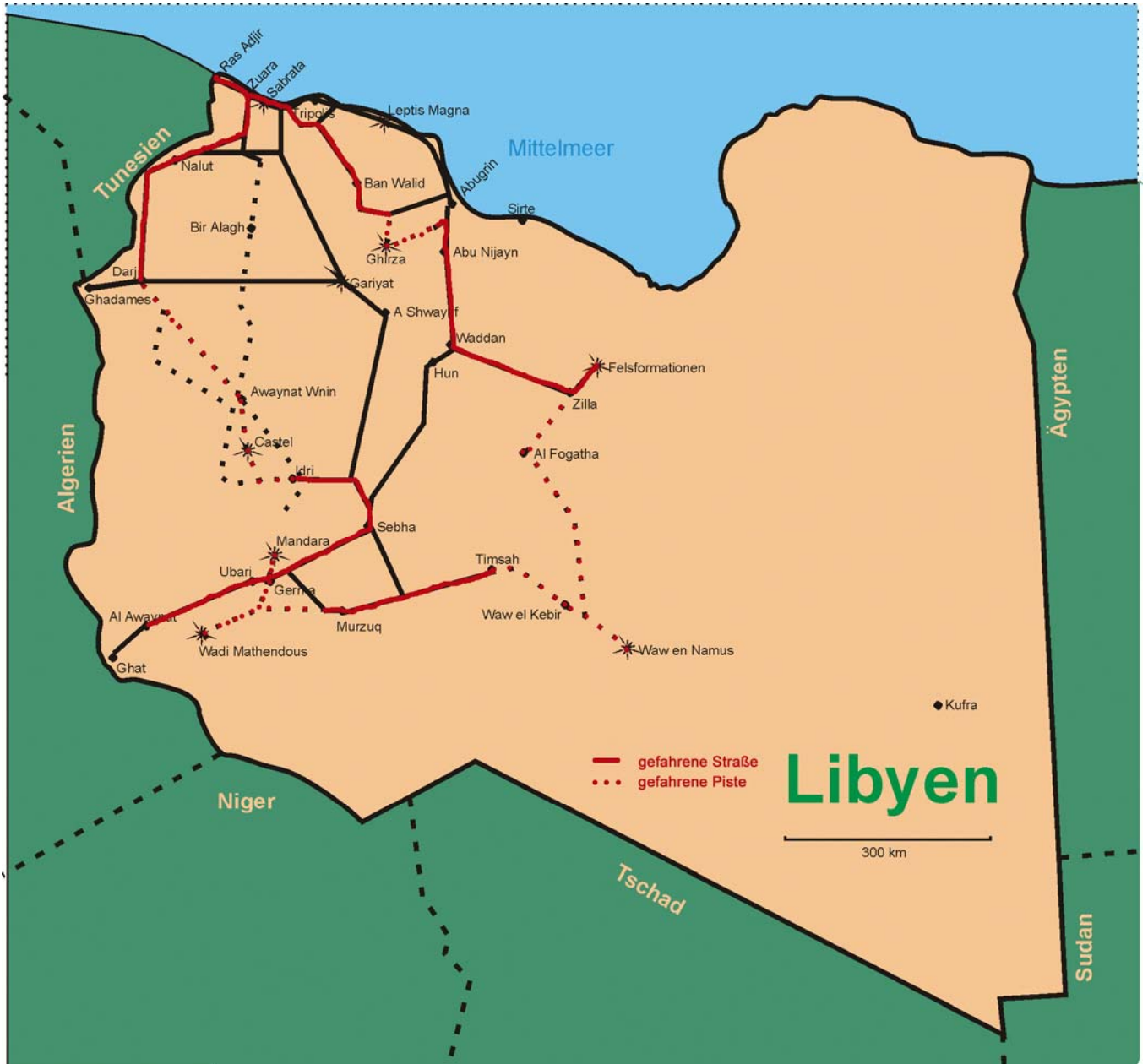
beamte bestanden auf einen Fahrzeugcheck, aber der Chef bestand darauf, daß alles o.k. ist. An der tunesischen Grenze füllten wir die weißen Einreisekarten aus. Der MAN wurde auf der Rückseite eingetragen. Irgendetwas war hier los. Es wurde geflaggt und gestrichen, sogar die Straße wurde neu geteert. Ein Haufen Teer wurde abgeladen und breitgewalzt. Offensichtlich hatten hier mehr Leute das Sagen als zu arbeiten. Anweisungen gab es viele, aber nur 2 führten sie aus. Den Stempel in die Pässe erhielten wir schnell. Beim Zoll nahm ein Beamter Jörgen den Paß ab. Den sollte er sich rechts in dem Haus wieder abholen. Dort war rechts ein großer Tresen, auf dem Computer standen, die jedoch nicht funktionierten (oder man konnte damit nicht umgehen). Auch im Haus wurde gestrichen; alles übertüncht, sogar die Beamten waren schon ganz weiß. Die Farbe wurde nicht abgestrichen, sondern dick an die Wand geklatscht. In einem kleinen Raum mußte Jörgen eine Gebührenmarke für 1 TD kaufen. Eine Art Carnet wurde ausgefüllt. Dann durften wir weiter. Den Stellplatz am Qued haben wir wieder genutzt, da wir nichts besseres zum Übernachten gefunden haben. Aber diesmal war es dort sehr, sehr laut. Es fuhren ununterbrochen Lkw's und Pkw's. Vielleicht auch, weil Sonnabend war. Außerdem war es sehr, sehr warm.

Sonntag, 16. August 1998

Erst gegen morgen hatten wir angenehme Temperaturen. Über Medenine ging es nach Sfax. Die Straßen waren sehr voll. Yann wollte unbedingt Kakteenfrüchte probieren. Jörgen sagte ihm, daß er sie dann auch selbst pflücken sollte. Yann wollte wissen, wann die reif sind, aber das wußten wir auch nicht. Evtl. wenn man sie drückt, und sie weich sind? Bislang hatten wir immer nur welche geschenkt bekommen und ich mochte die Dinger nicht so besonders, da sie so viele Kerne hatten. Yann ging los und pflückte 2 Stück. Jörgen nahm sie ihm ab. Und da war es passiert. Beide hatten viele kleine gelbe Stacheln in den Fingern. Aber Yann noch mehr als Jörgen. Außerdem konnte man diese dünnen gelben Stacheln sehr schlecht sehen, weshalb auch das Entfernen mit der Pinzette nicht so einfach war. Jetzt wissen wir jedenfalls, weshalb hier keiner diese Dinger selbst pflückt. Yann und Jörgen hielten ihre Finger erst einmal in Spülwasser und wir versuchten, die meisten Stacheln zu entfernen. Es war ziemlich mühselig. Als wir weiterfuhren, piekste auch etwas in meinen Händen. So hatte ich von dem ganzen auch noch ein paar Stacheln abbekommen. Am Strand angekommen, war es wie erwartet sehr voll. Ist ja auch Sonntag. Aber hier waren nur Tunesier. Das Wasser war sehr sauber, nur der Strand hat gegenüber 1996 etwas gelitten. Beim letzten Hochwasser war eine Menge angespült worden. Und alle ließen ihre Plastikflaschen zurück. Bald wird dieser Strand so aussehen wie in Spanien, wo wir erst den Müll beseitigen mußten, um 2 Tage einigermaßen angenehm zu campen. Als alle anderen abfuhren, haben wir den MAN direkt an den Strand gestellt. Es ist immer wieder toll - ein Eigenheim direkt am Meer.

Hier verbrachten wir noch ein paar schöne Tage, bevor es per Fähre von La Goulette wieder nach Genua ging. Mitten in der Nacht erreichten wir Friedrichshafen, wo die jährliche Outdoor-Fachmesse stattfand. Hier hatte uns dann der Alltag wieder, bevor wir überhaupt zu Hause waren.

Reiseroute



© RijosReisen GbR, Rita und Jörgen Hohenstein

Weitere Reiseberichte gibt es unter www.rijosreisen.de