Reisebericht Libyen 1996

Donnerstag, 4. Juli 1996

Der MAN war lange noch nicht fertig. Am Montag vor der Abreise entdeckten wir, daß der Reserveradhalter so nicht bleiben konnte. Er vibrierte derart stark, daß wir befürchteten, ihn bereits auf der Autobahn zu verlieren. Daher blieb uns nichts anderes übrig, als ihn an der Kabine zu befestigen (was ursprünglich nicht geplant war, um Kältebrücken und Risse in der Kabine zu vermeiden. Also wurden im letzten Moment noch Alubleche auch von innen dagegengesetzt, um ein Ausreißen zu vermeiden. Übrigens, zugelassen wurde der MAN am 2.7.96.

Nachdem wir noch den ganzen Mittwochnachmittag und die halbe Nacht am MAN gearbeitet und schließlich alles unter Zeitdruck eingeräumt hatten, fuhren wir um 2.10 Uhr aus Lüneburg ab. Wir waren beide todmüde. Jörgen wollte noch bis hinter Braunschweig fahren, aber das war einfach nicht möglich und so übernachteten wir auf einem Parkplatz hinter Breitenhees.

Jörgen wollte noch zwei Kunden besuchen, denen er Teile mitgenommen hat. Nun mußte er denen erst einmal mitteilen, daß wir später kommen als geplant. Ihm fielen immer mehr Sachen ein, die er vergessen hatte. So hatte er z. B. in Lüneburg Getränke bestellt, aber nicht abgeholt. Das Schlimmste war aber fehlendes Zubehör. So zum Beispiel der Schlauch, mit dem nach dem Luftablassen im Sand die Reifen mittels Kompressor wieder mit Luft aufgefüllt werden. Wir fuhren in Göttingen von der Autobahn ab in ein schreckliches Verkehrschaos, um die fehlenden Sachen zu kaufen. Jörgen hatte Glück, eine Firma hatte alles vorrätig. Außerdem erstanden wir in einem Supermarkt die fehlenden alkoholfreien Getränke. Jörgen war schon ganz zufrieden. Ich hatte so meine Probleme, denn die Notfallausrüstung (Signalraketen, Rauchstäbe usw.) hatten wir auch nicht mit.

Bei Alsfeld war eine Baustelle, die wir auf Landstraße umfahren haben. Auf dieser Strecke hat Jörgen nach mehreren Telefonaten festgestellt, daß er von dem einen Kunden, den er aufsuchen wollte, die falsche Telefonnummer mitgenommen hatte. Also auf zur nächsten Post. Selbst dort erwischte er mehrfach den falschen Anschluß. Dennoch hatte sich die Umfahrung der Baustelle gelohnt. Als wir wieder auf der A5 waren, trafen wir alle wieder, die uns vor der Baustelle überholt hatten. Aber wir hatten inzwischen eingekauft und telefoniert. Auf dem Rastplatz Gräfenhausen haben wir eine Stunde auf den ersten Kunden gewartet. Dafür hatte er eine provisorische Notfallausrüstung von Silvesterknallern und Leuchtkugeln mit, da Jörgen ihn am Telefon um eine Notfallausrüstung gebeten hatte. Na ja, in der Not besser als gar nichts. Mir war schon etwas wohler. In Freiburg wartete der nächste Kunde. Es wurde merklich wärmer. Plötzlich begann es in Strömen zu regnen. Der Kunde empfahl uns ein chinesisches Restaurant in Freiburg. Es war nicht gerade billig, dafür aber mal wieder völlig anders als in Lüneburg. Übernachtet haben wir auf dem Wanderparkplatz des Thermalbades in der Nähe der Autobahnabfahrt Freiburg-Süd. Es war eine ruhige Nacht und wir haben -endlich!!- lange geschlafen.

Freitag, 5. Juli 1996

Es war relativ warm (zumindest gegenüber den Temperaturen in Norddeutschland). Auf der anderen Seite der Autobahnabfahrt Freiburg-Süd liegt der kleine Ort Tiengen. Dort holten wir morgens unsere Brötchen. Dabei haben wir festgestellt, daß man dort auch gut bürgerlich und preiswert essen kann. Es gibt mehrere Lokale, die einen ansprechenden Eindruck auf uns machten. Das hätten wir gestern wissen sollen. Merken werden wir uns das in jedem Fall. Weiter ging´s in Richtung Schweiz. Jörgen wollte unbedingt mal über den Gotthard-Paß fahren. Daß der MAN eine Servolenkung hatte und er nicht gleich schreckliche Schulterschmerzen bekam, wenn einige Kurven zu bewältigen waren, waren für Jörgen ein großer Anreiz. Hinzu kamen auch noch Verkehrsmeldungen über ein hohes Verkehrsaufkommen vor dem Gotthard-Tunnel. Bei mir verursachte dieser Tunnel mit seinen 17 Kilometern Länge beim Durchfahren sowieso jedesmal ein beklemmendes Gefühl. So war ich auch nicht abgeneigt, über den Paß zu fahren.

Solange ich nicht das Lenkrad übernehmen mußte! Aber vorher wollten wir auf einem Parkplatz noch richtig schön frühstücken. Schließlich hatten wir frische Brötchen dabei. Plötzlich gab es einen lauten Knall, der im MAN nicht zu lokalisieren war. Ich dachte, uns hätte ein anderes Fahrzeug gerammt. Jörgen suchte und fand ihn dann, den geplatzten Warmwasserboiler. Dabei war er auf sein Wassersystem so stolz gewesen. Immer warmes Wasser aus dem Hahn. Damit war jetzt natürlich Schluß. Als wir von der Autobahn abfuhren sahen wir schon das Ende des Staus vor dem Gotthard-Tunnel und dabei waren es noch 15 Kilometer bis zum Tunnel. Auf dem Weg zum Gotthard-Paß kamen wir an kleinen Wasserfällen vorbei, die wir nutzten, um die Wasservorräte zu ergänzen. Aus dem Brauchwassertank ist durch den geplatzten Boiler eine Menge Wasser entwichen, das wir mühsam aus dem MAN abgeschöpft hatten. Auf dem Paß selbst hatten wir noch freie Sicht, 100 Meter weiter hingen wir mitten in dicken Regenwolken. Es regnete und wir hatten ca. 10 m Sicht. Das war schon richtig aufregend, weil wir überhaupt immer erst im letzten Moment sahen, wo es lang ging. Und das bei den vielen Haarnadelkurven. Kurz vor Ariolo waren die Wolken plötzlich verschwunden. Aber es regnete und regnete. Zudem war es ziemlich kühl.

Damit war es vorbei, als wir die italienische Grenze überschritten. Es wurde wärmer und hörte auf zu regnen. Ab und zu schien sogar die Sonne. Plötzlich knurrten unsere Mägen. Also runter von der Autobahn, denn dort wurden doch nur „Autos gegrillt“. Bei Tortona fuhren wir ab. Geplant war eine Suche in Tortona, aber wir haben die falsche Straße erwischt und fuhren auf der anderen Seite der Autobahn nach Süden. Vor einem Hotel standen viele Lkws. Jörgen sagt immer, wo viele Lkws stehen, ist das Essen gut. Also gesellten wir uns dazu. An der Tür hing eine Unbedenklichkeitsbescheinigung in bezug auf Rindfleisch. In dem Hotel-Restaurant gab es zwei Bereiche. Der vordere war für Exclusiv-Gäste, das sahen wir bereits an der Eindeckung und den wenigen Leuten, die dort aßen. Wir gingen in den hinteren Bereich. Es sah gleich „normal“ aus. Und gut besucht war der Teil hier auch. Angeboten wurden 3 Menüs, wobei man die Art der Vorspeise, Hauptspeise und Nachspeise extra aussuchen konnte. Die Preise beliefen sich auf 18000 - 24000 Lit. inklusive Wein. Es war schön dort. Nach dem Essen tranken wir jeder noch zwei Amaretto und haben anschließend am Rand des großen Parkplatzes übernachtet. Es war sehr windig. Wir schliefen noch länger als in der Nacht vorher, da die Lkws auch erst gegen Morgen abfuhren.

Sonnabend, 6. Juli 1996

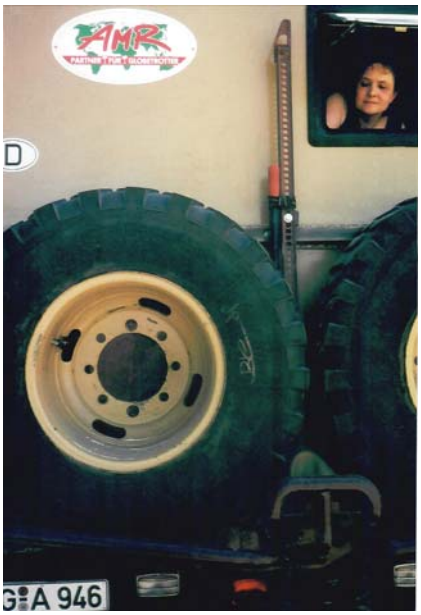
Die Sonne schien und um 11 Uhr hatten wir bereits 27°C im Schatten. Endlich war er da, der heißersehnte Sommer! Wir sind neben der Autobahn her fast bis nach Genua gefahren. Das bedeutete enge und belebte Ortsdurchfahrten und kurvige Straßen durch die Berge. Aber ab Busalla nahmen wir dann doch die Autobahn, da wir sonst durch die ganzen Vororte Genuas müßten. Aber selbst dieses Stückchen Autobahn hat es in sich. Kurvig, wie sonst nirgends (war sicherlich mal eine normale Straße) brachte sie uns nach Genua. Am Hafen angekommen, suchten wir unseren Pier. Es wurde gerade eine Fähre nach Tunis beladen. Das war aber leider nicht unsere. Schließlich gesellten wir uns am Tirrenia-Gebäude zu den vielen anderen wartenden Fahrzeugen. Diese waren wie immer schwer bela-

den. Ein kleiner Fiat hatte dermaßen viel auf dem Dachgepäckträger, daß er höher war, als der MAN, der ja mit seinen 3,20 m Höhe auch nicht gerade klein ist. Jörgen besorgte die Unterlagen für die Überfahrt. Wir mußten Karten ausfüllen und diese von der Polizei absegnen lassen. Dann wurden wir hinter die Absperrung gewunken, da wir wegen der Höhe des MAN erst zuletzt auf die Prince of Scandinavia dürfen. Jörgen baute die verräterische Funkantenne ab, denn die Einfuhr von Funkgeräten ist sowohl in Tunesien, als auch in Libyen verboten. Den GPS 75 versteckte ich auch so gut wie möglich, denn wir

hatten schon viel über Probleme bei der Einreise gelesen. Ich hatte so meine Zweifel, daß wir überhaupt mitkommen würden, denn das Schiff ist mehr auf Pkws ausgelegt. Während des Beladens erschien es mir auch schon sehr voll. Aber schließlich war da doch noch Platz für den MAN. Es ist immer wieder erstaunlich, wieviele Fahrzeuge in so einen Schiffsbauch passen. Wir wurden zu unserer Kabine geführt. Diese war jedoch zu unserem Erstaunen bereits belegt. Der andere Reisende wurde an der Rezeption ausgerufen und mußte ausziehen. Endlich konnten wir duschen, was wir auch ausgiebig genossen haben. Auf unserem Erkundungsrundgang trafen wir auf eine Menge Menschen, die vor dem Restaurant warteten. Dort bekam man seinen Tisch für das Diner zugeteilt. Also standen wir erst einmal an. Leider waren wir so spät, daß wir bereits in der „2. Welle“ essen mußten. Das Diner begann somit erst um 20.30 Uhr. Und das bei unserem Hunger. Also vertrieben wir uns das Warten mit Lesen und einer Nußmischung. Als wir um 20.30 Uhr (immer noch mit Heißhunger) in das Restaurant kamen, wurden wir noch um eine Stunde vertröstet. Wir hatten die Zeitverschiebung nicht beachtet. Es war nach tunesischer Zeit erst 19.30 Uhr. Aber irgendwann bekamen auch wir Suppe, Zwischenmahlzeit, Roastbeef mit Kartoffeln und Gemüse sowie Törtchen. Und eine Flasche Rotwein. Alles war im Fährpreis enthalten. Mit uns am Tisch saß ein tunesisches Ehepaar aus Frankfurt. Die Einladung nach Kairouan zum Essen mußten wir jedoch diplomatisch ausschlagen. Es sah so aus, als wären wir die einzigen Touristen an Bord. Alle anderen waren Gastarbeiter, die ihren Urlaub in Tunesien verleben wollen.

Sonntag, 7. Juli 1996

Frühstück gab´s von 7 - 9 Uhr. Wir bekamen Croissant, Brötchen, Marmelade und Käse sowie Ei, Orangensaft und Kaffee. Das Meer war ruhig, aber es zog Nebel auf. Nach einiger Zeit konnten wir nicht mehr viel sehen. Das Nebelhorn tutete. Auf der Rückfahrt stellten wir fest, daß dieser Abschnitt des Mittelmeeres eine Art Kreuzung war, wo sehr viele Schiffe unterwegs sind. Im nachhinein ein mulmiges Gefühl. Wir füllten die Einreiseformulare aus. Je eine Personenkarte und 2 Karten für den MAN. Neu waren für uns die Importerklärungen, die wir aber auch je einmal pro Person ausfüllten. An Deck wurden wir noch zu einer Hochzeit am 21.7.1996 in Tunis eingeladen. Aber nach unserer Schätzung sind wir dann noch in Libyen. Um 11.55 Uhr, mit einer halben Stunde Verspätung, erreichten wir La Goulette. Die Prince of Scandinavia ist ein sehr schnelles Schiff. Die Reederei spart sich dadurch das Mittagessen. Wir durften als erste von Bord. Hinten auf unseren Reserverädern standen Schriftzeichen. Was die wohl bedeuten? Entfernen ließen die sich nicht. Die Polizeikontrolle war kein Problem. Dann kam der Zoll. Unsere Importerklärung wurde zerrissen - war also doch nicht notwendig. Nach einer ¾ Stunde!! verließen wir den Hafen. Das war neuer Rekord. Leider behielt ein Beamter Jörgens weiße Paßkarte ein. Warum wissen wir bis heute nicht. Bei Sonnenschein fuhren wir über den Damm nach Tunis und anschließend Autobahn bis Hammamet. Hinter der Abzweigung „Mornag“ war bereits eine Mautstation eingerichtet und es saßen auch Leute in den Häuschen. Aber der Beamte winkte uns durch. Es wurde noch keine Autobahngebühr erhoben. Wobei der Begriff „Autobahn“ auch



nicht die richtige Bezeichnung für diese 4-spurige Straße ist. Hinter Hammamet fuhren wir an einen Strand, der uns schon häufiger als Übernachtungsplatz gedient hatte. Er war kaum wiederzuerkennen. Hammamet kommt immer näher. In ca. 2-3 Jahren werden wohl auch hier Hotels stehen. Der Hunger siegte zunächst über den Wunsch, im Mittelmeer zu baden. Es war auch erstaunlicherweise nicht übermäßig warm. Um 18 Uhr hatten wir 30°C und viel Wind. Aber das Wasser war angenehm. Nach dem Duschen bettelte uns ein Junge nach Bonbons an. Nach einigem Hin- und Her gab Jörgen ihm eine Packung Kaugummi. Als Dank dafür hat er uns eine Flasche Shampoo geklaut. Um 20 Uhr war es dunkel und der Wind ließ nach.

Montag, 8. Juli 1996

Wir brachen zeitig auf. Trotzdem war es schon sehr warm. Da wir möglichst schnell nach Libyen wollten, wählten wir die Strecke über Kairouan nach Gabes. Sie ist 70 km kürzer als die Küstenstrecke und weitaus weniger stark befahren, dafür führt sie jedoch durch das Landesinnere. Und dort ist es meist sehr warm. Unterwegs haben wir noch Gemüse, Brot und Mineralwasser gekauft. Die Straße wurde in Abständen erneuert. Bei den extremen Regenfällen im letzten Jahr sind weite Teile der Straße unterspült und weggerissen worden. Hinter Gabes fingen die Händler an mit den grünen libyschen Geldscheinen zu wedeln. Es wurde immer heißer. Der Libysche Dinar darf offiziell weder ein- noch ausgeführt werden. Aber da er nicht frei konvertierbar ist, besteht eine riesige Spanne zwischen offiziellem und inoffiziellem Kurs. Strebt man einen einigermaßen günstigen Urlaub in Libyen an, führt kein Weg an dem Schwarzmarkt vorbei. Hinzu kommt, daß es laut unserer Reiseliteratur kaum Banken in Libyen gibt und wenn, dann werden keine Devisen genommen. Sollte doch mal eine wechselwillige Bank gefunden werden, verlangt diese eine Devisenerklärung, die man aber bei der Einreise von Tunesien aus nicht braucht und damit auch nicht hat. Wir haben übrigens in Libyen kein Geldinstitut gesehen. Bei den ersten Straßenhändlern hinter Medenine fragten wir nach dem Kurs. Sie wollten uns für 100 US$ 200 Libysche Dinare (LD) geben oder für 100 Französische Franc (FF) 40 LD. An einem höheren Kurs waren sie nicht interessiert und gingen weg. Später haben wir dann bei einem Händler für 100 US$ 280 LD erhalten. In FF wäre der Kurs wesentlich schlechter gewesen. Umgerechnet entsprach 1 LD ca. 0,55 DM. Hinter der Abzweigung nach Djerba haben wir in Nähe der Straße einen Stellplatz gefunden. Natürlich haben uns Jugendliche beobachtet. Aber sie sind nicht näher gekommen und schließlich ganz verschwunden. Mal sehen, wie ruhig wir hier übernachten.

Dienstag, 9. Juli 1996

Nachts war es ruhig und ziemlich kühl. Wir fuhren noch vor 7 Uhr ab Richtung Libyen. Der eine Dieseltank war leer, im 2. war noch ein kleiner Rest. Aber wir hatten in Tunesien noch 40 l in die Reservekanister getankt. Das beruhigte mich sehr. Nach etlichen Polizei- und Militärkontrollen erreichten wir Ras Ajdir und damit die tunesisch-libysche Grenze. Die Straßenhändler bieten ihre Geldscheine noch auf dem Parkplatz vor der Grenze an. Der Schwarzhandel ist scheinbar öffentlich geduldet. Jörgen mußte eine neue weiße Ausreisekarte ausfüllen, da seine ja in La Goulette einbehalten wurde. Beim Zoll dauerte alles sehr lange. Ich war schon ganz unruhig. Schließlich kam Jörgen und erzählte, daß der Stempel nicht funktionierte. Es war so ein Stempel mit integriertem Stempelkissen, der absolut streikte. Erst als wenigstens ein schwacher Abdruck in Jörgens Paß zu sehen war, durften wir weiter. Jörgen stellte sich an einem Häuschen der libyschen Polizei an. Die grünen Visa-Karten, die wir bei der Beantragung in Bonn wieder zurückerhielten, und mein Kugelschreiber wurden einbehalten. Wir brauchten keine Einreisekarten auszufüllen. Dann fuhren wir in die große Halle. Direkt am Eingang links und rechts sind zwei Bankschalter. Rechts dazu noch die Nummernschildausgabe und das Häuschen für das Carnet. Zuerst mußten wir bei der Bank jedoch einen bestimmten Betrag wechseln. Verlangt wurden 220 US$ oder 1000 FF für die Nummernschilder. In US$ wären das für uns DM 330,-- , in Franc bei meinem Wechselkurs DM 297,--. Also haben wir in FF getauscht. Erhalten haben wir dafür 66 LD. Das ist ein Kurs von 1 LD = 4,50 DM und liegt damit über dem 8-fachen des Schwarzmarktpreises. Und das, wenn man bedenkt, daß 6 2l-Cola + 1Fl. Orangensaft in Libyen 19 LD und damit **offiziell 85,50 DM !!** kosten. Hinzu kamen noch 100 FF für die Haftpflichtversicherung, die nur mit Umtauschbescheinigung ausgegeben wird. Wir hatten es schon einmal mit Devisen versucht, waren aber abgeblitzt. Vom Bankbeamten erhielten wir zwei Tauschbescheinigungen, eine für den Erwerb der Nummernschilder und eine für die

Versicherung. Die Nummernschilder gibt´s nicht ohne die Versicherung. Also gingen wir ein zweites Mal zu dem 200 m von der Halle entfernten Container, wo die Versicherung untergebracht ist. Die eine Tauschbescheinigung und das Geld dafür wurde einbehalten. Dafür gab´s einen Zettel in Din-A4 Format. Mit dem gingen wir wieder in die große Halle zur Nummernschildausgabe. Aber denkste, erst müssen wir noch das Carnet haben. Je nach Größe des Fahrzeugs kostet es 30, 50 oder 100 US$. Leider können wir nicht erkennen, wonach die Größe gemessen wird. Wir mußten für den MAN 50 US$ zahlen. Libysche Dinar werden hier nicht genommen! Dann schließlich erhielten wir auch die Nummernschilder. Nummernschilder? Wieder denkste, es war nur ein Nummernschild. Das 2. war abhanden gekommen. Als Jörgen nachfragte, zeigte ihm der Beamte den zusätzlichen Vermerk auf der Quittung, die wohl in arabischer Schrift besagte, daß nur ein Nummernschild ausgegeben wurde. Das Nummernschild kostete 60 LD, worin 10 LD Pfand enthalten sind, die man bei der Ausreise zurückerhält. Dann suchte Jörgen einen Zöllner. Alkohol in jeglicher Form ist in Libyen streng verboten. Wir hatten unsere Bestände gut versteckt. Der Zöllner sah sich den MAN an, fragte nach Whisky, was Jörgen natürlich entrüstet verneinte. Noch ein kurzer Blick auf unseren Fotoapparat, dann durften wir weiter.
Es wehte ein kühler Wind. 40 km von der Grenze entfernt haben wir eine Tankstelle gefunden, die nicht trocken lag. Ein Liter Diesel kostete nach Schwarzmarktkurs 0,06 DM. Kurz vor Zuara trafen wir dann erstmals auf die weiten Müllhalden, die in Libyen jede Ortschaft ankündigen. Im weiteren

Verlauf unserer Reise blieb uns nichts anderes übrig, als unseren Müll hinzuzugeben, da die Sehenswürdigkeiten und die Wüste keine geeigneten Müllschlucker sind. Hier hatte man zumindest das Fünkchen Hoffnung, daß irgendwann einmal eine Entsorgung stattfindet. In der Wüste durch Wind oder Tiere freigelegte Dosen entsorgt niemand. In Zuara selbst mußten wir rechts abbiegen. Von hier an gab es nur noch arabische Hinweisschilder, wenn es überhaupt welche gab. Die arabischen Zeichen von Nalut hatte ich mir eingeprägt, so daß wir zunächst keine größeren Probleme mit der Richtung hatten. Auf einer kaum befahrenen Straße durchfuhren wir eine langweilige Steppengegend. Die Straße war zum Teil weggespült. Kurz vor Nalut hatte es auch die Brücke erwischt, so daß wir durch das ausgetrocknete Flußbett mußten. Die ganze Zeit wehte ein kühler Wind. Es war so, als hätten wir die Hitze mit dem Überschreiten der Grenze hinter uns gelassen. Vor den Serpentinen, die auf die Steilstufe des Jabal Nafusah hinauf nach Nalut führen, wurden wir von einer Polizeikontrolle in das große Buch verewigt. Übrigens erzählten die Kontrollbeamten, daß kein Einreise- oder Registrierstempel mehr nötig ist. Eine Kontrolle ließ sich das sogar über Funk bestätigen. Kurz vor Ende der befestigten Serpentinen war ein kleiner Parkplatz. Dort hatten wir tolle Ausblicke in die Ebene, aus der wir gekommen waren. Wir durchfuhren Nalut in Richtung Ghadames. Nach einigen Kilometern machten wir auf einer kleinen Straße einen Abstecher zum Steilabbruch des Jabal Nafusah. Diese Straße führt zu dem für Ausländer leider gesperrten Grenzübergang Remada. Wir fanden einen schönen Platz mit Ausblick in die 500 Meter lieferliegende Jifarah-Ebene. Leider war es sehr windig, fast schon stürmisch. Der MAN wurde durch den Wind mächtig durchgeschüttelt. Und wie bereits gesagt, es war kühl.

Mittwoch, 10. Juli 1996

Endlich haben wir mal wieder etwas länger geschlafen. Dann ist der Druckwasserbehälter für das Brauchwasser geplatzt. Jörgen überlegt, wie er den Schaden einigermaßen praktikabel behebt. Auf jeden Fall war es hier an der Steilstufe zu windig dafür. Mal sehen, ob wir ein einigermaßen windstilles Plätzchen finden. Unser Weg führte uns weiter auf dem Hochplateau entlang durch Steppe und flache Hügel. Leider war es immer noch windig. Abseits der Straße haben wir eine Frühstückspause eingelegt. Trotz des Windes hat Jörgen den Druckwasserbehälter abgebaut und den Rest kurzgeschlossen. Jetzt stellt sich die Pumpe nach Gebrauch vorschriftsmäßig selbständig aus, was sie vorher nicht getan hatte - recht merkwürdig. Wir umfuhren auf der Straße die ersten rötlichschimmernden Sandverwehungen. Vor Darj steht zwar ein Häuschen für die Polizeikontrolle aber es war niemand da. Da wir hier kurz vor unserer ersten langen Pistenetappe standen, tankten wir noch mal ein paar Liter auf, so daß alle Tanks randvoll gefüllt waren. Das gleiche machten wir mit dem Brauchwasser. Auch unsere Solar-Duschen haben wir gefüllt. Wir verließen Darj auf der Straße nach Osten. Auf einer Anhöhe steht rechts ein Reifen mit der Aufschrift SSL 048, den neuerdings auch ein AMR-Aufkleber verziert. Dort begann unsere Piste. Ziel nach ein paar Tagen war der Ort Idri. Den Verlauf sollte eine „deutlich geschobene Piste“ zeigen. Da jedoch kein Fahrzeug auf einer geschobenen Piste fährt, sollte sie nur eine Richtungsorientierung darstellen. Leider haben wir nur zu Beginn die Piste als „Piste“ erkannt. Nach dem Reisebuch von Göttler sollten wir nur den gelbroten Tonnen folgen, aber wir haben keine gesehen, obwohl wir uns wirklich Mühe gegeben haben. Also fuhren wir nach GPS (Satellitennavigationsgerät). Für alle Pistenunkundige: Geschobene Pisten sind meist nur eine relativ kurze Zeit für Fahrzeuge befahrbar. Dann kommt man durch das entstandene Wellblech nur mit höchstens 10 km/h vorwärts. Und selbst da glaubt man, das Fahrzeug fällt gleich auseinander. Soweit möglich, sucht sich jeder seine eigene „Fahrbahn“, die z.T. bis zu mehreren Kilometern von der Hauptpiste entfernt verläuft. Diese vielen Spuren, denen man als „Streckenunkundiger“ folgt, bergen die Gefahr, daß man in eine nicht gewünschte Richtung abdriftet, weil eine an einem Punkt beginnende Piste mehrere, selbst über 100 Kilometer auseinanderliegende Ziele haben kann. Und aus Erfahrung kann ich sagen ,daß merkwürdigerweise die meisten und am besten erkennbaren Spuren häufig zum falschen Ziel führen. Zumindest in den Sommermonaten. Im Frühjahr und Herbst, wenn die normalen Wüstenfahrer unterwegs sind, soll es relativ einfach sein, den richtigen Spuren zu folgen. An der Wasserpumpstation Bir Rimit bogen wir nach Süden ab, denn hier begann die von Gerhard Göttler beschriebene Dünenstrecke nach Idri. Doch als wir nach ca. 40 Kilometern, die nur mit Allrad zu bewältigen waren, bei den Büschen eines ausgetrockneten Sees unser Nachtlager aufschlugen, wußten wir nicht, ob wir uns auf der richtigen Piste befanden. Es führten einfach viel zu viele Spuren in die Richtung und die Beschreibung von Göttler kann man überall hineininterpretieren. Aber es sollten weiterhin im Kilometerabstand Fässer die Piste markieren. Davon haben wir jedoch nur ein einziges gesehen. Da wir aber schon bis Bir Rimit keine Fässer gesehen hatten, konnten wir sowohl richtig, als auch falsch sein. Unserem Schlaf hat das jedenfalls keinen Abbruch getan. Nachts wurde es wieder stürmisch. Der Wind hielt bis zum Morgen an. Um 8.00 Uhr hatten wir erst 24°C. Irgendwie ist die Wüste nicht so heiß, wie wir sie in Erinnerung hatten.

Donnerstag, 11. Juli 1996

Wir folgten weiterhin einer gut sichtbaren Piste, wovon aber immer wieder Spurenbündel abzweigten. Da wir keine Anhaltspunkte dafür fanden, daß wir richtig waren, richteten wir uns schließlich nach dem direkten GPS-Kurs und fuhren querfeldein. Aber ab und zu erreichten wir Abbrüche oder Felsen, die einfach nicht befahren werden konnten. Immer dann schimpfte Jörgen über die Navigation. Dabei ist es gar nicht einfach, den GPS-Koordinaten zu folgen, da immer der direkte Kurs = Luftlinie angezeigt wird. Und die Sahara ist nun mal kein Meer; Hindernisse müssen umfahren werden und gelegentlich dauert es recht lange, bis ein befahrbarer Abschnitt gefunden wird. Als wir jedoch mal wieder in einem

Wadi herumirrten entdeckte Jörgen einen Hasen und war glücklich, äußerst seltene Fotos machen zu können. Ein Hase in einer Wüstenform, wo weit und breit kein Wasser zu entdecken war. Auf unserer „Querwüstenfahrt“ mußten wir über ein Steinplateau, welches keine richtige Piste erkennen ließ. Da sich aber der Zielpunkt immer mehr näherte fuhr Jörgen weiter „auf Kurs“ über diese steinige Anhöhe. Schließlich erreichten wir um die Mittagszeit den angepeilten Steinhaufen und den auf dem Boden mit Steinen ausgelegten Schriftzug „Hassi Ifertas“. Wir waren froh, endlich mal einen Anhaltspunkt in Göttlers Pistenbeschreibung zu haben, konnten wir doch von hier aus wieder der Beschreibung folgen. Denkste! Seine angegebene Piste haben wir wieder nicht gefunden. Dabei war es zu Beginn gar nicht mal besonders schwierig, den GPS-Koordinaten zu folgen. Aber dann folgte ein felsiges Plateau mit recht scharfen „Reifenkillern“. unserer Ansicht nach mußte dort aber mindestens ein Fahrzeug schon mal langgefahren sein. Schließlich ging es zwangsläufig in ein Wadi und dort hat der MAN im weichen Sand schon echte Probleme gehabt. Unseren guten alten Hanomag hätten wir hier schon ausgraben müssen. Der MAN kämpfte sich vorwärts und schaffte es auch, wieder auf festen Untergrund zu gelangen. Plötzlich sprang eine ca. 50 cm lange, fingerdicke Schlange in ein Wadigebüsch. Jörgen behauptet, daß sie mindestens einen Meter hoch gesprungen war. Ein Laufvogel, so bunt wie ein Pfau, scheute den MAN und rannte schnell weg.

Endlich erreichten wir den nächsten GPS-Punkt. Über eine Hochplateauebene fuhren wir auf einer Hochgeschwindigkeitspiste Richtung Hassi Nahila. Auf der Hochebene war deutlich eine Flugzeug Start- und Landebahn zu erkennen. Die Wasserstelle Hassi Nahila war nicht zu übersehen. Wo wachsen in der Wüste schon so viele Palmen und Sträucher, wenn nicht viel Wasser da ist? Schon von weitem sahen wir die Lkw`s. Es waren viele Menschen und Kamele dort. Jörgen hat mit der Sofortbildkamera Fotos gemacht und verteilt. Einige der Männer wollten sich nicht fotografieren lassen, während andere sich um die Fotos quasi „gekloppt“ haben. Wasser gab es in ungefähr 10 Metern Tiefe. Es wurde mit der Motorpumpe nach oben geholt. Wir füllten nur unsere Solar-Duschen wieder auf. Die anderen Wasservorräte hatten es noch nicht nötig. Durch ein buschbestandenes Wadi fuhren wir weiter Richtung Ost-Südost. Bald hatten wir die richtige Piste wieder erreicht. Es gibt wenig geschützte Übernachtungsmöglichkeiten. So bogen wir ab zu einem Wadi mit Büschen, an dessen Rand wir es uns bequem machten. Mit dem Fernglas entdeckten wir bei einigen Bäumen weiße Container oder Lkw`s. Polizeikontrolle? Als es dunkel war, hörte ich plötzlich seltsame Geräusche. Nach einiger Zeit war ich mir sicher, daß ein Kamel dicht an uns vorbeiging. Es war stockdunkel und somit nichts zu sehen, aber wir konnten es riechen! Auch in dieser Nacht wurde es wieder sehr windig.

Freitag, 12. Juli 1996

Die Piste führte in Richtung dieser Container, die wir gesehen hatten. Meiner Ansicht nach war es einer weniger als gestern Abend. Plötzlich waren Sie jedoch verschwunden. Sehr merkwürdig. Nach mehreren Kilometern erspähte ich die weißen Flecken rechts in den Dünen. Sie waren ein paar Kilometer von uns entfernt. So kann man sich in der Richtung täuschen; waren wir doch felsenfest davon überzeugt, daß wir auf die Container zuhalten. Leider konnten wir auch von der Piste aus nicht erkennen, ob es sich um Container oder Lkw´s handelte. Unser nächstes Ziel war die Pistenabzweigung nach Tamanrasset in Algerien (kurz TAM genannt). Da wir bereits zweimal in Tam waren, war der Hinweis im Buch, hier würde ein Metallschild mit Pfahl und der Aufschrift „TAM“ liegen, sehr reizvoll.

Als wir dort ankamen, sahen wir schon viele Spuren. Einige führten im Kreis, schienen also etwas gesucht zu haben. Wir ergänzten diese Spuren noch um einige mehr, da wir unbedingt dieses Schild finden wollten. Die GPS-Koordinaten stimmten. Aber wo war nur dieses Schild? Wir untersuchten jeden verdächtigen Fleck, fanden jedoch nichts. Wir nehmen an, daß ein Souvenirjäger zugeschlagen hatte. Schade! Anschließend fuhr ich weiter bis zum nächsten Koordinatenpunkt. Zunächst ging das auch ganz gut, aber Jörgen bemängelte, daß ich nicht in der Spur fahre; irgendwie hatte ich einen Rechtsdrall. Leider mußte ich auch einige kleine Dünenausläufer überqueren. Damit hatte ich nicht gerechnet. Ich fahr nunmal nicht gerne im Sand. Aber mit Jörgens Hinweisen, wie ich zu fahren hatte, sind wir dann doch nicht steckengeblieben. Plötzlich standen wir an einem Abbruch. Die Koordinaten stimmten. Also mußten wir dort hinunter. Ich begutachtete die Abfahrt. Es gab zwei Möglichkeiten: 1. eine sehr sandige Abfahrt, die nicht übermäßig steil war oder 2. eine Abfahrt über Felsen, die jedoch etwas steiler war. Ich war für die Felsen, aber Jörgen war vom Sand nicht abzubringen. Ich fahr` da jedenfalls nicht runter! Also wartete ich unten und wollte schöne Sandaufnahmen machen. - Da kam er, der MAN, er schien über den Sand zu schweben, sackte noch nicht mal ein Stückchen ein. Die Fotos waren noch nicht mal eine Spur dramatisch. Es siegte aber die Freude darüber, daß alles so glatt lief. Wir überquerten eine geschobene Piste und fuhren in ein sandiges Wadi (sollte lt. Buch auch so sein). Aber dann saßen wir zum ersten Mal etwas tiefer im Sand. Der MAN hatte echte Probleme, dort durchzukommen. Es ging nur zentimeterweise weiter. Jörgen nutzte die erste Gelegenheit, um links auf die Felsen auszuweichen. Da wir wieder mal keine richtigen Anhaltspunkte für den richtigen Weg fanden, orientierten wir uns am GPS-Kurs und fuhren querfeldein über das felsige Plateau. An einem Metallpfahl hatten sich viele Reisende mit ihrem Aufkleber verewigt. Plötzlich standen wir vor einem sehr hohen Abbruch. Eine geschobene Piste war zu erkennen, aber das stimmte alles nicht mit der Beschreibung von Göttler überein. Ich überredete Jörgen, wieder zu drehen und noch einmal neu den

Weg durch das Tal zu suchen (natürlich ohne die Felsen zu verlassen). Bei der Durchquerung eines Qued´s, das uns auf der Herfahrt keinerlei Probleme bereitete, sandeten wir ein. Alle Versuche, wieder herauszukommen, endeten mit einem weiteren Einsacken. Ich fing an zu schaufeln, schließlich hatte ich uns auch in diese Situation gebracht. Es war nicht so heiß, die Sonne versteckte sich hinter einer dunklen Wolke. Uns war es nur recht. Mit Hilfe aller vier Sandbleche und 35 Minuten harter Arbeit (natürlich nicht nur ich alleine), waren wir wieder draußen. Bei dem kleinen Tal kurvten wir im Kreis, immer in der Hoffnung, irgendwo eine Piste zu entdecken. Aber es waren einfach zu viele Spuren, die in alle Himmelsrichtungen führten. Unsere Versuche, wie in der Beschreibung angegeben, nach Süden zu fahren, endeten immer kläglich im Sand. Wir suchten und suchten und standen plötzlich wieder vor dem hohen Abbruch mit der geschobenen Piste. Also blieb uns wohl nichts anderes übrig, als dort runterzufahren. Wir untersuchten die geschobene Piste und stellten fest, daß ein Damm in die Tiefe führte. Hier war aber schon lange niemand mehr gefahren. Höhere Sandverwehungen mußten überquert werden, bis es auf dem sehr steilen

Damm langsam bergab ging. Dort würden wir jedenfalls ohne große Schwierigkeiten nicht mehr hinauf kommen. Na ja, hoffen wir, daß wir richtig sind. Schließlich trafen wir in der Ebene auf eine Piste, die unsere von rechts nach links kreuzte. Das war wohl die von Göttler beschriebene (richtige?) Piste. Auf einer gut erkennbaren Piste ging es weiter. Wir sahen Spuren von Fahrzeugen, die links und rechts im Morast eingesackt waren. Wir vermuteten, daß wir einen ausgetrockneten See überquerten. Also immer schön auf der Piste bleiben! Und wieder ging es einen kleineren Abbruch hinunter. Außerdem hatten wir wieder leichtere Orientierungsprobleme. Wir umfuhren ein größeres Wadi in nördlicher Richtung und anschließend nach Süden, wieder dem GPS-Kurs folgend. Ein Dünenfeld mußte durchquert werden, was wir ohne Probleme meisterten. Dann hatten wir wieder einen Orientierungspunkt gefunden, nämlich den Metallpfahl, auf den ich den GPS programmiert hatte. Auch hier fanden wir wieder viele Aufkleber. Jetzt verziert ihn auch ein AMR-Aufkleber. Auf einer sehr gut erkennbaren Piste fuhren wir weiter Richtung Osten.

Wieder ging es einen sehr sandigen Abbruch hinunter. In Gegenrichtung würden wir wohl kaum dort raufkommen. Göttler avisierte uns eine Pistengabelung, die wir jedoch auch bei größter Anstrengung nicht fanden. Wir entfernten uns immer mehr von dem nächsten Koordinatenpunkt. Also fuhr Jörgen mal wieder querfeldein, direkt auf die Koordinaten zu. Der Untergrund war sehr felsig und steinig. Schließlich waren wir nur noch 1,8 km Luftlinie von den anvisierten Koodinaten entfernt. Aber Hügel versperrten die Weiterfahrt. Ich stieg auf eine Anhöhe, es war jedoch nicht viel zu sehen, da es sich um ein Plateau handelte. Der MAN stand momentan vor einem sandigen Qued, von dem ein steiniger Abhang hinaufführte. Wir wollten versuchen, auf das Plateau zu kommen und dort weitersehen. Aber im sandigen Qued blieb der MAN wieder stecken. Ich fühlte mich in meiner Abneigung gegen Sand wieder voll bestätigt. Das mußte ja nun wirklich nicht sein, so kurz bevor es dunkel wurde. Mit viel Anstrengung und viel schaufeln kämpften wir uns wieder rückwärts raus und suchten uns einen Stellplatz in dem steinigen Hügel. Morgen fahren wir wieder zur gut sichtbaren Piste zurück. Mir reichts!

Sonnabend, 13. Juli 1996

Wie geplant, fuhren wir zur Piste zurück. Unser nächster einprogrammierter Orientierungspunkt war der Brunnen El Hassi. Da die Piste sich aber immer mehr nach Richtung Norden und damit zum Polizeikontrollpunkt Awaynat Wnin wendete, bogen wir wieder mal ab und folgten direkt den GPS-Koordinaten. Ein kleiner Sandsturm kam auf, der uns die Sicht nahm. Der knapp über dem Boden dahinsausende Sand verwischte sämtliche Spuren. Es war rein gar nichts zu erkennen. Aber wir folgten weiterhin den Koordinaten. Plötzlich war wieder schwach eine Piste da. Leider teilweise mit Weichsand. In der Ferne meinten wir mehrere Lkw´s zu erkennen. Was die dort nur machen? Wir kamen immer näher und sahen, daß dort wahrscheinlich eine Pipeline gebaut wurde. Öl oder Wasser? Oder vielleicht doch nur ein Brunnen? In der Nähe der Bauarbeiten versuchten wir eine befestigte Piste zu erreichen, auf der die Lkw´s entlangfuhren. Völlig unerwartet saßen wir wieder in dem Weichsand fest. Als wir anfangen wollten zu schaufeln, was in dem Sandsturm besonders unangenehm war, näherte sich von der Baustelle her ein Lkw. Die beiden Inder wollten helfen. Mit Hilfe eines Stahlseiles sollte der MAN rausgezogen werden. Schließlich klappte das auch. Unsere Frage nach dem Brunnen El Hassi ergab, daß wir erst einmal 2 Kilometer auf der von dem Bautrupp angelegten Piste zurück und dann im spitzen Winkel rechts einbiegen sollten. An der Abzweigung wartete bereits der Lkw und die Inder wiesen uns den Weg. Die geschobene Piste war wiederum sehr sandig. Schließlich sahen wir den Brunnen El Hassi (Brunnen-Brunnen), der weit links von der Piste entfernt liegt. Hier lagerte übrigens Heinrich Barth (1821-1865) auf seiner „Großen Reise“ vom 23. auf den 24. April 1850. Viele Dromedare und Menschen waren dort, es wuchs jedoch kein Baum oder Strauch. Aber wir hatten wieder einen Orientierungspunkt auf unserer Strecke nach Idri erreicht. Eine riesige Sandpiste führte nach Süd-Südwest. Dann mußten wir einen Dünenrücken queren. Der MAN wollte da aber einfach nicht hoch, er grub sich ein. Das war das erste Mal, daß wir die Luft aus den Reifen lassen mußten. Wir ließen die Luft auf 1,5 bar ab. Während wir arbeiteten, kam ein Baufahrzeug, das die Piste immer wieder glättete. Irgendwie muß hier mehr los sein als wir bisher bemerkten. Kaum gedacht, kam auch schon von hinten ein Lkw, bog aber kurz bevor er uns erreichte nach links ab und überquerte ohne Probleme einen kleineren Dünenhügel. Dabei war er auch schwer beladen, hatte aber wesentlich breitere und größere Reifen als der MAN. Und schon wieder kam ein Lkw. Diesmal von vorne über den großen Hügel. Der Fahrer meinte, wir sollten die Luft lieber auf 1,1 bar ablassen und anschließend auch nach links, über den flacheren Dünenkamm fahren. Jörgen und ich einigten uns schließlich auf 1,2 bar, da die Reifen bereits „platt“ aussahen. Wir folgten dem Rat und fuhren nach links über den Dünensattel. Übrigens, was ich zu erwähnen vergaß, wir wollten jetzt der Beschreibung von Matthias Smoliner folgen, der die Piste von El Hassi nach Idri in GPS-Koordinaten beschrieben

hat. Jörgen jedoch folgte hartnäckig einer gut markierten Piste in die Dünen hinein. Das war aber weder die von Göttler noch die von Smoliner beschriebene Piste, denn wir folgten einer Dünenpiste, die speziell für den Pipeline-Bau gebraucht wurde. Hinein ging es also, mitten in die Dünen. Nur Sand, Sand, Sand. Zum Glück waren hier Bauarbeiter zu sehen, oder es kam ein Fahrzeug entgegen. Jörgen fragte nach dem Weg nach Idri. Die Bauarbeiter wiesen weiter in südlicher Richtung und meinten, es kommt irgendwann ein Schild, da steht „Idri -links-“. Das glaubte ich einfach nicht. So etwas gibt es nicht. Wer weiß, was die unter einem „Schild“ verstehen. Sicherheitshalber achtete ich auf alles, was nicht nach Sand aussah. Es ging die Dünen bergan und bergab. Der Wind wehte ständig und war schon leicht stürmisch. Wir fuhren an der Pipeline entlang, die Koordinaten von Smoliner stimmten schon lange nicht mehr. Das verunsicherte mich wieder stark. Als einige Kilometer lang kein Bauarbeiter mehr zu sehen war und uns auch kein Fahrzeug mehr begegnete, war ich schon echt verzweifelt. Aber Jörgen fuhr stur weiter. Hinter jeder überquerten Düne erwartete uns nur Sand, Sand, Sand. Schließlich waren auch wieder Arbeiter da und ich wurde ruhiger. Eine erneute Frage nach Idri und wieder diese Antwort: Nach ungefähr 60 Kilometern steht ein Schild, links nach Idri und geradeaus nach Ubari. Die spinnen doch! Das gibt’s doch gar nicht. Irgendwann, auf unserer Fahrt „Dünen rauf und Dünen runter“ hörten wir ein merkwürdiges Geräusch. Wir stiegen aus, sahen aber nichts Auffälliges. Und dann entdeckten wir sie, diese Schilder. Insgesamt waren es drei und sie wiesen tatsächlich in Richtung Idri und Ubari. Jörgen wollte gerne nach Ubari weiterfahren, denn diese Gelegenheit, so sicher über die Dünen zu kommen, hätten wir nie wieder. Ich machte ihn anhand der Karte darauf aufmerksam, daß wir nach Sebha müßten, um die erforderlichen Genehmigungen für das Wadi Mathendous, Mandara und Waw en Namus zu erhalten. Angeblich ist die Genehmigung nicht für alle diese Sehenswürdigkeiten notwendig, aber ich wollte kein Risiko eingehen. Jörgen ließ sich überzeugen, da wir von Ubari aus wieder eine ganze Ecke zurückfahren müßten um nach Sebha zu gelangen. Wir bogen also in Richtung Idri ab. Mehrere Fahrzeuge kamen uns entgegen. Auf eine Düne hinauf fuhr der MAN dann etwas merkwürdig. Der Grund war leicht zu erkennen; der rechte Hinterreifen war platt. Jörgen baute ihn ab, wollte aber nicht unbedingt den Reservereifen herunterholen. Schließlich handelt es sich um Lkw-Reifen, die nicht besonders leicht waren. Mehrere Pick-Up´s fuhren in unsere Richtung. Als der erste Wagen hielt, erfuhren wir, daß ein französisches Camp in der Nähe sei. Auch der Reifen könne dort repariert werden. Jörgen und der kaputte Reifen fuhren mit und ich blieb beim MAN. Zunächst saß ich im Fahrerhaus. Es kamen mehrere Fahrzeuge vorbei. Die Fahrer fragten jedesmal, ob alles in Ordnung sei. Ich signalisierte jedesmal ein „o.K.“. Dann wurde es mir zuviel

und ich dachte, wenn ich hinten im Wagen wäre, würden sie vielleicht vorbeifahren. Denkste! Erst fuhren die Wagen durch, setzten dann aber zurück und hupten so lange, bis ich das „o.K." signalisierte. Plötzlich kam Jörgen mit dem Pick-Up und einem Fahrer zurück. Die Reparatur des Reifens sollte länger dauern, da der Schlauch nur noch aus kleinen Fetzen bestand. Also mußte doch der Reservereifen ran. Der Fahrer sollte ihm dabei helfen. Plötzlich kam wieder ein Fahrzeug vorbei, hielt und mehrere Männer sprangen heraus. Sie schnappten sich den Reifen, den Montierhebel und ruckzuck war der Reifen dran. Nach einem kurzen Händeschütteln sprangen sie wieder in den Wagen und brausten davon. Auch der Fahrer des Pick-Up´s fuhr wieder Richtung Camp. Wir versprachen, gleich nachzukommen. Aber wie das nun mal so ist, es kam alles etwas anders, denn der MAN stand plötzlich wieder unter Wasser. Natürlich regnete es nicht, aber der halbe Inhalt des Brauchwassertanks hatte sich im vorderen Teil des Aufbaus verteilt. Eine Schlauchschelle hatte sich gelöst. Wir schöpften das Wasser ab und wischten wie verrückt. Wieder kam ein Wagen vorbei und der Fahrer fragte, ob alles in Ordnung sei. Er war vom Camp geschickt worden, da wir bereits überfällig waren. Mich überfiel ein irres Gefühl von Sicherheit. Aber wir versprachen, gleich nachzukommen. Nach 100m machte der MAN „bubb, bubb, bubb" und dann gar nichts mehr. Was war denn nun schon wieder loß? Harmlos, denn der kleine Tank war nur leer. Schnell auf den großen umgeschaltet und weiter ging's.

Noch ein paar Kilometer Sand, dann folgte eine befestigte Piste, die extra für den Pipeline-Bau angelegt worden war. Die Wache am Eingang des Camps hielt uns auf. Er mußte erst Mr. Colin fragen, schließlich kommt nicht jeder in ein Camp hinein. Nachdem Mr. Colin wohl grünes Licht gegeben hatte, konnten wir unseren Reifen besuchen. Er war inzwischen repariert worden und wurde wieder anmontiert. Der Ersatzreifen landete mittels Gabelstapler wieder auf unserem Reserveradhalter. Sehr bequem. Immer mehr Menschen kamen, um zu gucken, wer denn da gekommen ist. Es war mal eine kleine Abwechslung in dem eintönigen Alltag. Wir wurden sehr bedauert. Da fahren die doch durch die Wüste und haben noch nicht mal eine Klimaanlage. Was waren wir doch für arme Schweine. Immer wieder wurde uns gesagt, daß wir uns vor unserer Abfahrt noch bei Mr. Colin melden sollten. Wir versprachen es. Dann wurde uns Diesel angeboten. Da unser kleiner 200l-Tank gerade leer war, nahmen wir das Angebot gerne an. Wir fuhren zum Chef, Mr. Colin. Er gab uns einen Schlüssel für einen leerstehenden Container. Dort könnten wir in Ruhe duschen. Um 20.15 Uhr wollte er uns dann zum Essen einladen. Obwohl wir fast jeden Abend geduscht hatten, war das etwas besonders. Wir brauchten nicht auf die Wassermenge achten; das war einfach toll. Der ganze eingefangene Sand dieses Tages fand sich im Duschbecken wieder. Dennoch erschien es mir merkwürdig, daß Mr. Colin uns noch über eine Stunde bis zum Abendessen gab. Da meinte Jörgen, hier wäre es vielleicht eine Stunde weiter als in Tunesien. Er hatte die Armbanduhr von Mr. Colin gesehen. Also fragte er sich nach dem Container von Mr. Colin durch. Dort waren mehrere Männer, die griechisches Fernsehen sahen (über Satellit, aber mit vielen Störungen). Wir wurden zum Bier eingeladen. Natürlich war es alkoholfrei. Das gab es neuerdings in Libyen. Um 20.15 Uhr gingen wir dann zum Essen. Es war tatsächlich schon eine Stunde später. Uns wurde Hühnersuppe, Putenfleisch mit Karotten, Reis und gebackenen Kartoffeln serviert. Anschließend noch Käse und als Krönung auch noch Speiseeiskugeln. Das war was für Jörgen, den Eisfan. Die Unterhaltung mit Mr. Colin und zwei anderen wichtigen Leuten im Camp war in Englisch. Normalerweise wurde aber französisch gesprochen. Die Pipeline soll im Frühjahr nächsten Jahres fertig sein. Dann wird die gefahrene Piste auch wieder verwehen. Die Leute im Camp arbeiteten 3 Monate ununterbrochen an 7 Tagen in der Woche. An-

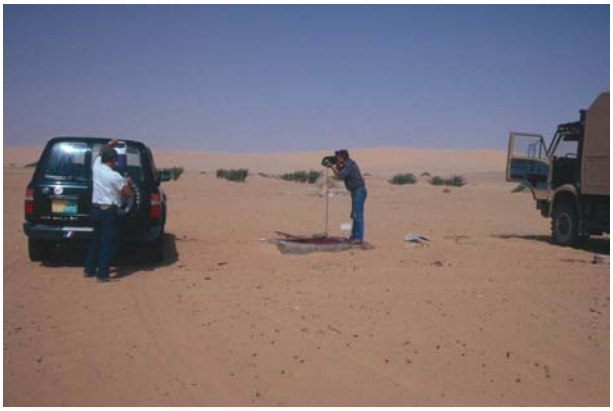
schließend haben sie 3 Wochen Urlaub. Aber sie verdienen auch sehr gut und können ja auch nichts ausgeben. Mr. Colin hatte über Satellitenfoto ein Castel (Burg) gefunden und meinte, dort wäre es sehr schön. Gar nicht weit von hier entfernt. Er bot uns an, im Camp zu übernachten, was wir sehr begrüßten, da es bereits stockdunkel war. Auch zum Frühstück wurden wir eingeladen. Angesichts der angeschlagenen Frühstückszeiten 3.30 Uhr bis 6.30 Uhr, fragten wir gespannt nach der Zeit. Der Küchenchef wurde geholt. Wir könnten zu jeder Zeit kommen, es ist völlig egal und wenn es 10.00 Uhr ist. Als wir den klimatisierten Kantinen-Container verließen, hat uns die Hitze fast erschlagen. Die Wärme war uns bisher gar nicht so aufgefallen. Durch die Anstrengung an diesem Tag bekamen wir Krämpfe. Es blieb uns nichts anders übrig, als Salztabletten zu nehmen, um einigermaßen ruhig zu schlafen.

Sonntag, 14. Juli 1996

Es war ein wunderbares Frühstück, mit Omelette, Cafe au lait, Toast und vielem mehr. Dazu eiskalter Orangensaft. Einfach toll. Wir machten noch Fotos und müssen unbedingt Abzüge nach Marokko schicken, wo der eine Kellner zu Hause ist. Der Küchenchef gab uns noch gut belegte Sandwiches, 2 Flaschen Orangensaft und 2 Kisten Mineralwasser mit (je 12 x 1,5 l). Bei den Indern im Camp haben wir noch unsere Wassertanks aufgefüllt. Mr. Colin gab mir die Koordinaten vom Castel. Er müßte zur Pipeline und nach dem Rechten sehen. Da wir aber sofort aufbrachen, wollte er uns noch den Weg zeigen.

Ca. 600m nach dem Camp bogen wir links auf eine Piste ein. Die hätten wir glatt übersehen. Also Mr. Colin mit seinem Toyota vorweg und wir mit dem MAN hinterher. Plötzlich hielt er an. Wollte er jetzt umdrehen und uns nur sagen wie wir weiterfahren müßten? Nein, er warnte uns vor der vor uns liegenden Sebkha. Wir sollten genau in der Spur bleiben und nicht abweichen, sonst würde der MAN versinken. Selbstverständlich blieben wir in der Spur, auch wenn es sehr, sehr hoppelig war und mehr als 10 - 20 km/h nicht drin waren. Links neben der Piste hatte sich mal einer festgefahren.

Der saß ganz tief drin und hatte wohl lange buddeln müssen. Weiter ging es durch ein Sandfeld. Immer wieder tauchten Palmengruppen auf. Schließlich gelangten wir an einen ausgebrannten Nissan Terrano. Lt. Mr. Colin ist dies ein Überbleibsel der Rallye Paris-Dakar von 1991 oder 1992. Auf einer Anhöhe links lag ein verlassenes Dorf. Dort fuhren wir hin. Hier gab es einen Brunnen, der in etwa 3 Metern Tiefe sauberes, trinkbares Wasser führte. Der Brunnen war durch einen Metalldeckel gesichert.



Mr. Colin erzählte uns, daß das Dorf seit ca. 25 Jahren nicht mehr bewohnt wird. Er hatte den Brunnen entdeckt, als er die Piste für den Pipelinebau durch die Dünen abgesteckt hatte. Ich fragte mich langsam, was Mr. Colin unter „den Weg zeigen“ verstand. Jetzt sagte er uns sogar, wir sollten den MAN stehen lassen und in den Toyota umsteigen. Die restliche Strecke zum Castel würde für den MAN ziemlich schwierig sein. Es sei sehr sandig und der Toyota schafft das mit Sicherheit. Also

stiegen wir in sein klimatisiertes Auto um. Mr. Colin fuhr mit einer atemberaubenden Geschwindigkeit über die Dünen, bremste plötzlich vor Büschen, zog nach rechts oder links, immer in der einen Hand das Lenkrad, in der anderen seinen GPS 45, den er ständig beobachtete. Angesichts der Fahrerei schwante uns, was den vielen kaputten Toyotas und Pick-Up´s, die wir im Camp gesehen hatten, passiert sein mußte. Dann sahen wir sie, die Ruinen von Gsar Bir el Meherig, die traumhaft auf einem Felsen vor Dünen, Palmen und einer Sebkha liegen. Bevor wir jedoch die Burg erklimmen konnten, zeigte uns Mr. Colin noch einen großen Stein mit Felszeichnungen. Wir kletterten in der Burgruine herum, während Mr. Colin im Auto wartete. Hier sollte es auch Pfeilspitzen geben. Leider haben wir keine gefunden, aber wir haben auch keinen Blick dafür, da diese häufig wie normale Steine aussehen. Mit diesen Dingen muß man sich intensiv beschäftigen, damit man sie erkennt. Nach einiger Zeit brachte uns Mr. Colin wieder zum MAN, dann verabschiedete er sich und fuhr zu seiner Pipeline. Wir machten uns auf den Rückweg und bogen in der Nähe des Camps auf der befestigten Piste Richtung Idri ab. Jetzt folgten ein paar langweilige Kilometer über Idri nach Sebha. Hier besorgten wir uns die erforderlichen Genehmigungen für Mandara, Wadi Mathendous und Waw en Namus. Das Büro der Libyan Travel & Tourism Co. haben wir sofort gefunden. Als wir dort hielten, kam gleich ein Mann auf uns zu und fragte ob wir Genehmigungen brauchten. Er hatte uns schon kommen sehen. Die Genehmigung kostete 30 LD. Außerdem gab es dort Postkarten, die im ganzen Land doch sehr rar sind. 10 Stück kosteten 5 LD. Aber es gab keine Briefmarken, diese sollten wir bei der Post besorgen, die noch geöffnet hätte. Außerdem fragte er uns, ob wir Geld tauschen wollten. Anscheinend war das dort möglich. Da wir aber sehr viel Geld hatten, lehnten wir dankend ab. Wir suchten die Post auf, aber die hatte bereits geschlossen. Schade. Aus Sebha heraus fuhren wir in Richtung Ghat. Auf einer Anhöhe rechts der Straße fanden wir einen sichtgeschützten Stellplatz in den Hügeln. Wir haben uns erst einmal wieder den Sand vom Körper geduscht. Dann machten wir es uns gemütlich. Plötzlich haben wir in der Dämmerung eine Bewegung gesehen. Was ist das bloß? Ein Fenek, ein Wüstenfuchs! Dieses sehr scheue, aber auch sehr neugierige Tier kam bis auf 2 Metern an uns heran. Er sah schon witzig aus: der große Kopf mit den riesigen Ohren und den Knopfaugen, der schlanke Körper und die weiße Schwanzspitze. Als ich sehr vorsichtig den Fotoapparat holte, verschwand er und kam auch nicht wieder. Schade! Am nächsten Morgen fotografierte Jörgen zumindest die Spuren, die der Fenek hinterlassen hatte.

Montag, 15. Juli 1996

Eine Dose Cola ist im Eisfach unseres Kühlschrankes geplatzt. Wir hatten sie abends einfach vergessen. Igitt, was für eine Sauerei. Aber damit nicht genug, beim Wasserkochen ist ein Regler vom Spiritusherd geschmolzen. Wahrscheinlich war dieser ständige Wind daran schuld. Genau konnten wir die Ursache aber nicht bestimmen. Normal ist das jedenfalls nicht. Unser nächstes Ziel waren die unglaublichen Seen des Ubari-Sandmeeres. Von allen werden sie Mandara-Seen genannt, obwohl nur einer der Mandara-See ist. Wahrscheinlich liegt es an dem klangvollen Namen. Es soll um die zwanzig

Seen mitten in dem Sand geben; unser Ziel war der Mandara und der Um el Ma. Eventuell wollten wir noch weiter nach Gabroon. Aber das sollte die Situation ergeben. Diese Seen zählen zu den absoluten touristischen Highlights in Libyen, wenn nicht gar in der Sahara insgesamt. Am Mandara und am Gabroon-See haben einst die Daouadas gewohnt. Sie wurden in einer Nacht- und Nebelaktion evakuiert und weit entfernt in eigens für sie angelegte, moderne Dörfer umgesiedelt. Laut den Ausführungen von Gerhard Göttler, dessen Ausführungen ich hier zitieren möchte, bedeutet Daouada „Wurm-Esser“. Dabei essen diese dunkelhäutigen Leute, die möglicherweise eine eigenständige uralte saharische Rasse sind, die nichts mit den Schwarzen des Afrika südlich der Sahara zu tun hat, beileibe keine Würmer - nur ein zoologisches Mißverständnis kann Ursache für diese Bezeichnung sein. Ihre Nahrung ist nämlich eine Art Garnele, die mit wissenschaftlichem Namen als „artemia salina“. Salinen-Krebs, bezeichnet wird. Dieser lebt in großen Mengen in diesen Seen; um sein Gedeihen zu fördern, opferten die Daouadas alljährlich ein Kamel, dessen Blut in den See zu fließen hatte. In Fisch -Zügen, stark rituell geprägt, wurden die „Garnelen“ mit einer Art feinem Schmetterlingsnetz nur von den Frauen gefangen. Aus den Fischen wurde eine Paste hergestellt, die dann in Form kleiner Bällchen getrocknet wurde. Gelegentlich kamen Karawanen von Tuareghändlern über die rasiermesserscharfen Dünen, um den „Dud“ gegen andere Waren einzutauschen: Olivenöl, Tabak, Baumwolle, Kleider, Mehl - es fehlte alles hinter den Dünen. Die Händler kauften auch das hochwertige Natron, das einem der Daouada-Dörfer, Trouna, den Namen gegeben hat. Dieses Natron wurde in diesen Ländern einerseits dem Kautabak zugegeben, andererseits zum Gerben verwendet. Während das Fischen Sache der Frauen war, oblag den Männern die Produktion des Natron. Es entsteht durch natürliche Verdunstung der salzhaltigen Seen. Manche Seen waren niemals bewohnt. Der Grund dafür ist z.B., daß sie den Um el Ma für „bodenlos“ gehalten haben und andere für verhext. Gerade in Bezug auf den Um el Ma ist es unvorstellbar, wie sich dieser schmale, langgestreckte See inmitten hoher Dünen halten kann; unablässig rieseln Sandlawinen von allen Seiten in ihn hinein. Aber Um el Ma - das bedeutet schließlich „Mutter des Wassers“! Heute geben die meisten Leute den „Mandara-Seen“ noch ungefähr fünf Jahre, dann werden sie trocken liegen. Schuld daran ist die Ausbeutung der Grundwasserreserven der Sahara. Auch wir sind davon überzeugt, daß die Seen von Grundwasser gespeist werden.

Seit der Umsiedlung der Daouadas ist der Verkehr zu den Seen nur noch rein touristischer Natur, aber auch stark saisonabhängig. In der Hochsaison, an Weihnachten/Neujahr herrscht viel Betrieb auf den Pisten, während in den Sommermonaten so gut wie niemand dort hin fährt. Und das haben wir gemerkt, aber davon später. Zunächst schauten wir uns auf der Strecke nach Germa eigenartige Gräber an. Hinter einer niedrigen Umfassungsmauer liegt ein Friedhof, in dem alle Gräber mit niedrigen Pyramiden überbaut wurden. So etwas hatten wir bislang noch nicht gesehen. Dann fuhren wir wie beschrieben am weißen Container rechts ab, irrten in der Sebkha herum bis wir schließlich den vermeintlichen Ausgangspunkt für die Einfahrt in die Dünen erreicht haben. Aber als Merkmal drei freistehende Tamarisken anzugeben fanden wir doch etwas wage. Wir verminderten den Luftdruck und hinauf ging es auf die Sandrampe. Eine Menge Müll sollte hier rumliegen. Tja, ein paar leere Dosen haben wir gefunden. Nach 3 Kilometern sollte das Ende der Sandrampe erreicht sein (wie um Himmels willen sieht eigentlich eine Sandrampe aus?). Mitten auf dieser Sandrampe hielt Jörgen plötzlich an: „Hier fahr` ich nicht weiter, guck mal, es geht ganz tief runter und dann wieder hoch“. Da ich mindestens doppelt so vorsichtig bin, wie Jörgen, wollte ich das Ganze untersuchen. Ich stieg aus

und ging das „Sandtal“ ab. Es war ganz eben. Unsere Augen hatten uns einen Streich gespielt. Schließlich standen wir am Ende der „Sandrampe“ vor einem Dünenriegel, der die Weiterfahrt nach Norden verhinderte. Jetzt sollten ansich gut befahrbare graue Walfischrücken folgen (was versteht man in der Sandwüste unter Walfischrücken?). Nach einer anderen Beschreibung sollten wir den vielen Spurenbündeln folgen. Wo, verflixt noch mal war da ´ne Spur? Wir untersuchten den Dünenriegel. Ich ging sogar ein weites Stück nach Norden. In der Hitze und im Sand gar nicht so einfach.

Schließlich hatte ich die beste Möglichkeit zur Dünenüberquerung gefunden. Sie war genau dort, wo wir zu Anfang schon mal waren. Aber meine Rufe nach Jörgen blieben ungehört. Keine Chance, Rufen oder Schreien war nach 100 Metern nicht mehr zu hören. Also mußte ich den ganzen Weg zurück zum MAN. Ich sagte Jörgen, daß er mit Schwung über den Kamm fahren sollte, denn sonst würde der MAN festsitzen und alle Räder in der Luft hängen. Jörgen nahm Anlauf. Später sah ich, daß er mindestens 1,5 Meter über die Düne geflogen ist. Es waren jedenfalls auf diesem Abschnitt keine Spuren zu erkennen. Jörgen markierte den Übergang mit einer Sprite-Dose. Da weiterhin keinerlei Spuren zu erkennen waren, fuhren wir wiedermal den direkten GPS-Kurs. Ist ja schon toll, diese Technik. Wir suchten uns immer den besten und einfachsten Weg. Ich bin jede Düne vorher abgelaufen und habe den bestmöglichen Durchstieg gesucht. Das war in der Hitze mächtig anstrengend. Aber vom Fahrzeug aus war wirklich nichts zu erkennen. Weder mit noch ohne Sonnenbrille. Es sah wirklich manchmal so aus, als wenn tiefe Dünentäler folgen, aber beim Abgehen war dann alles ganz flach. Zweimal hatte auch schon jemand einen Pfahl als Markierung hinterlassen. Dafür waren wir sehr dankbar. Erst kurz vor Mandara konnten wir wieder manchmal Spuren erkennen (da, wo der Wind nicht so hinkommt). Göttler hatte Koordinaten angegeben, von denen aus er Mandara sehen konnte. Wir sahen nichts außer Sanddünen! Erst nach Eingabe der Koordinaten vom Sahara-Club hatten wir die richtige Richtung. Plötzlich war es da, das satte Grün in der Ferne. Einfach unvorstellbar, daß in dieser Gegend überhaupt etwas wächst. Schließlich hatten wir ihn erreicht, den berühmten Mandara-See. Er war trocken, was um diese Jahreszeit wohl normal war. Oder er wird zur Sebkha, wer kann das schon sagen? Rings herum standen viele Palmen und Bäume. Wir pausierten zunächst im Schatten einer dieser großen Bäume. Um 17.20 Uhr zeigte unser Thermometer eine Außentemperatur von 50,5°C. im Schatten an. Die Innentemperatur betrug 44,5°C. Jörgen wollte unbedingt heute noch zum Um el Ma. Wir hatten seine Palmen bereits auf der Fahrt gesehen. Aber zunächst versuchten wir, den Mandara-See zu umfahren. Ca. in der Mitte der anderen Seeseite war Schluß, hier kamen wir nicht weiter. Deshalb ging es wieder zurück. Die Behausungen der Daouadas sind zum Teil noch gut zu sehen. Allerdings roch es sehr verbrannt. Die Palmen waren zum Teil schwarz und einige Behausungen niedergebrannt. Es machte den Eindruck, daß erst vor 1-2 Wochen ein Feuer getobt hätte. Wollte man so eine Wiederansiedlung der Daouadas verhindern oder war das Feuer schon sehr lange her? Wir wissen es nicht. Auf dem Weg fand Jörgen ein selbstgebasteltes Kinderspielzeug aus Konservendosen, das er mitnahm. Dann ging es durch die Dünen zum Um el Ma. Er führte tatsächlich viel Wasser. Die Südspitze des langgestreckten Sees hatten wir

bald erreicht. Dann legten sich wieder hohe Dünen in den Weg und wir hatten keine Lust mehr „im Sand zu spielen“. Jörgen mußte über eine Düne zurück, aber der MAN schaffte sie auch nach mehreren Versuchen nicht. Von oben sah ich, daß man sie auch weitläufig umfahren konnte. Naja, langsam wurde ich zur Dünenspezialistin. An der Südspitze des Um el Ma schlugen wir dann unser Nachtlager auf. Es war windstill. Das hatten wir noch nie auf dieser Urlaubsfahrt. Bislang war es immer windig bis stürmisch gewesen. Um 20.00 Uhr gingen die Fliegen schlafen und um 20.30 Uhr kamen die Mücken. Um 21.00 Uhr waren es draußen 44,5°C. und drinnen 42°C. Um 2.00 Uhr wachte ich auf. Ein Blick auf das Thermometer zeigte draußen 37,5°C. und drinnen 35°C. Bis um 6 Uhr morgens fiel die Temperatur dann auf 31,5°C. draußen und 31°C. im MAN. Das war die bislang heißeste Nacht.

Dienstag, 16. Juli 1996

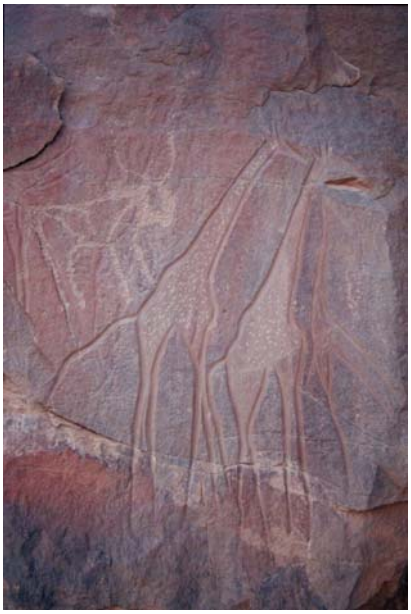
Morgens, schon sehr früh machte ich eine Wanderung auf der Steilseite der Dünen am Um el Ma. Es waren unwahrscheinlich viele Tierspuren zu sehen. In der Nacht mußten viele Arten unterwegs gewesen sein. Schlangen, Echsen, Fenek, Gold-Schakal, irgendwelche Vögel u.a. Auch Kämpfe mußten stattgefunden haben. Es war faszinierend. Aber besonders beeindruckte mich der Um el Ma selbst. Wir hatten gestern ja erst so wenig gesehen. Das mußte ich Jörgen unbedingt zeigen. Also weckte ich ihn und dann ging es los. Ich versuchte zunächst auf dem Steilhang weiterzukommen, während Jörgen auf der anderen Seite auf Entdeckungsreise ging. Aber bei mir ging es bald nicht weiter, so daß ich zum MAN umkehrte, um auch auf der anderen Seite weiterzuwandern. Da hörte ich einen Ruf. Jörgen hatte irgendwelche Probleme mit seinem Film. Ich sollte einen neuen mitbringen. Als ich mich durch die offene Dachluke zwängte (ich hatte keinen Autoschlüssel dabei), hörte ich Motorengeräusche. Wo kamen die nur her? Es war nichts auszumachen. Naja, es war zumindest besser, unsere leeren Bierdosen zu vergraben, wer weiß, wer da kommt. Gedacht, getan. Dann ging ich mit dem neuen Dia-Film zu Jörgen. Die Kamera hatte den letzten neuen Film leider automatisch zurückgespult. Jörgen hatte mit diesem Film noch kein Foto gemacht. Das passierte auch noch mal mit dem Film, den ich mitgebracht hatte. Aber schließlich hatte ich ja noch die Minox dabei, die mußte jetzt herhalten. Die Wanderung um den Um el Ma machte auf uns einen besonderen Eindruck. Es war einfach zu phantastisch, daß hier ein schmaler See inmitten der Dünen existieren konnte. Obwohl man in dem salzhaltigen Wasser baden konnte, verzichteten wir, da die Mücken uns sonst aufgefressen hätten. Außerdem duschten wir ja jeden Abend. Der Rückweg zum MAN war schon anstrengend, obwohl es noch früh am Morgen war. Kaum dort angekommen, hörten wir wieder ein Motorengeräusch. Jörgen holte das Fernglas und meinte, von rechts kommen Einheimische, denn einer saß hinten drauf. Aber es war ein Ehepaar aus Cremlingen bei Wolfenbüttel, die schon 9 Tage lang die

verschiedenen Seen anfuhren. Hinten auf dem Hilux saß, solange es noch relativ kühl war, die 10jährige Tochter. Außerdem war ein Wissenschaftler dabei, der die Seen untersuchte. Von diesen „sanderfahrenen“ Reisenden erfuhren wir, daß man höchstens bis 13.00 Uhr und dann erst wieder ab 16.00 Uhr in den Dünen fahren kann. In der Zwischenzeit ist es sehr gefährlich, da nichts zu sehen ist. In dieser Zeit passieren auch die meisten Unfälle. Gestern waren wir genau in dieser Zeit unterwegs und konnten natürlich die Angaben bestätigen. Gegen 11.00 Uhr machten wir uns auf den Rückweg. Wir beschlossen, daß der Gabroon-See nicht halb so schön wie der Um el Ma sein kann und wollten deshalb weiter zum Wadi Mathendous. Kaum waren wir am Mandara vorbei, war der rechte Hinterreifen wieder platt. Jörgen versuchte es zunächst mit Aufpumpen und schnell weiterfahren. Ich hängte mich draußen an den Wagen und beobachtete den Reifen. Immer wenn zu wenig Luft drin war, hielten wir an und pumpten den Reifen wieder auf. Aber dann verlor er die Luft einfach zu schnell. Es blieb nichts anderes übrig, als den Reifen zu wechseln. Selbstverständlich war es wieder in der heißen Mittagszeit. Wir brauchten fast zwei Stunden, aber wir haben es geschafft! Auf dem weiteren Rückweg, auf dem wir unseren eigenen Spuren folgten, gab es bis auf eine hohe Düne fahrtechnisch keine Schwierigkeiten. Die hohe Düne fuhr Jörgen schräg an und kam dann rüber. Ich war mächtig stolz, daß wir auf der gesamten Mandara-Fahrt keine Sandbleche benötigten. In den Vorträgen, die ich bislang sah, hatte das noch keiner geschafft. Nachdem wir hinter der Sandrampe wieder Luft in die Reifen gepumpt hatten, fuhren wir weiter zur Tankstelle in Germa. Auch der Hilux war dort. Große Wäsche war angesagt. Aber für ein eiskaltes Mineralwasser, Bier, Sprite und Cola war dann doch eine Pause drin. Sie versuchten uns zu überreden, mit Ihnen in einer kleinen Schlucht zwei Tage Pause zu machen. Es hörte sich sehr verführerisch an, doch wir wollten noch weiter zum Waw en Namus. „Ach, der Waw en Namus, was die Leute nur an dem finden. Der sieht nicht besonders aus.“ Dafür sollten wir lieber dreimal in das Akakus-Gebirge fahren. Aber wir hatten unseren Plan, und den Waw en Namus kannten unsere „sanderfahrenen“ Reisenden bisher auch nur von Bildern. Wir tauschten noch Adressen aus und machten uns auf den Weg zu den Felsgravuren des Wadi Mathendous. Irgendwie wurde es immer heißer. Als Sonnenschutz klemmte ich ein Trockentuch in das rechte Seitenfenster. Das Thermometer zeigte die absolute Spitzentemperatur dieses Urlaubs an: 64° C. in der Sonne. Plötzlich war die Straße zu Ende und eine unangenehme Piste mit spitzen Eisenstangen folgte. Schließlich sahen wir in der Ferne viel Grün und Silos. Ein Agrar-Projekt lag vor uns. 500m vor der Kontrolle sollte rechts eine Piste abgehen. Wir haben sie nicht gesehen und den Mann an der Kontrolle gefragt. Auch er wies uns den Weg zurück und dann links. Die freundliche Einladung zum Tee konnten wir leider aus Zeitgründen nicht annehmen, denn wir wollten das Wadi noch bei Tageslicht erreichen. Zunächst folgten wir den vielen Spuren, die nach WSW führten. Endlich war die Piste gut zu erkennen. Sie war eben und schnell befahrbar. Ab und zu folgten sandige Abschnitte, die aber nicht sehr lang waren bzw. sich gut umfahren ließen. Dann erreichten wir den Kontrollposten von El Elaouen. Der Polizist wollte unsere Erlaubnis und die Pässe sehen. Er wollte beides einbehalten, bis wir wieder zurückkämen. Damit will man eine Weiterfahrt in Akakus-Gebirge verhindern, was von hier aus verboten ist. Aber die Pässe geben wir niemals aus der Hand. Es gelang Jörgen, die Rückgabe der Pässe gegen eine Schachtel Zigaretten auszuhandeln. Wann wir denn zurückkommen werden? Übermorgen. After tomorrow? Dann sind die Zigaretten alle! Wir wurden freundlich entlassen und durften weiterfahren. Direkt hinter dem Kontrollposten ging es einen sehr steilen, sandigen Abhang hinauf. In der Spur hatte der MAN Schwierigkeiten. Wir mußten neben die Piste ausweichen. Auf dem Plateau angekom-

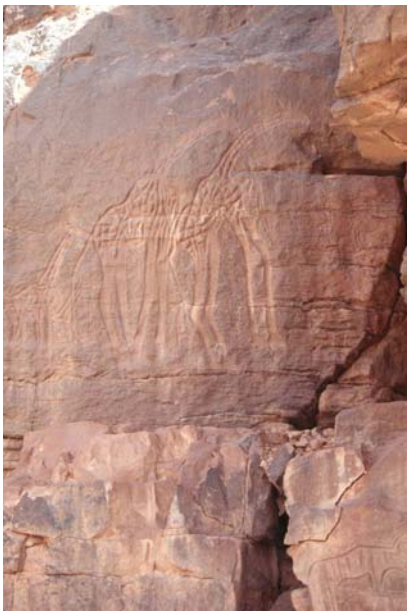
men folgten wir den ausgefahrensten Spuren. Leider war das nicht richtig, denn wir passierten ein Blechschild ca. einen Kilometer südlich. Es blieb uns nichts anderes übrig, als querfeldein darauf zuzuhalten, um den Einstieg in das Wadi Mathendous zu finden. Ein Blick in den Reiseführer zeigte auch, daß wir immer am Abbruch hätten entlangfahren müssen. Dann standen wir vor der Piste, die in das Wadi führte. Es war eine mörderische schwarze Basalt-Hammada, die es zu durchqueren galt. Echte Reifenkillersteine. Langsam ging die Sonne unter, dann erreichten wir ein Blechschild, das den Beginn des Wadi Mathendous anzeigte. Das Qued ist von Akazien gesäumt. Auf der anderen Seite war eine Felswand zu sehen. Vor der Felswand entdecke ich eine Stellplatzmöglichkeit. Jörgen fuhr in das Qued hinein und prompt saß der MAN wieder mal im Weichsand fest. Das mußte doch nicht wieder sein, so kurz vor dem Ziel? Es wurde dunkel. Wir arbeiteten ungefähr noch eine ¾ Stunde mit den Sandblechen, bevor wir aufgaben. Morgen ist auch noch ein Tag. Ach, wie war das Duschen wieder schön.

Mittwoch, 17. Juli 1996

Ich weckte Jörgen bereits sehr früh, noch bevor die Sonne da war. Solange der Sand noch nicht so pulverig ist, haben wir die größten Chancen, den MAN aus dem Weichsand herauszufahren. Übrigens, wir hatten keine Ambitionen mehr, zur Felswand zu gelangen, ein Baum auf der anderen Seite tut´s doch auch als Stellplatz. Wir legten die Sandbleche präzise unter die Reifen. Jörgen fuhr an - und aus dem Weichsand heraus. Es war wunderbar, ohne viel Arbeit. Aber es war auch erst 6.30 Uhr. Der Rucksack war schnell gepackt: eine Flasche (1,5l) eiskaltes, noch teilweise gefrorenes Mineralwasser, langärmelige Bluse (wenn die Sonne kommt), Fotoapparate, Objektive und GPS, da wir die berühmten Elefanten aufsuchen wollten. Wir wanderten an der Felswand entlang und waren einfach überwältigt, wieviele Gravuren sich hier aneinanderreihten. Sie waren oben, auf halber Höhe und unten. Wie leicht konnte man hier ein wunderschönes Felsbild übersehen. Einige, Gravuren, die gut in der Sonne standen fotografierte Jörgen jetzt. Den Rest wollten wir uns für die Abendsonne aufheben. Dann machten wir uns auf den Weg zu den Elefanten. Zunächst sangen wir noch vom Müller und der Wanderleidenschaft. Später ging uns dann die Puste aus. Wir folgten den GPS-Koordinaten. Er zeigte vom MAN aus 4,12 km an. Aber wie bereits bemerkt, ist das die Luftlinie. Es folgte ein Trümmerfeld, das schlecht zu begehen war. Dann sahen wir auf der Südseite des Wadis eine Felswand. Es gab keine Spur von Gravuren; weshalb hatten die Künstler immer nur die Nordwand gewählt, war die Südwand durch das damals vorhandene Wasser nicht erreichbar? Rätsel über Rätsel. Noch heute ist die Einteilung und Datierung der Felsbilder nicht ganz klar. Einige Wissenschaftler nehmen ein Alter von 10.000 und mehr Jahren an, an-



dere ein Alter von „nur“ 6.000 - 8.000 Jahren. Schließlich fanden wir ein gut erhaltenes Giraffenbild mit zwei erwachsenen und kleinen Giraffen. Dann entdeckten wir die beiden gut erhaltenen Elefantengravuren. Sie hatten eine beeindruckende Größe. Einfach fantastisch. Das muß man gesehen haben. Wenn die blöden Fliegen nur nicht so nerven würden. Kaum macht man den Mund auf, sitzen sie fast schon drin. Außerdem wunderte ich mich, wie diese Fliegen durch den Seitenschutz meiner Gletschersonnenbrille versuchten, an die Augen zu kommen. Die Viecher waren echt lästig. Bei den Elefantengravuren begannen wir auch, bereits Mineralwasser zu trinken. Es wurde wärmer und ein trockener Wind kam auf. Ich drängte zum Aufbruch. Wir haben für den Hinweg ca. 6 km gebraucht. Und das jetzt leider wieder zurück. Wir machten uns auf den Weg. Ich hatte immer mehr Durst. Leider hatten wir nur noch eine halbe Flasche Wasser. Jörgen teilte das Wasser ein. Das war ganz schön hart. Ich fing an, meinen Speichel im Mund zu sammeln und langsam zu schlucken, aber das hatte nicht den erwünschten Erfolg. Leider hatte ich die Koordinaten vom MAN nicht, so daß ich den GPS nicht programmieren konnte. Die genaue Entfernung hätte zumindest einen Ansporn darstellen können. Jörgen setzte bestimmte Ziele, die dann mit 1-3 Schlückchen Wasser belohnt wurden. Jörgen trank immer viel weniger als ich. Jetzt kann ich nachvollziehen, wie schnell man in der Wüste verdurstet, das heißt, aus Wassermangel einfach nicht mehr weitergehen kann. Dabei handelte es sich um 6 Kilometer!! Der trockene Wind zog alle Flüssigkeit aus mir heraus. Ich mußte immer häufiger Pause machen, bekam aber trotz Bettelns nach Wasser keinen Schluck zu trinken. Ca. 400 - 500m vor dem MAN hatten wir dann aber doch das letzte Wasser ausgetrunken. Es war frustrierend, wir hatten viel zu knapp kalkuliert. Aber dann sah ich ihn, den MAN. Ich schleppte mich die letzten Meter bis in den Schatten, dann war alles vorbei. Ich schaffte es kaum, die Treppe hinauf zu kommen. Jörgen ging es wahrscheinlich nicht anders, aber ihm war das nicht so anzumerken. Im MAN war es angenehm kühl. Nur 38°C. Draußen waren es schon über 40°C. Und das um 11.45 Uhr. Nachdem ich mich einigermaßen berappelt hatte tranken wir Brühe, um den Mineral- und Salzhaushalt unserer Körper wieder in Ordnung zu bringen. Die Salztabletten, die ich schon in Mengen nahm, halfen nur bedingt gegen die Muskelkrämpfe. Jörgen baute die Markise auf, aber es war einfach zu heiß und so blieben wir im Auto. Draußen waren es 45°C im Schatten, drinnen hatten wir als Spitzentemperatur 43°C. Um 18.00 Uhr gingen wir dann wieder zu der gegenüberliegenden Felswand. Diese lag jetzt im Schatten. Wir entdeckten noch ein wunderschönes Felsbild mit kämpfenden Affen, das wir morgens gar nicht gesehen hatten. Auch eine Jagdszene mit erlegtem Elefanten und 2 Jägern war jetzt zu erkennen. Wir machten noch viele Fotos. Die Vielfalt, Exaktheit und die vielen kleinen Details in den Gravuren hat uns sehr beeindruckt.



Um 21.30 Uhr hatten wir noch 38°C. im Wagen. Es war sehr still. Wir setzten uns unter die Markise nach draußen. Plötzlich flogen Fledermäuse vorbei. Einige flogen sogar unter unserer Markise durch. Sie waren ca. 50 cm von uns entfernt.

Donnerstag, 18. Juli 1996

Wir fuhren wieder zurück zum Kontrollpunkt El Elaouen. Dort wurden wir freundlich empfangen und erhielten unsere Genehmigung zurück. Natürlich wurden wir wieder eine Schachtel Zigaretten los, erhielten dafür aber eine riesige Wassermelone. Am Agrar-Projekt angelangt, wollten wir weiter nach Osten Richtung Murzuk fahren. Der Ort lag direkt auf dem Weg zum Waw en Namus. Lt. unserem Reisebericht sollten wir die Hochspannungsleitung als „südliche Orientierung verwenden und uns durch leichtes Abdriften nach Süden an dort verlaufenden Spuren orientieren". Wir überquerten also die Piste Germa - Agrar-Projekt und prompt saßen wir mitten im Weichsand fest. Dabei orientierten wir uns doch an der südlich verlaufenden Hochspannungsleitung! Es war frustrierend. Es blieb uns nichts anderes übrig, als wieder mal Luft abzulassen. Natürlich hatte wieder ich Schuld, da ich nicht richtig navigieren konnte. Mit abgelassener Luft hatte der MAN keine Probleme, festen Boden zu erreichen. An einem ausgetrockneten Brunnen, immer noch in Sichtweite des Agrar-Projekts pumpten wir die Reifen wieder auf. Jörgen fuhr irgendwelchen Spuren nach und saß wieder prompt im Weichsand fest. Diesmal freute ich mich, daß ich nicht navigiert hatte, denn Jörgen wollte unbedingt diesen Spuren folgen. Also wieder Luftablassen und alles wie immer um die Mittagszeit, wenn es besonders warm ist. Jörgen entdeckte in einem Baum einen großen Adler; das machte die ganze Arbeit wieder wett. Nach einigem Suchen entdeckten wir die Piste. Sie ging nicht wie beschrieben nördlich der Hochspannungsleitung entlang, sondern direkt daneben. Und das von der Piste an, die zum Agrar-Projekt führt bis hin zur Teerstraße bei Tesawa. Es gab dann auch nach einem baldigen Luftaufblasen der Reifen keine Probleme mehr. Auf einer nicht besonders aufregenden Teerstraße ging es über Tesawa nach Murzug. Bereits in Tesawa erspähten wir eine geöffnete Post. Briefmarken für unsere Postkarten, das war seit einiger Zeit unser primäres Ziel. Aber es gab keine Briefmarken. Was war das für eine Post? Dann erreichten wir Murzuk. Murzuk war früher eine bedeutende Stadt in der Sahara. Sie war Drehscheibe des Karawanenhandels, an der Mitte des Weges zwischen Schwarz-Afrika und den Mittelmeergestaden gelegen. Sie war der größte und bedeutenste Sklavenmarkt in der Sahara, Herrschaftszentrum aller Machthaber in diesem Raum. Auch Heinrich Barth besuchte diesen Ort. Er nennt einen der beiden Gründe, die den Niedergang der Stadt brachten: Umgeben von Salzsümpfen, wurde der Ort in der wärmeren Jahreszeit immer wieder von Malaria-Epidemien heimgesucht. Auch Forschungsreisende blieben davon nicht verschont. Als Folge wurde den „ewig kranken Europäern, die die Einheimischen infizierten" der Aufenthalt in Murzug nur noch in den drei kühlen Windermonaten gestattet. Der zweite Umstand, der den Fall der Stadt bedingte, war das Verbot des Sklavenhandels; Murzuk wurde damit seiner wichtigsten „Ware" beraubt; 90% des Umsatzes waren zuvor auf den Handel mit schwarzen Sklaven entfallen. Uns präsentierte sich Murzuk als verschlafenes Örtchen, Leute zu finden war recht schwierig. Wir orientierten wir uns an dem großen Richtfunkmast. Meistens findet man hier auch die Post. Der MAN durchfuhr ein grünliches, stinkendes Gewässer, welches sich auf der Straße ausbreitete. Hatte es mit den Salzsümpfen zu tun oder war nur ein Rohr geplatzt? Am Richtfunkmast war weit und breit keine Post zu sehen. Außerdem wollten wir auch noch Mineralwasser kaufen, da unsere Vorräte aufgebraucht waren. Wir kurvten im Kreis herum und fuhren zur Tankstelle zurück. Dort fragte Jörgen nach der Post. Sie war wirklich in der Nähe des Richtfunkmastes. Aber ohne erneutes Fragen war sie nicht zu finden. Während Jörgen in der Post war, wurde ich von schwarzen Kindern belagert. Sie sprachen französisch. Es war kaum zu überhören, daß sie meine Sonnenbrille oder auch den Hut haben wollten. Nach einigem Hin- und Her zeigten sie auf den Aufkleber am MAN. Ja, den konnten sie gerne haben. Ich gab ihnen ein paar kleine AMR-Aufkleber und habe selten Menschen gesehen, die sich darum fast kloppten.

Zumindest waren sie zufriedengestellt. Jörgen kam zurück. Die Briefmarken mußten wir selbst auf die Postkarten kleben und dann in den Briefkasten werfen. In der Post selbst werden die Karten nicht angenommen. Aber wir waren sie zumindest los und konnten nur hoffen, daß sie auch in Deutschland ankommen. Jetzt fehlte uns nur noch das Mineralwasser. Einigen Einheimischen, die vorbeikamen, zeigten wir eine leere Flasche. Sie waren ratlos. Kurz vor Ortsausgang fragte Jörgen noch einen Murzuker, der schließlich mit uns mitfahren wollte. Jörgen hatte verstanden, daß der Mann uns Mineralwasser aus seinen eigenen Beständen verkaufen wollte. Wir folgten ihm in seine Wohnung. Es stellte sich heraus, daß der Mann ein in Libyen arbeitender Ägypter war. Er war Lehrer. Seine Kinder und seine Frau begrüßten uns. Sie haben aber nicht verstanden, was wir wollten. Sie boten uns Wasser aus einem Kanister und sehr süßen Kuchen an. Das Wasser haben wir sicherheitshalber nicht getrunken. Den Kuchen aber haben wir probiert. Er war extrem süß. Das Ehepaar erklärte uns, daß die Geschäfte erst um 18 Uhr wieder öffnen würden. Ob es allerdings Mineralwasser geben würde, das wissen sie nicht. Der Mann fuhr wieder mit uns mit zum Ausgangspunkt zurück, wo wir ihn aufgelesen hatten. Vielleicht haben wir in den nächsten Orten mehr Glück, obwohl Murzuk lt. Karte der größte Ort in dieser Gegend zu sein scheint. Auf der Weiterfahrt sahen wir zum ersten Mal große Bestände von Palmbüschen. Als ich ein Getränk aus dem Kühlschrank holen wollte, bemerkte ich, daß dieser nicht mehr kühlte. Jetzt hat es ihn doch erwischt, dachte ich, dieses Geruckele hält doch kaum ein technisches Gerät aus! Aber Jörgen meinte gleich, daß es nur die Sicherung wäre, die durchgeknallt ist. Na, ja, mir soll es nur recht sein. Und es stimmte. An einer Tankstelle in der Nähe von Zuwaylah füllten wir nochmal unsere Tanks auf. Ansich wollten wir Zuwaylah aufgrund unseres Reiseführers nicht anlaufen. Dort sollte die Polizei ziemlich unangenehm sein. Aber die Hauptstraße führte direkt nach Zuwaylah hinein. Wir fuhren an einem Feuerwehrauto mit Feuerwehrmännern vorbei. Unsere Fragen nach Mineralwasser führten aber auch in diesem Ort zu nichts. Mineralwasser war einfach nicht bekannt. Polizei haben wir nicht gesehen. Als wir den Ort nach Süd-Osten verließen, kamen wir an den Grabtürmen von es-Sabah vorbei. Sie lagen wunderschön in der Abendsonne. Leider haben wir keine weiteren Informationen über diesen Ort. Zumindest hatten die Einwohner in diesem abgelegenen Teil der Sahara einen riesigen Parkplatz vor diesen Grabtürmen angelegt. Irgendwie mußten sie doch bedeutend sein. Ein Mann ging herum und fächelte m.E. Weihrauch oder so was ähnliches in die Fenster hinein und sang dazu. Unser nächstes Ziel war Timsah, von dort aus ging die Piste weiter zum Waw en Namus. Neben der Straße nach Timsah gibt es kaum Stellplatzmöglichkeiten. Nach einiger Zeit entdeckten wir rechts ein Baugebiet (Bunker? Wasser?). Durch die Arbeiten waren Steinhügel geschaffen worden, hinter denen wir uns Deckung suchten. Es war sehr ruhig. Um 20 Uhr hatten wir draußen 40,5°C., drinnen 40°C.

Freitag, 19. Juli 1996

Um 2 Uhr setzte ein ziemlich kühler Wind ein. Um 6.30 Uhr hatten wir draußen 27,5°C und innen 28°C. Die Temperatur stieg ziemlich schnell. Timsah war ein kleiner Ort, an dessen Ende die gute Straße abrupt in eine weiße, harte Piste überging. Wir kurvten im Ortsrandgebiet durch Sebkhen und Palmbüschen. In Nähe der Straße war in einer Sebkha ein kleiner Badesee ausgehoben worden. Ein paar Kilometer später, gewarnt von den diversen Pistenbeschreibungen, ließen wir Luft ab, da ein Weichsandfeld folgen sollte. Matthias Smoliner benötigte für die 21km lange Weichsandstrecke 5 Stunden. Zunächst fuhr der MAN auf der Piste ganz gut. Dann kamen wir nur noch zentimeterweise vorwärts.

Das konnte es doch nicht sein, so sind wir abends noch nicht durch. Aber da war noch eine frische Spur. Ich lief vor dem MAN her, um die festeren Stellen auf der Piste zu finden. Dann hatte Jörgen genug davon und fuhr nach rechts von der Piste ab in das Dünengebiet. Hier ließ es sich in einiger Entfernung neben der Piste wunderbar fahren. Das einzige Handicap waren die vielen spitzen Eisenstangen, die nur kurz aus dem Sand herauslugten. Hier war äußerste Vorsicht angebracht. Bereits nach kurzer Zeit hatten wir das Ende des Weichsandfeldes erreicht. Nur die Eisenstangen blieben. Teilweise waren sie in Dosen einbetoniert. Wahrscheinlich will oder wollte man hier eine Straße bauen. Ein weiteres Indiz dafür ist ein plötzlich auftauchendes Verkehrsschild (scharfe Linkskurve). Ein Absurdum, hier mitten im nichts. Auf der weiteren Strecke begegneten wir weiteren, bereits ausgebleichten Schildern. Vielleicht werden ja in Libyen erst die Schilder aufgestellt, und dann die Straße gebaut?? Immer wieder trafen wir auf eine sehr frische Reifenspur. Fuhr da vor uns noch einer zum Waw en Namus, oder ist diese Spur wieder ein paar Tage alt? Leider kann man das kaum beurteilen, es sei denn, am Tag vorher herrschte ein Sandsturm. Aber dann tauchte rechts von uns ein Toyota-Pickup auf, der sich uns näherte. Die Ladefläche war vollgestopft mit Menschen und Vorräten. Sie bedeuteten uns, anzuhalten. Und dann sahen wir auch das Malheur. Der linke Hinterreifen war platt. Und als Krönung der Reservereifen auch noch. Jörgen stellte Werkzeug und Material zur Verfügung. Die Reifen wurden geflickt. Nach einer ¾ Stunde ging es weiter. Aber bereits nach drei Kilometern war das linke Hinterrad wieder platt. Wir luden etwas Gepäck vom Toyota in unseren MAN. Diese Sachen sollten wir im Hotel abgeben. Da muß Jörgen was falsch verstanden haben. Ein **Hotel**, mitten in der Extremwüste? Wo wollen die denn die Gäste

herbekommen. „Der eine sagt, ihm gehört dort ein Hotel“, behauptete Jörgen unbeirrt. Na, dann werden wir mal sehen, denn auf ihre Vorräte, besonders auf die vielen Zigaretten, werden die Männer wohl kaum verzichten. Am Toyota wurde das linke Hinterrad gegen den Reservereifen ausgetauscht und weiter ging es, mehr neben als auf der Piste. Der Toyota fuhr vorweg und wir hinterher. Aber bereits nach wenigen Kilometern war der Toyota nicht mehr zu sehen. Für diese Geschwindigkeit war uns der MAN viel zu schade, denn es gab neben der Piste einfach zu viele Bodenwellen. Auf der Piste zu fahren wäre noch schlimmer. Durch das sehr ausgeprägte Wellblech bzw. die vielen Schlaglöcher abgeschreckt, suchten wir uns immer wieder einen Weg neben der eigentlichen Piste. Teilweise war ein Fortkommen nur mit 10 km/h möglich. Kurz vor der in den Reiseführern angekündigten Polizei- oder Militärkontrolle fanden wir neben der Piste ein Verkehrsschild. Da diese hier so ein Kuriosum

darstellen, nahmen wir es mit. Auf einem Paß sahen wir schon von weitem das weiße Gebäude des Kontrollpostens. Wir wurden zum Tee eingeladen und in das große Buch verewigt. Der Stylo wurde selbstverständlich einbehalten. Hier hatten wir dann auch Gelegenheit, unsere riesige Wassermelone loszuwerden. Die Männer freuten sich sehr. Wir fuhren einen Berg hinunter und landeten auf einer Piste mit extrem brutalen Wellblech. Ein Ausweichen neben die Piste war leider nicht möglich. Wellblech entsteht, wenn eine Piste häufig befahren wird. Und dieser Abschnitt wird oft befahren, da der Kontrollposten in ständiger Verbindung mit der Militärbasis in Waw el Kebir steht. Mit zwei Reifen auf und zwei Reifen neben der Piste schlichen wir vorwärts. Plötzlich führte eine Piste links ab. Diese schien auch gut genutzt zu werden. In der Ferne waren grüne Bäume zu erkennen. Ein Agrar-Projekt. Vielleicht sollten die Vorräte dorthin? Wir fuhren durch ein Tor und wurden auch gleich von einem Mann in Empfang genommen, der in den MAN einstieg und uns bis zu einem Haus inmitten grüner Pflanzen begleitete. Dort stand dann auch der Toyota-Pickup. Also waren wir hier richtig. Das sollte also das „Hotel“ sein. Wir wurden eingeladen, zu duschen und zu essen. Das Angebot, zu duschen haben wir sofort angenommen. Zunächst zogen wir jedoch wie alle anderen unsere Schuhe aus und warfen einen Blick in das Gesellschaftszimmer. Wir wurden mit einem großen Hallo begrüßt, denn die gesamte Besatzung des Toyota war da und trank Tee. Das Duschen war toll. Das warme Wasser kam in einem Strahl aus den Duschschläuchen, da die Brauseköpfe nicht mehr funktionierten. Wir haben das sehr und ausgiebig genossen. Dann wurden wir zum Essen überredet. Wir setzten uns in das Gesellschaftszimmer. Es war ein sehr großer weißgetünchter Raum, der mit Teppichen ausgelegt war. An der gegenüberliegenden Wand hing über den Kästen mit der Klimaanlage ein riesiges Bild von Gadhafi. Die Läden vor den Fenstern waren geschlossen. Es war angenehm kühl. An den Wänden ringsherum waren rotgemusterte Sitze aufgebaut. Man muß sie sich ungefähr wie ein flaches Sofa ohne Beine vorstellen. Sie bestanden alle aus Einzelelementen, so daß man sich richtig hinlümmeln konnte. Einige dieser Elemente waren auch in den Raum hineingebaut, so daß sich einzelne Gruppen gegenübersitzen konnten. Sitzen war vielleicht etwas übertrieben, da sich das ganze auf dem Boden abspielte, war es mehr ein Liegen. Hinten links im Raum lag ein blauer Gebetsteppich und nicht zu übersehen war vorne auf einem Tisch ein Fernseher, wohl das wichtigste Stück in diesem Raum, da er ständig lief. Wir wurden zum Gästebuch geführt, in das wir uns eintragen sollten. Wir nahmen es mit in das Gesellschaftszimmer, um es zu lesen. Bereits sehr viele Gäste hatten das „Hotel“ besucht. Aber meistens im Winter oder Frühjahr. Das Warten auf das Essen wurde uns mit Weintrauben und Tee versüßt. Außerdem lief ja der Fernseher. Die Männer sahen sich einen ägyptischen Sender an. Nach einer halben Stunde war einer der Anwesenden mit der sowieso nicht guten Bildqualität nicht mehr zufrieden. Dann begab sich einer der „für den Fernseher zuständigen“ zur riesigen Satellitenschüssel, die neben dem Gebäude stand und mit Latten abgestützt war. Ein Fenster im Gesellschaftsraum wurde geöffnet und auch mit einem Mann besetzt. Ein weiterer beobachtete das Bild. Auf Zuruf drehte der eine Mann so lange an der Satellitenschüssel, bis den Anwesenden das Bild einigermaßen gefiel. Dieses Spielchen wiederholte sich mindestens alle 20 Minuten. Alle Stunde wurde dann der Fernseher herausgeschleppt, um ihn direkt am Receiver auszurichten. Gegen Abend beteten die Gläubigen auf dem blauen Gebetsteppich, ohne sich um die Anwesenden oder den Fernseher zu kümmern. Auch wir „Ungläubige“ schienen die Betenden nicht zu irritieren. Dann wurden wir zum Dinner gebeten. Es gab Reis mit scharfer Soße, Fleisch, Chips und Salat. Dazu Wasser. Es hat alles sehr gut geschmeckt, nur in Bezug auf das Fleisch hat man es wohl zu gut mit mir gemeint, denn ich habe ein richtig schönes fettes Stück erhalten. Welcher Art dieses Fleisch war, wissen wir bis heute nicht. Vielleicht ist es besser so. Zum Übernachten wurde uns ein klimatisierter Raum angeboten, aber wir wollten lieber in unserem eigenen „Hotel“ schlafen. Leider gab es hier durch das viele Grün und die künstliche Bewässerung sehr viele Mücken, die wir auch in den MAN mit hineinschleppten und die uns nachts einige Probleme bereiteten. Außerdem brannte noch lange das Außenlicht, das durch einen Generator

erzeugt wurde, der sehr laut war. Die Krönung des ganzen waren aber Hunde, die die ganze Nacht hindurch bellten. Wir sehnten uns nach der Stille der Wüste.

Sonnabend, 20. Juli 1996

Nach einem ausgiebigen Frühstück mit Ei, Tomate, Brot, Oliven, Peperoni und Tee trugen wir uns noch in das Gästebuch ein und bedankten uns bei unseren Gastgebern. Die Frage nach Bezahlung wurde mit einem „Your`e wellcome!“ beantwortet. Wir erhielten noch einen ganzen Sack Weintrauben und mehrere Limonen mit auf unsere Reise zum Waw en Namus. Jörgen bekam ferner ein grünes Fußballtrikot und eine amerikanische Kappe. Außerdem wurde uns eingetrichtert, daß wir auf der Rückfahrt unbedingt wieder vorbeikommen sollten. An der Eingangstür zum „Hotel“ kleben jetzt zwei AMR-Aufkleber, die Jörgen gestern wohl irgendwo aus seiner Hosentasche verloren hatte. Die Piste ist mit Reifen markiert. Wir sollten immer nur den Reifen folgen. Dann wurden wir mit großem Hallo verabschiedet. Die Strecke zum Waw en Namus war schrecklich eintönig. Nach einigen Kilometern standen in einem Wadi noch einige Bäume, dann war es vorbei mit Pflanzen. Nicht mal ein Grashalm war zu entdecken. Die Militärstation Waw el Kebir hatten wir in nördlicher Richtung umfahren. Unterwegs hatten einige Touris ihre Namen mit Vulkangestein neben der Piste hinterlassen. Insgesamt war die Piste sehr gut zu erkennen. Plötzlich saßen wir dann doch wieder im Sand fest. Es gab keine andere Möglichkeit, als wieder Luftabzulassen. Insgesamt durchquerten wir zwei Sandfelder, bevor wir auf eine blauschwarze Lavaebene fuhren. Lt. GPS-Koordinaten mußten wir schon in der Nähe des Waw en Namus sein. Wir entdeckten einen Vulkankrater, der von weißem Gestein gesäumt wurde. Das war er mit Sicherheit nicht, der Waw en Namus. Dann fuhren wir plötzlich durch schwarzen Aschesand. Wir hatten den Eindruck, daß sich die Sonne verdunkelte oder versteckte. Es war alles nur noch schwarz. Vier Reifenspuren zogen sich als weiße Linien einen Hügel hinauf. Da ging es also lang. Wir nahmen mit dem MAN Anlauf und dann ging es mit Schwung hinauf. Oben angekommen schauten wir uns zunächst sprachlos an. Was wir sahen, war einfach überwältigend. Da fuhren wir durch diese eintönige, trockene Extremwüste und da lagen vor uns in einem schwarzen, kreisrunden Vulkankrater bunte Seen (blau, rot und grün), die teilweise durch ihren weißen Salzrand besonders auffielen. Palmbewachsene Flecken mit hellem Sand sahen inmitten der Asche wie Inseln aus. In der Mitte des Kraters erhob sich ein weiterer, brauner Vulkanberg. Es erschien uns alles so unwirklich. Inzwischen gilt der Waw en Namus als Weltwunder in der Wüste. Das können wir nur unterstreichen. Waw en Namus heißt übersetzt Mückenkrater. Diese besonders hinterhältigen, blutgierigen Monster halten sich im Schilf der Seen auf. Also gilt es, diese besonders zu meiden. Wir blieben zunächst auf dem höchsten Punkt des äußeren Kraterrandes stehen. Ab und zu wehte ein beinahe unerträglich heißer Wind. Um 15 Uhr waren es draußen 45,5°C im Schatten. Gegen Abend umrundeten wir dann den Waw en Namus auf dem äußeren Kraterrand. Der Wind war immer noch heiß und es bot sich nicht das erwartete Fotografierlicht. Die Sicht war etwas diesig und es zogen Wolken auf. Morgen wollen wir den inneren Krater besteigen. Dort soll es flaschengrüne Konkretionen geben, das Mineral Olivin.

Sonntag, 21. Juli 1996

Morgens um 7.45 Uhr zogen wir zu Fuß los zum Innenkrater. Diesmal hatten wir 2 Flaschen eiskaltes Wasser dabei. Leider kein Mineralwasser, sondern Wasser mit einer zu hohen Dosis Mikropur, was

man auch schmeckte. Durch die schwarze Asche läßt es sich nicht besonders gut gehen. Dann folgte der Aufstieg auf den braunen Innenkrater. Von dort aus hatten wir einen schönen Ausblick auf die Seen. Dennoch mußte Jörgen oft mit dem Fotografieren warten, da sich die Sonne häufig hinter Wolken versteckte, übrigens sehr selten in der Wüste.
Die Entstehung der Seen ist relativ einfach zu erklären. Der Untergrund der Region besteht aus einer dicken Kalksandsteintafel. In dieser Tafel gibt es auch sandige Schichten, die Wasser führen. Die Lava des Waw en Namus durchstieß die Kalkplatte und kam mit dem Grundwasser in Berührung. Man stellt sich nun vor, man bespritzt eine glühende Herdplatte mit kaltem Wasser. Es kommt zu kleinen Dampfexplosionen. Dasselbe geschah mit dem Wasser und der Lava; beim gegenseitigen Kontakt explodierten sie. Die Explosion war so heftig, daß sie den äußeren Krater, der auch Caldera genannt wird, aus dem Kalkstein heraussprengte. Erst in einer zweiten Phase drang das Magma langsam nach oben und bildete den zweiten kleineren Innenkrater. Die Kalksteinplatte wurde in diesem Bereich angehoben und zerbrochen. Das äußere Kraterloch ist nun so tief, daß es den Grundwasserspiegel in der Kalksteinplatte anschneidet. So entstehen rund um den Krater die Seen, die eigentlich nur von Dünen und Lavaströmen voneinander getrennt sind. Die Seen, die im Kraterboden liegen, verdanken ihre verschiedenen Farben der unterschiedlichen Wassertiefe, ihrem Salzgehalt, den eingeschwemmten Mineralien und bestimmten Algen, die im Wasser gedeihen.

Ich wollte in den Innenkrater hinabsteigen, denn dort sollte man das Olivin finden. Die Wand war mir jedoch einfach zu steil. Außerdem wurde mir plötzlich übel. Gerade als ich schon mal zum MAN zurückgehen wollte, fand ich auf dem Kraterrand Steine, durch deren Basaltschicht es grün hindurchschimmerte. Davon mußten wir natürlich recht viele sammeln. Dann ging es an den Abstieg. Mir wurde immer merkwürdiger. Die letzten 100 bis 200m bis zum MAN auf den äußeren Kraterrand hinauf, waren irrsinnig anstrengend, da es sich um Weichasche handelt. Am Auto angekommen, ist mein Kreislauf zusammengebrochen. Ich war nicht in Lage, zu stehen oder zu sitzen. Es war wie eine ständige Karussellfahrt und mir war sehr, sehr übel. Nach 2 Kamillentee und ein paar Stunden Liegen ging es mir wieder ganz plötzlich gut und wir machten uns auf die Rückfahrt. Irgendwie verging die schneller, als die Hinfahrt. Da wir aus bekannten Gründen nicht beim Agrar-Projekt übernachten wollten, suchten wir uns in 17 Kilometern Entfernung einen Stellplatz. Dort habe ich notwendigerweise erst einmal einen kleinen Teil der Schmutzwäsche gewaschen. Diesmal ging es Jörgen nicht besonders gut. Irgendwie kniff der Bauch. Nachts um 2 Uhr wurde es wieder sehr stürmisch. Selbst als wir um 8.30 Uhr aufstanden (wir wollten endlich mal lange schlafen) hatte der stürmische Wind die Wirkung eines Sandgebläses.

Montag, 22. Juli 1996

Wir fuhren wieder zum „Hotel“. Nur Salam war da. Er empfing uns freudig mit frischen Weintrauben. Wiederum duschten wir ausgiebig. Dann wollten wir ansich nur noch unsere Wassertanks

auffüllen und weiterfahren. Wir hatten den Zeitpunkt der Ankunft mit Bedacht gewählt, da noch lange keine Mittagszeit war und wir so nicht wieder zum Essen eingeladen werden würden. Aber Salam redete so lange auf uns ein (wir verstanden allerdings nur einen Bruchteil) bis wir in ein Essen einwilligten. Das hieß erst einmal wieder warten. Aber Salam zeigte uns die Plantage. Unter der Sahara gibt es riesige Wasserreservoirs, die schon seit Urzeiten dort sind. Dieses fossile Wasser wird für das Agrar-Projekt aus 800m Tiefe heraufgepumpt. Unterwegs bekamen wir frische Weintrauben und Zitronen von den kleinen Zitronenbäumchen. Manche Pflanzen werden nur angebaut, um später als Windschutz zu dienen. Durch die ständige Bewässerung wird der Boden durch die im Wasser enthaltenen Mineralien salzig und die Bäume gehen ein. Dann wollte Salam uns etwas zeigen. Dafür mußten wir in seinem Toyota-Pickup mitfahren. Der war allerdings mehr als schrottreif. Bevor wir losfuhren, mußten wir ihn erst einmal anschieben. Die rechte Tür war nur durch einen Draht zu öffnen. Die Batterie stand auf dem Fußboden auf der Beifahrerseite. Motorhaube, Stoßstange und Kühler wurden notdürftig mit einem Seil zusammengehalten. Damit fuhren wir mit höchstens 20 km/h zu einem Schaf- und einem Kamelgehege. Bei einer höheren Geschwindigkeit hätte das Auto das sicher nicht überlebt. Immer wenn wir eine kleine Bodenwelle überfuhren, ging die Fahrertür auf. Salam amüsierte sich, weil ich das lustig fand. Anschließend ging es zurück zum Gesellschaftsraum und dem in arabischen Ländern besonders geliebten Fernseher. Wir sahen eine Art von Boulevard-Komödie in Arabisch. Zwischendurch wurde der Fernseher, wie bereits bekannt, immer wieder in das andere Zimmer zum Receiver gebracht und einjustiert. Einer der Männer, die sich im Gesellschaftsraum aufhielten, sah genau aus wie der Schauspieler Manfred Krug, allerdings mit dunkler Hautfarbe. Ein anderer rauchte Wasserpfeife, die der selbst gebaut hatte. Gegen 14 Uhr trafen immer mehr Männer ein. Einer der Männer hatte draußen eine ca. 70 - 80 cm große Viper gesehen. Das verursachte einige Aufregung. Auch hier, wo man doch viele Schlangen vermutet, war das also nichts alltägliches. Die beiden Köche im Agrar-Projekt kommen aus dem Niger und sprechen daher auch am besten Englisch. Es gab Nudeln mit scharfer Soße, Salat (Tomaten, Gurken, Peperoni, Zwiebeln), Brot, viel Wasser und wiederum Fleisch und Chips. Einer der Männer hatte Kopfschmerzen. Jörgen bemerkte, daß er ja auch draußen ohne Kopfbedeckung arbeiten würde. So wurden wir neben einer Packung Aspirin auch noch eine AMR-Globetrottermütze mit Nackenschutz los. Auch Salam wollte gerne so eine Mütze. Dann fuhren wir zusammen mit Salam los, um Nafta zu tanken. Wieder erhielten wir ohne Bezahlung Diesel. Der Treibstoff befand sich in einem Tankwagen. Beim Umfüllen in den MAN sind ca. 10-15 Liter danebengegangen. Aber das ist alles NO PROBLEM. Wir verabschiedeten uns herzlich und machten uns auf den Rückweg. Das bedeutete bis zum Kontrollposten wieder diese schreckliche Wellblechpiste. Dort angekommen, erkannten wir einen, der auch im „Hotel“ war, als wir dort am Freitag ankamen. Ein anderer wollte einen Stylo, um die Personalien in das Buch einzutragen. Den hatte er aber schon auf der Hinfahrt abgestaubt. Also warteten wir ab und tranken Tee. Plötzlich ging es auch ohne Eintragung. Aber Fotos mußten sein. Jörgen machte von jedem zusammen mit dem MAN ein Polaroidfoto. Auf dem für uns bestimmten Foto durfte aber die Kontrollstation nicht zu sehen sein (militärisches Gebäude). Dann wurden wir freundlich verabschiedet. Jörgen fuhr sehr zügig. Ich wurde auf meinem Sitz hin- und hergeschüttelt. Im Sandfeld, mit dem wir auf der Hinfahrt einige Schwierigkeiten hatten, verloren wir die Orientierung zur Piste. Der Sand war jedoch so hart, daß wir die Luft nicht abzulassen brauchten. Zumindest so solange nicht, wie wir genügend Schwung hatten. In der Ferne waren ein Richtfunksendemast und Palmen zu

erkennen. In diese Richtung führte auch eine Spur. Wir gelangten in das Ortsrandgebiet von Timsah. Es waren nur Palmbüsche zu sehen. Dann, ca. 700m vor der Straße saßen wir doch fest. Der Sand war mit einem Mal sehr weich. Hier half wieder nur Luftablassen. Dann gings auf die Straße. Luft wieder aufblasen und weiter. „Mach mal die ganzen Fenster und die Dachluken weit auf, damit die Wärme rausgeht." Ich kroch also nach hinten und öffnete gerade das zweite Fenster, da hörte ich einen Schrei: „Mach alles dicht, ein Sandsturm!!" Es war wirklich ein sehr starker Wind und der Sand wirbelte durch die Luft. So fuhren wir unserem einstigen Stellplatz entgegen, in der Hoffnung, daß wir dort, einigermaßen geschützt, einige Fenster öffnen könnten. Das war jedoch ein gewaltiger Irrtum. Wir konnten gerademal 2 Fenster einen kleinen Spalt öffnen. Allerdings hatten wir da auch nach kurzer Zeit bereits Sandberge auf dem Tisch. Wir resümierten darüber, daß wir doch eine Menge Schwein gehabt hatten und nicht mehr im Sandfeld steckten. Dort hätten wir den MAN mit Sicherheit am nächsten Morgen ausgraben müssen. Es war sehr warm und es stürmte mächtig.

Dienstag, 23. Juli 1996

Morgens habe ich erst einmal den ganzen MAN entsandet. Der Sandsturm war durch die kleinsten Ritzen gedrungen und alles war mit einer Sandschicht überzogen. Die Temperatur war sehr angenehm, bis 8 Uhr hatten wir 25°C. Unser nächstes Ziel war Leptis Magna an der Nordküste. Das bedeutete über 1000 Straßenkilometer. Wir hatten uns für die Route über Hun entschieden. Die Strecke war langweilig, langweilig und langweilig. Abwechslung bot lediglich der viele Reifenschrott an der Straße. Dann huch, kamen wir über eine Anhöhe und es grünte so grün. Zwischen Tafelbergen standen Bäume, Palmen, Büsche und alles sah so unwirklich aus. Aber bereits ein paar Kilometer weiter war die Landschaft wieder öde und langweilig, langweilig, langweilig. Gegen Abend durchfuhren wir ein schwarzes Basaltgebirge, den Jabal as Swada. Inmitten dieser Wüste, die nur aus schwarzen Steinen zu bestehen scheint, fanden wir einen Stellplatz in einem akazienbestandenen Wadi. Der Tag war eine einzige Kilometerfresserei gewesen. Abends wurde es kühl und nicht zu windig. Richtig gut.

Mittwoch, 24. Juli 1996

Um 6.24 Uhr hatten wir 20°C und um 8 Uhr 22°C. Jörgen wollte die Heizung anmachen. Uns war wirklich richtig kalt. Vor der Abfahrt entdeckte ich, daß der linke Vorderreifen Luft verloren hatte. Hoffentlich ist der nicht kaputt. Aber er ließ sich problemlos aufpumpen und ein Entweichen von Luft war nicht zu bemerken. Wir wollten ab und zu mal nachsehen. Weiter ging es durch die Hamda es Swada, die Basaltsteinwüste. In Waddan haben wir bereits in der Ferne ein Fort auf einem Hügel gesehen. Ringsherum waren nur Palmen. Das wollten wir uns ansehen. Wir waren überrascht, daß das Fort praktisch mitten im Ort lag. Von weitem sah es recht einsam gelegen aus. Jörgen stellte den MAN vor dem Hügel ab und wir stiegen auf die Anhöhe. Sofort kam ein Mann auf uns zu. War das ein Führer? War das Fort nicht frei zu besichtigen? Es handelte sich um ein italienisches Fort, von dem einige Räume noch ganz gut erhalten waren. Der „Führer" erklärte Jörgen einiges. Er schien ganz gut Bescheid zu wissen. Plötzlich fragte er Jörgen jedoch nach Whisky. Das war uns sehr suspekt.

Wir waren bisher in Libyen nicht ein einziges Mal auf Alkohol angesprochen worden. Sogar die Ausländer in den Camps haben schreckliche Angst davor, irgendwann einmal mit Alkohol erwischt zu werden. Jegliche Form von Alkohol ist in Libyen streng verboten und wird mit Gefängnis bestraft. Und jetzt fragte jemand in der Öffentlichkeit danach. Aber der Mann ließ auch beim Abstieg vom Hügel nicht locker mit seinen Fragen nach Whisky. Wir blieben dabei, daß wir ja in Libyen seien und deshalb natürlich auch keinen Alkohol mit uns führten. Letztlich bekam er von uns eine kalte Sprite. Weiter ging es durch eine immer noch langweilige Gegend Richtung Norden. Wir spekulierten noch eine Weile, was dieses Fragen nach Whisky wohl bedeuten sollte. Hatten Touristen hier etwa mal mit Whisky „bezahlt“? Oder war das ein Test der Regierung? Wir wissen es bis heute nicht. Immer wieder weideten Kamele in der buschbestandenen Wüstenlandschaft. Dann überholten wir eine riesige Kamelherde. Sie wollten zu einer Quelle, die wir einige Kilometer weiter passierten. Dort waren bereits einige Herden versammelt. Als wir uns dem Ort Abu Nijayn näherten, sahen wir bereits von weitem ein altes Fort auf einer kleinen Anhöhe stehen. An den Außenmauern hatten sich schon Sanddünen gebildet. Das Fort steht an einer ehemals wichtigen Schlüsselstelle im nahebei verlaufenden Wadi Kbir, dem „Großen Oued“. Das Gebäude sah genau so aus wie man sich, vorgeschädigt durch die vielen Western-Filme, ein Fort vorstellt. Begehbare, viereckige Außenmauern mit Wehrtürmen, großem Innenhof und einzelne Gebäude. Wir vermuteten, daß es sich wiederum um ein italienisches Fort handelte. War schon echt interessant. In einer unserer Karten fand ich eine Piste, die von Abugrin nach Nordwesten führte. Sie sollte auch an einem Fort vorbeiführen.

Wir waren schließlich genug Straße gefahren. Eine Piste wäre mal wieder gut. Außerdem besagten die Reiseführer, daß nördlich von Abugrin die Stellplatzsuche nicht gerade einfach ist, da wir dann die vielbefahrene Küstenstraße erreichen würden. Ein weiteres Argument dafür, auf die Piste auszuweichen. Also machten wir uns auf die Suche. Gleich hinter Abugrin bogen wir links auf eine Piste ab. Diese wurde nach ein paar Kilometern eher zu einer Spur, auf der irgendwann mal ein Auto gefahren ist. Ganz langsam kämpfte sich Jörgen über diese spitzen Steine, die die „Piste“ darstellten. Die Gegend war nicht besonders aufregend. Es war eine Geröllwüste, die mit niedrigen Büschen bestanden ist. Wir fuhren über Kamelweideland. Links und rechts gingen manchmal Spuren ab, aber unsere Richtung mußte Nordwest bleiben. Nach 30 Kilometern sahen wir eine Art Berg und Bäume, was sich beim Näherkommen als eine Pumpstation herausstellte. Da hatte also wieder mal ein Projekt neue Pisten für eine Wasserleitung angelegt. Damit war die alte Piste nicht mehr zu finden. Unsere genaue Position konnten wir anhand der Karte auch nicht ausmachen. Wir fuhren auf der Man-Made-River-Trasse Richtung Norden. Hier arbeiteten Koreaner. Das „Man-Made-River-Project“ gilt als das derzeit größte Bauvorhaben auf der ganzen Erde. Grundwasser wird aus den Brunnenfeldern auch aus Südost-Libyen nach Norden in die Küstenebenen gepumpt, wo das Wasser dann für Agrarprojekte oder auch in den Städten genutzt wird. Aus insgesamt geplanten 578 Brunnen sollen etwa 3 Millionen m³ Wasser täglich durch die Röhren fließen; allein 2 Mio m³ werden in der Serir in Südost-Libyen in 270 Brunnen gefaßt. Die Röhren sind über 7 Meter lang und haben einen Durchmesser von 4 Metern; sie wiegen 73 Tonnen! Allein der Eisendraht, der den Beton verstärkt, würde den Globus - bei der geplanten Menge von 250 000 Röhren - 130mal umspannen. Von einer Querstraße aus entdeckten wir Ruinen, die wir näher betrachten wollten. Zunächst führte auch eine Piste in die Richtung. Plötzlich befanden wir uns jedoch mitten auf einem Geröllfeld. Für die Reifen war es besser, umzudrehen statt

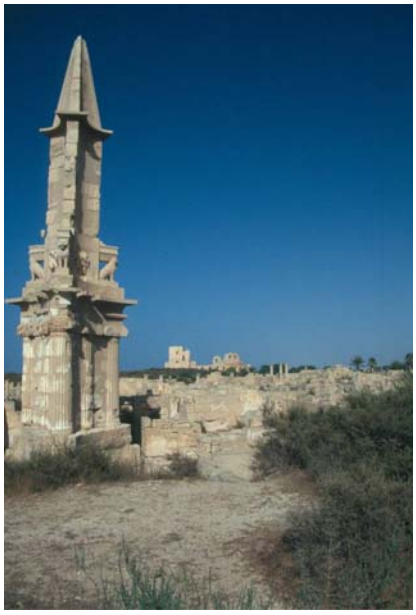
weiterzufahren. So übernachteten wir sichtgeschützt durch einen kleinen Hügel bei einem Wadi. Morgen wollen wir der Man-Made-River-Trasse nach Norden folgen.

Donnerstag, 25. Juli 1996

Um 8.45 Uhr hatten wir erst 24,5°C. Es wurde lange nicht mehr so warm, wie im Süden. Die Trasse führte ziemlich genau nach Norden (353°) und war gut zu befahren. Das Projekt ist hier bald abgeschlossen. Es wurde nur noch die Erde planiert. Die Camps wurden langsam aufgelöst. Wir querten mehrere Straßen und fuhren plötzlich nach Westen. Das war ja nun überhaupt nicht unsere Richtung. Also bogen wir auf eine Straße Richtung Norden ab. Sofort waren wir in bewohntem Gebiet, in dem es auch die bereits bekannten Speed-Breaker wieder gab. Ein Junge warf einen Stein hinter uns her, nachdem er keine Cola bekam. Jörgen konnte ihn aber nicht mehr erwischen. Nach kurzem Herumirren erreichten wir die vierspurige Küstenstraße. Wir waren im Ort Zliten gelandet. Ziemlich genau dort, wo wir ursprünglich auch hinwollten. Auf unserem Weg nach Westen boten viele Händler an der Straße ihre Waren feil. Es wurden Obst und Gemüse, aber auch Dinge aus Palmen und Keramik angeboten. Ein riesiges Schild mit Ruinen drauf, sagte uns, daß wir rechts abfahren müßten. Der Schriftzug „Leptis Magna“ war jedoch nicht zu erkennen. Einen Kilometer weiter landeten wir dann auf einem Parkplatz des Ruinengeländes. Der Eintritt kostete 250 Dirham (ca. 15 Pfennig) pro Person. Was sich uns dann bot, war einfach überwältigend. So eine gut erhaltene Ausgrabungsstätte hatten wir auf unseren vielen Reisen in Europa und in der Türkei noch nicht gesehen. Es standen noch ganze Mauern; die Dimensionen der einzelnen Gebäude ließ sich gut erfassen. Von einer Ruine aus, die wir erklettern mußten, hatten wir einen grandiosen Blick über einen großen Teil des Ruinengeländes. Nicht umsonst gilt Leptis-Magna als eine der imposantesten Ruinen- und Ausgrabungsstätten der gesamten antiken Welt. Leptis Magna ist als „World Heritage Site“ unter UNESCO-Schutz gestellt worden. Mit uns besuchten drei Touristen aus dem Irak die Ruinenstätte. Welch ein Luxus muß hier einst geherrscht haben. Obwohl wir in unmittelbarer Nähe des Meeres waren, fiel uns der Rundgang zum Schluß doch ziemlich schwer. Nach ca. 3 Stunden wollten wir wieder in den MAN und damit in den Schatten der Bäume auf dem Parkplatz. Jörgen fragte am Eingang nach, ob wir über Nacht dort stehenbleiben könnten. Es waren zwei Polizisten

anwesend, die ihre Zustimmung gaben. Allerdings mußte Jörgen sie erst überzeugen, daß wir lieber unter den Bäumen stehen würden, als an deren Häuschen, weil der Boden nur dort ganz eben ist. Bei dem Häuschen hätten sie uns aber besser bewachen können. Da der gesamte Parkplatz von einer Mauer umgeben war und das Tor abends geschlossen wurde, fühlten wir uns auch etwas vom Häuschen entfernt sehr sicher. Die Nacht war ganz angenehm. Ein Hund hatte uns entdeckt und war ab und zu schrecklich aufgeregt bellend um den MAN herumgelaufen.

Freitag, 26. Juli 1996



Um 9 Uhr brachen wir in Richtung Tripolis auf. Die Küstenstraße war dicht befahren. Besonders an den vielen Verkaufsständen (Olivenöl, Erdnüsse, Honig, Keramik, Kakteenfrüchte, Trauben) war Vorsicht angebracht, denn dann kamen uns auf unserer Straßenseite Autos entgegen oder fuhren plötzlich rückwärts. Ach ja, es war ja auch Freitag (der arabische Sonntag). Viele kauften für ein Picknick ein. Es zog viele Leute aus den Städten hinaus an den Strand. Wir wollten Tripolis im Süden in Höhe des Flughafens umfahren. Irgendwo mußte es doch

nach links abgehen. Bereits von weitem war eine Brücke zu erkennen, die in einem Bogen über die Klippen hinausführte. Hier fuhren wir ab. Aber nicht ein einziges Hinweisschild zeigte uns, ob wir richtig waren. Zumindest die Richtung stimmte. Außerdem war auch diese Straße vierspurig, allerdings kaum befahren. Nach vielen Kilometern kam dann endlich ein Schild, das auf den Flughafen hinwies. Aber bereits im ersten Ort nach dem Flughafen hatten wir Orientierungsprobleme. Scheinbar führten alle Straßen nach Tripolis. Wir begannen, rein nach GPS zu fahren. Im Endeffekt sind wir ca 2 Kilometer vor unserem beabsichtigten Ziel wieder auf die Küstenstraße gestoßen. Aber wir hatten Tripolis umfahren! Auf dem Parkplatz vor dem Ruinengelände von Sabrata stand schon ein Unimog

aus Nordhorn. Die beiden Jungs waren über Sizilien angereist und wollten bis Oktober durch Afrika. Dafür waren sie aber Jörgens Meinung nach zu mangelhaft vorbereitet. Sie hatten bis zum letzten Tag am Unimog gebastelt und sich überhaupt nicht um die Route gekümmert. Erst gammelten wir noch ein wenig und warteten bis die Mittagshitze wieder zurückging. Um 15.45 Uhr gingen wir dann los. Der Eintrittspreis war wieder 250 Dirham. Hier war echt was los. Schon von weitem hörten wir das Getrommele. Der Eingang nach Sabrata war gleichzeitig der Zugang zum Strand. Links vom Eingang gab es einen großen Platz unter Bäumen. Und hier war mächtig viel los. Wahrscheinlich war es am Strand zu heiß. Ebenso wie Leptis Magna ist sind die Ausgrabungsstätten von Sabrata als „World Heritage Site“ unter UNESCO-Schutz gestellt. Wir sahen uns zunächst das guterhaltene römische Theater an. Es war schon beeindruckend. Mit uns durchstreiften viele Mädchengruppen die Ruinen. Wir nannten sie je nach Farbe der Uniformen „Grünlinge, Blaulinge oder Braunlinge“. Häufig begegneten uns die

singenden Grünlinge. Wir liefen durch die Ruinen, steckten unsere Füße in das Mittelmeer und spazierten weiter durch die Altertümer hindurch bis zum Punischen Mausoleum. Insgesamt kann man sagen, daß Leptis Magna wesentlich imposanter ist als Sabrata. Aber einen gewissen Flair hat auch diese Ruinenstadt. Zum Schluß besuchten wir noch einmal das Theater. Dort befand sich gerade eine Gruppe Kinder auf der Bühne, die ihr Talent unter Beweis stellen wollten. Eine ihrer Leiterinnen hatte Geburtstag. Und so erklang in den alten Gemäuern ein „Happy Birthday“. Auf unserem Rundgang trafen wir auch eine Gruppe mit Rhythmustrommeln, die später auf dem Parkplatz noch mal Stimmung machten und die Leute aufmischten. Es war jedenfalls ziemlich viel los. So ist das also, wenn Freitag Sonntag ist. Wir wollten auf dem Parkplatz übernachten und hofften auf eine einigermaßen ruhige Nacht. Aber abends kamen dann doch noch zwei Polizisten und nahmen Jörgen mit. Unsere Daten wurden wieder mal in einem großen Buch verewigt. Die Polizisten hatten nichts dagegen, daß wir hier übernachteten, aber wir sollten näher an das Häuschen heranfahren, damit man uns besser bewachen konnte. Das kannte Jörgen ja schon. Und der Hinweis, daß wir da aber nicht „plan“ stehen würden half auch diesmal.

Sonnabend, 27. Juli 1996

Die Nacht war ruhig und wir haben ganz gut geschlafen. Mit einem vollen Tank und ein paar erstandenen Kleinigkeiten fuhren wir zum Grenzübergang nach Tunesien. Hier mußten wir gelbe Ausreisekarten ausfüllen. Ohne die Vordrucke aus dem Sahara-Club-Heft wäre das wohl ein langwieriges Unternehmen geworden, da die Karten rein in Arabisch ausgestellt waren. So dauerte die Ausreise insgesamt ca. ½ Stunde. Jörgen gab das Nummernschild beim Libyschen Touringclub ab. Auch die Carnet-Unterlagen wurden einbehalten. Der Mann machte einen sehr arroganten Eindruck. Zur Einreise nach Tunesien waren lediglich 2 weiße Einreisekarten auszufüllen. Obwohl ich schon sehr schnell schrieb, wurde ich noch angetrieben. Sehr seltsame Art der „Gemütlichkeit“ der Araber. Auf der Rückseite von Jörgens Karte wurde der MAN vermerkt. Es war also nicht, wie in La Goulette, eine gesonderte KFZ-Erklärung notwendig. Nach 25 Minuten durften wir in Tunesien einreisen. Gleich an der Grenze bedrängte uns ein Geldwechsler. Aber wir beschlossen, da wir genügend tunesische Dinar hatten, nicht zu wechseln. Kaum waren wir 100 Meter von der Grenze entfernt, überraschte uns ein sehr heißer Wind. Den hatten wir sehr lange nicht mehr gehabt. Es war, als wenn dieser extrem heiße Wind sich auf Tunesien beschränkte. Sogar der Seitenschutz an meiner Sonnenbrille war naß vor Schweiß. Das hatte ich auf der gesamten Tour nicht erlebt. Wir wollten uns in Tunesien noch zwei bis drei Tage Strandurlaub gönnen. Also versuchten wir bereits vor Gabes, den Strand zu erreichen. Aber dort war eine große Sebkha und viel Schlick. Also nichts für uns. Dafür gestaltete sich die Rückfahrt zur Straße ziemlich interessant. Bei einer Abbruchenge, die wohl der nahe Fluß beim Unwetter im letzten Jahr verursachte, mußte sich der MAN ziemlich schräg legen. Das habe ich gar nicht so gerne. Normalerweise steige ich da lieber aus. Hier hatte ich bloß keine Chance. Hinter Gabes ging rechts an einer Baumreihe eine Piste Richtung Strand ab. Leider endete die Piste bald. Aber sie erwies sich als idealer Stellplatz unter Bäumen. Es war schattig und endlich nicht mehr ganz so heiß.

Sonntag, 28. Juli 1996

Wir fuhren weiter Richtung Sfax. Am Strand war immer noch eine Sebkha sichtbar und ein Abweichen zum Meer war daher nicht ratsam. Auf dem letzten Stück vor Sfax war das Meer von der Straße aus nicht mehr zu sehen. Die weiten Olivenbaumfelder versperrten uns die Sicht. Kurz vor Sfax kamen uns

Massen von Mofafahrern und jede Menge Autos entgegen. Die Leute wollten alle an den Strand. Eine richtige Invasion. In Sfax hätte uns ein Pickup-Fahrer fast gerammt. Er kam bis auf wenige Zentimeter rechts an den MAN heran. Ich hielt seine Regenrinne fest und wollte ihn wegdrücken. Aber das war ja nicht möglich. Er war bereits unter unserem Außenspiegel, als der Fahrer das endlich merkte. Er erschrak und zog nach rechts weg. An einer Kreuzung wartete eine Polizeikontrolle. Wir wurden rechts rangewunken und mußten unsere Pässe abgeben. Wahrscheinlich wurden die Namen mit einer Suchliste verglichen. Scheinbar lag gegen uns nichts vor und wir durften weiterfahren. Wieder durchfuhren wir endlose Olivenbaumfelder. Manchmal reihte sich Ort an Ort. Aber ca. 30 Kilometer vor Mahdia folgten wir einem Hinweis auf ein Jugendcamp und bogen rechts ab Richtung Strand. Dort führte eine Piste parallel zum Strand entlang. Wir suchten uns auf dieser einen Zugang zum Meer. Es waren recht viele Menschen am Strand. Ist ja auch Sonntag. Tunesien ist sehr westlich orientiert und Sonntag ist dort bereits Sonntag. Aber das störte uns nicht und wir stürzten uns in das saubere, herrlich erfrischende Mittelmeer. Von einer Familie haben wir Melonenstücke und Kakteenfrüchte geschenkt bekommen. Die Kakteenfrüchte hatten wir bis dahin noch nicht gegessen. Sie waren süß, aber voller Kerne. Jörgen meinte, daß wir die Früchte ganz in den Mund stecken und dann die Kerne ausspucken müßten. Er hätte das beobachtet. Ich hatte so meine Probleme. Entweder verschluckte ich die Kerne oder ich spuckte die halbe Frucht mit aus. Nein, das mußte ich nicht noch mal haben. Abends fuhren dann alle weg und wir stellten uns mit dem MAN direkt an den Strand. Die nächsten zwei Tage entspannten wir uns an diesem herrlichen Strand. Die einheimische Bevölkerung war sehr nett und blieb auf Distanz.

Mittwoch, 31. Juli 1996

Morgens war es noch ziemlich windig. Dann kamen ganz tolle Wellen. Allerdings kam uns das Wasser sehr kalt vor. Doch wenn man sich erst einmal überwunden hatte ins Wasser zu gehen, kam es einem sehr viel wärmer vor. Es hat sehr viel Spaß gemacht, in den Wellen zu toben. Um 11 Uhr fuhren wir dann auf der Piste weiter nach Mahdia. Immer wieder zweigten Pisten in Richtung Strand ab. Wir hielten uns links und trafen mitten in einem Ort wieder auf die Hauptstraße. In Mahdia folgten wir der Küste und landeten prompt auf einer kleinen, schmalen Straße zum Leuchtturm. Diesen hatten wir wahrscheinlich von unserem Strand aus jeden Abend gesehen. Wir durchfuhren einen Friedhof und die Straße wurde immer enger. Dann kamen wir am Leuchtturm an. Ich war dafür, die Straße zurückzufahren, aber Jörgen wollte auf der anderen Seite weiter. Dort lag das Fischerviertel. Die Gasse wurde so eng, daß wir die Außenspiegel einklappen mußten. Aber das war uns ja aus früheren Fahrten bekannt und somit nichts neues. Aber es ist immer wieder aufregend. „Du wirst ja schon wieder ganz blaß“, Jörgen amüsierte sich über mein Unbehagen. Aber wir kamen tatsächlich durch. Jedenfalls machte dieser Ort insgesamt einen sehr ansprechenden Eindruck auf uns. In einem Restaurant mit Grill, der auf der Strecke nach Sousse lag, haben wir gegessen. Leider hat keiner verstanden, daß wir auch Fleisch wollten. So haben wir „schscharrrffffe“ Soße, Pommes, Salat, Brot, Cola und Wasser zu uns genommen. Das war so viel, daß wir auf das Fleisch gut verzichten konnten. Es sah sowieso schrecklich fett aus. Wir waren satt und haben 5,55 Din. bezahlt. Die Hinweisschilder an der Straße weisen irgendwie alle nur noch Richtung Autobahn. Wir kamen an mehreren rauchenden Grills vorbei. Leider hatten wir den ersten gewählt. Und jetzt waren wir satt. Unsere Versuche, vernünftige Orte zum Einkaufen zu finden, waren nicht von Erfolg gekrönt. Deshalb fuhren wir schließlich nach Hammamet. Jörgen war schockiert, wie leichtgekleidet die Deutschen hier herumliefen. Aber er war ja schließlich in einem Touristenzentrum. Wir wollten noch Brot kaufen. Das Brot im Regal war Jörgen nicht gut genug, und so autsch! kaufte er das heißeste Brot, daß er kriegen konnte. Von den Souvenirs, die er erstanden hatte, gefiel mir die kleine Maske am besten. Dann fuhren wir zurück zu „unserem“ Strand, bereits wohlbekannt aus den anderen Saharareisen oder vom 7. Juli 1996. Bei „bestem Fotografierwetter wie noch nie“ richteten wir uns auf die Nacht ein. Dieses Wetter hatte Jörgen sich oft gewünscht; zudem war es gar nicht windig. Leider fehlten uns hier aber die entsprechenden Foto-Motive.

Donnerstag, 1. August 1996

Um 9 Uhr brachen wir auf nach Tunis. Vom Strandplatz bis La Goulette brauchten wir mit Tanken 1 ½ Stunden. Die Autobahn war immer noch gebührenfrei. Autobahn? Auf der Standspur wurden Weintrauben, Kakteenfrüchte, Holzarbeiten und Brot angeboten. Wir hatten beide Bauchschmerzen. Das Essen gestern war wohl doch zu scharf gewesen. Allah sei Dank, daß wir eine eigene Toilette haben. Im Hafen von La Goulette standen mehrere Häuschen mit Schiffsnamen. Zwei waren geöffnet. Jörgen holte dort die Unterlagen für unsere Fahrt mit der „Dame“ ab. Außerdem mußten wir die beiden Fahrzeugkarten wieder ausfüllen. Als das Tor geöffnet wurde, fing sofort ein großes Gedränge an. Die Wagen von allen Spuren fuhren gleichzeitig los. Es war mal wieder das absolute Chaos. Punkt 12 fuhren wir in die große Halle. Dort bauten Polizisten gerade ihren Tisch auf. Zwei Gruppen stellten sich dort an, Jörgen war mitten in einer. Durch Zufall hatte er die richtige erwischt, denn es fuhren zwei Schiffe zur gleichen Zeit ab und für jedes war ein bestimmter Polizist zuständig. Es war jedoch kein Hinweis zu entdecken, wer sich wo anzustellen hatte. Wenn man jedoch falsch war mußte sich hinten an die andere Gruppe anstellen. Die weißen Kärtchen wurden einbehalten und die eine Karte für den MAN auch. Die blau-weiße Karte erhielt Jörgen zurück. Kein Zollbeamter wollte sich den MAN ansehen. Einer erwähnte, daß die Karte angeblich vor der Zollkontrolle abgestempelt sein mußte. Das soll ein Mensch wissen. Jörgen stellte sich wieder in eine Schlange am Ausgang der Halle an. Das war aber wieder nicht richtig. Irgendwie erschien es uns wie Schikane. Zuerst mußte der Wagen kontrolliert werden und dann mußte man sich zum Abstempeln anstellen. Ein Zollbeamter warf zumindest einen Blick in den MAN. Dann winkte er ab. Jörgen wußte nicht mehr weiter. Schließlich übernahm einer der in Deutschland arbeitenden Tunesier die Sache in die Hand und fragte was los sei. Der Zollbeamte wollte die Verantwortung nicht übernehmen, da wir in Libyen gewesen waren. Das sollte der Vorgesetzte selbst machen. Erst als er von diesem den Auftrag hatte, alles gründlich zu untersuchen, hat er sich den MAN angesehen und natürlich nichts Verdächtiges entdeckt. Alle Autos, die sich auf zwei Schiffe verteilen (Genua und Marseille) standen bunt gewürfelt in der Halle. Nachdem zunächst alle in Reihen eingewunken wurden, wurden die letzten Fahrzeuge quer davor und dahintergestellt. Diese wurden natürlich auch zuletzt abgefertigt. Da niemand vor oder zurück konnte, standen auch die bereits abgefertigten Fahrzeuge nutzlos in der Halle herum. Schließlich hatten wir Glück und konnten rückwärts aus der Reihe hinausfahren und mit Mühe die Halle verlassen. Draußen prüfte ein Zollbeamter noch einmal die Pässe. Auf dem Schiff bekamen wir die Kabine Nummer 104 statt 105, aber die war toll. Sehr sauber, mit Fernseher, Telefon und einem Kühlschrank. Um 19.30 Uhr gab es Essen. Suppe, Spaghetti, Fleisch und Bohnen, Kartoffeln, Käse und Früchte sowie Rotwein. Wasser stand sowieso auf dem Tisch.

Freitag, 2. August 1996

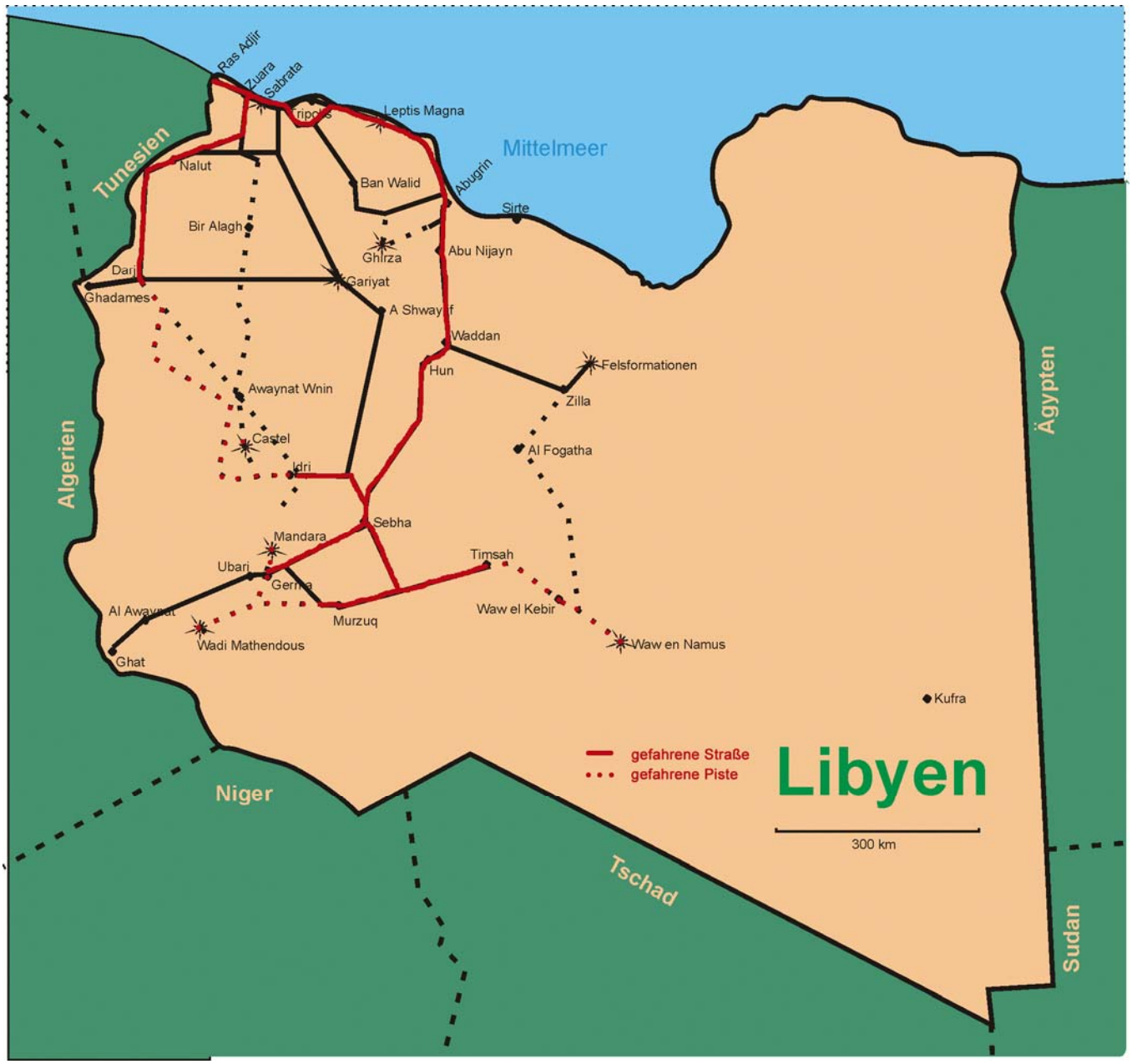
Frühstück sollte von 7 - 9 Uhr sein. Geöffnet wurde das Restaurant aber erst um 7.15 Uhr. Dannach gingen wir an Deck und dort sah ich sie, Delphine! Jörgen war ganz enttäuscht, denn er hielt sich gerade woanders auf und hatte sie nicht gesehen. Aber später, als ich dann wieder welche entdeckte, hatte er sie auch gesehen. Um 12 Uhr gab es Mittag. Salat mit mariniertem Ei, Kartoffeln, Tomaten, Rote Beete. Anschließend ein zähes Croque Monsieur und dann Fleisch mit Kartoffeln und zum Abschluß Käse und Eis. Zum Essen hatten wir natürlich wieder tunesischen Rotwein.

Für die italienische Polizei mußten wir je eine Personenkarte der Navigation Tunesienne ausfüllen (erhältlich an der Information). Die italienische Polizei kam nach Anlegen des Schiffes an Bord und richtete sich im Self-Service ein. Dort wurden die Karten abgestempelt. Es reicht, wenn einer mit den gesamten Pässen hingeht. Da das Schiff nicht voll war, dauerte diese Prozedur „nur“ eine ¾ Stunde. Dann ging es sofort ab auf die Autobahn. In der Po-Ebene legten wir eine kleine Pause ein, um die Fenster zu säubern. Es war so schwül, daß der Schweiß in Strömen lief. In der Ferne bemerkten wir ein Gewitter.

Hinter Bozen hatten wir es dann eingeholt. Es begann mächtig zu regnen. Mit jedem Blitz, bei dem ich jedesmal zusammenzuckte, hörte ich vom Fahrersitz ein „aahh“, „oohh“, „Wundervoll“, „Fantastisch“, „Phänomenal“ oder „Super“. Dem Wetter entsprechend hatten die Grenzbeamten Italiens und Österreichs nicht den richtigen Nerv und ließen uns durchfahren. Aber bereits kurz nach der Grenze stellten wir uns für den Rest der Nacht auf einen kleinen Autobahnparkplatz.

Sonnabend, 3. August 1996
So gegen 4 - 4.30 Uhr registrierte ich im Halbschlaf, daß die Piste, an der wir standen, doch ganz gut befahren wird. Das war dann auch der endgültige Abschied von Afrika. Europa hatte uns wieder.

Reiseroute



© RijosReisen GbR, Rita und Jörgen Hohenstein

Weitere Reiseberichte gibt es unter www.rijosreisen.de