

Reisebericht Libyen 1999

Samstag, 24. Juli 1999

Im Hafen von Genua sah wieder mal alles ganz anders aus als vor einem Jahr. Am Tirrenia-Gebäude versuchte Jörgen mittels der Tickets Auskunft über den Abfahrtsort und alles weitere zu erhalten. Obwohl wir das Fahrzeug 5 Stunden vor der Abfahrt, also um 11 Uhr präsentieren sollten, wußte kein Mensch Bescheid. Nach einiger Zeit erfuhr Jörgen von anderen Reisenden, daß die Fähre nach Tunis wohl ganz woanders abfährt. Wir fuhren in die besagte Richtung, fanden auch ein Hinweisschild, landeten aber auf einem menschenleeren, von Gebäuden umgebenen Platz. Das konnte doch nicht richtig sein, da erfahrungsgemäß bereits eine große Anzahl von Fahrzeugen auf die Fähre warten mußte. Also fuhren wir wieder zurück. Doch dort war auch nichts. Wieder am leeren Platz angekommen, entdeckten wir eine Art Tunnel oder Unterführung, wo wir weiter vorwärtskamen. Am Ende dieses Tunnels war ein Tor, wo unsere Tickets kontrolliert wurden. Angeblich sollen die Fähren nach Tunis künftig immer hier abfahren. Na, das bleibt abzuwarten. Jörgen versuchte uns einzuchecken, aber der zuständige Beamte weigerte sich. Schließlich landete er bei einem Mitarbeiter, der deutsch sprach. So erhielten wir unsere Bordpapiere. Jetzt waren nur noch die Karten für die Polizei auszufüllen und schon waren wir fertig. Gerade als ich gemütlich alles für die Fähre zusammenstellte und packte, klopfen plötzlich zwei Männer an und wollten den Fahrzeugschein sehen. Sie machten mir unmißverständlich klar, daß unser MAN zu hoch sei und nur Wagen bis zu 2,30 m Höhe auf der neuen Carthage mitfahren dürfen. Ich zeigte den Leuten die Tickets (Fahrzeughöhe bis zu 4 Metern), die Eincheckunterlagen und glaubte an



einen Irrtum. Trotzdem beharrten die Männer auf ihrer Meinung, daß das Fahrzeug zu hoch sei. Schließlich erklärte mir einer, daß 50 Fahrzeuge hierbleiben müßten, wenn wir mitfahren. In der Carthage kann dann das Zwischendeck für weitere Pkw's nicht herabgelassen werden. Wir sollten auf die Salammbö 7, eine Lkw-Fähre, umgebucht werden. Ich suchte Jörgen, der fotografieren gegangen war, und teilte ihm die Neuigkeit mit. Er war sehr empört, weil wir erstens eine Buchung für die Carthage hatten und er zweitens Probleme im Hafen von Tunis befürchtete. Einige Reisende, die mit einer

Lkw-Fähre nach Tunis gefahren waren, hatten uns berichtet, daß sie ihr Fahrzeug tagelang nicht aus dem Hafen herausbekamen. Trotzdem sahen wir ein, daß wegen uns nicht 50 Fahrzeuge dableiben konnten. Verärgert waren wir insbesondere auf die CTN, die diese Buchung zugelassen hat. Wir fuhren hinter einem Offiziellen her, als Hans-Peter aus Lüneburg am Hafen eintraf, uns sah und sauer war, daß wir nicht anhielten. Aber wir mußten ja hinter diesem Mann her zur Salammbö 7. Auf dem Weg dorthin sahen wir einige Männer, die mit Stangen die Höhe der Pkw's überprüften. Die Fahrer mußten Überhöhen abladen und in Container verpacken. Wir sind ja nun schon häufig mit Fähren gefahren, eine so genaue Überprüfung hatten wir bislang nicht erlebt. Offensichtlich war die Carthage überbucht worden. An der Salammbö 7 warteten auch mehrere hochbepackte Pkw's, die hierhin verwiesen wurden. Jetzt standen wir alle vor dem Schiff und keiner wußte Bescheid. Irgendwann durften wir dann an Bord. Wir wollten zu der 1. Klasse-Kabine, die uns zugesagt worden war, wurden aber gebeten, noch 5 Minuten zu warten. Andere Passagiere, die nur ihr Auto auf der Salammbö 7 mitfahren ließen, wurden zur Carthage zurückgebracht. Wir warteten sicherlich 15 Minuten, bis uns jemand zu einem Fahrstuhl brachte. Die Kabine war ganz ordentlich; das Fenster zeigte in Richtung Bug. Gerade als Jörgen unter der Dusche war, klopfte es an der Tür. Unser MAN mußte noch mal umgesetzt werden. Dann konnten wir unser Essen (Pension complete) buchen (für 130 FF oder 42 DM pro Person). Als wir um 17.40 Uhr ausliefen, lag die Carthage immer noch im Hafen – reguläre Abfahrt 16 Uhr (kein Wunder, denn so viele Fahrzeuge unterzubringen, war sicherlich nicht einfach). Kaum hatten wir den Hafen verlassen, fing das Schiff ganz schön an zu schaukeln, da es ziemlich windig war. In der Sonne wiederum war es viel zu warm. Ich war ja ziemlich gespannt, wie das mit der Polizei, dem Zoll usw. abläuft und ob wir ohne Probleme aus dem Hafen von Tunis kommen. Übrigens, die abgestempelten Ausreisekarten der italie-

nischen Polizei habe ich heute noch, da sie in dem Wirrwarr keiner haben wollte. Ca. um 19.45 Uhr wurde zum Essen aufgerufen. In dem kleinen Speisesaal gab es Suppe, Pastete, Geflügel mit Kartoffeln und scharf gewürztes Gemüse. Zum Nachtisch erhielten wir eine Scheibe Wassermelone. Eine Flasche Rotwein kostete 30FF – das Wasser war frei. An Deck waren nur sehr wenige Leute, da die Lkw-Fahrer sich größtenteils in ihren Kabinen entspannten. Gegen 22 Uhr überholte uns die Carthage auf offener See.



Sonntag, 25. Juli 1999

Zum Frühstück gab es 1 Croissant, ein Stück Brot und Marmelade. Irgendwie war es angenehm, auf dieser Fähre zu reisen. Es waren so wenig Menschen an Bord. An der Information waren keine Einreisekarten ausgelegt. Wir vermuteten, daß die ganzen Formalitäten im Hafen abgewickelt werden. Mittagessen gab es um 12.45 Uhr MESZ (11.45 Uhr tunesische Zeit). Serviert wurde Salat, Risotto mit Fleisch und ein Apfel. Dann entspannten wir an Deck. Irgendwann kam die Durchsage, daß wir die Karten für die Polizei in der Cafeteria abholen könnten. Diese wurden mir auch sofort in die Hand gedrückt. Dann kam die Durchsage, daß die Polizei an Bord kommen würde. Wir gaben unsere Kabinenschlüssel ab und zogen in die Cafeteria. Alles war sehr ruhig. Nur bei einigen kam eine gewisse Nervosität auf. Kurz nach dem Anlegen kam die Polizei an Bord und stempelte die Pässe. Dann durften wir von Bord. Wir hatten im Fährhafen und nicht im Frachthafen angelegt. Das war ein großer Vorteil, denn es lief alles wie immer. Die Einreisekarten wurden bis auf die Fahrzeugkarte von der Polizei einbehalten. Beim Zoll mußten wir noch die blau-weiße Karte ausfüllen. Die Daten wurden in den Computer eingegeben; die Gebühr betrug 1 TD. Aus Mangel an Wechselgeld mußten wir leider 3 TD mehr bezahlen. Ein Beamter sah sich unseren MAN an. Nach insgesamt ½ Stunde waren wir fertig. Dann begann das Warten am Ausgang. Wie bereits im letzten Jahr war die Endkontrolle chaotisch organisiert. Die Endkontrolle fand an dem Tor statt, durch das man den Hafen verläßt. Zu unseren Fahrzeugen kamen noch die Fahrzeuge der Carthage, die immer noch nicht alle abgefertigt waren. Die Fahrer haben bereits Stunden hier verbracht und waren sichtlich genervt. Es war ein völlig unkontrolliertes Gedrängele und wir waren froh, daß der MAN das Hafengelände ohne Schramme verließ. Von La Goulette aus fuhren wir weiter über die Autobahn und die Abfahrt Enfidha Richtung Kairouan. Es wurde dunkel – da bemerkte Jörgen hinter uns Hans-Peter aus Lüneburg nebst Freunden. Wir hielten und klärten ihn auf, weshalb wir in Genua nicht anhielten. Sie berichteten von einem Kabinenchaos an Bord der Carthage. Jetzt wollten sie auf einen Campingplatz, der südlich von Kairouan liegen sollte. Wir verabschiedeten uns, denn wir wollten uns lieber hier einen Stellplatz zwischen den Olivenbäumen suchen. Es war auch gar nicht schwer, einen schönen Platz zu finden. Obwohl auf der nahegelegenen Straße sehr wenig Verkehr war, haben wir nicht besonders gut geschlafen. Soweit ich mich erinnere, war das in den vergangenen Jahren immer so in der ersten Nacht in Afrika.

Montag, 26. Juli 1999

Das Handy lädt nicht. Es liegt wohl am Ladegerät. So gibt es immer etwas Neues, was nicht funktioniert. Die Temperatur um 8.30 Uhr (7.30 tunesische Zeit) war angenehm. 27°C draußen und 24°C im MAN. Über Kairouan erreichten wir die Küstenstraße. Dort trafen wir wieder auf Hans-Peter. Seine Begleiter waren noch nach Kairouan gefahren, mußten aber auch gleich kommen. Wir tauschten noch etwas Geld, da wir in diesem Jahr auch eine Akkabus-Rundfahrt geplant hatten (bester Kurs 100 DM = 105 LD). Um 17.35 Uhr MESZ (16.35 Uhr tunesische Zeit) erreichten wir die tunesisch/libysche Grenze. Da wir keine weißen Einreisekarten hatten (die wurden uns ja in La Goulette abgenommen) mußten wir neue ausfüllen. Der Computerausdruck für den MAN wurde einbehalten. Auf libyscher Seite stellte sich Jörgen mit den Pässen und Visa bei der Polizei an. Ich blieb derweil im Wagen um diesen bei Bedarf umzusetzen. Aber nichts ist wie immer, denn ich mußte mich auch bei den Beam-

ten persönlich vorstellen. Der Zoll winkte uns durch. An der Halle angekommen, folgte wieder die übliche Prozedur mit den Banken. In DM sollten wir 300 + 30 + 80 bezahlen. In US \$ 250. Natürlich bezahlten wir in DM, denn in US \$ hätten wir bei dem z.Z. hohen Kurs fast 80 DM mehr bezahlt. Dann gingen wir zur Versicherung in das Gebäude rechts außerhalb des Grenzbereiches. Von dort aus wieder zurück zur Halle. Als nächstes füllten wir den Vordruck für das Carnet aus. Eine deutsche Übersetzung half dabei. Dann wurden wir in einen klimatisierten Raum hinter dem rechten Bankenschalter geführt. Dort warteten bereits zwei Uniformierte. Der eine telefonierte. Wir unterhielten uns eine Weile in Englisch. Der eine fragte uns, ob wir nicht was zu trinken dabei hätten. Aber nur Whisky. Dabei war er lustig, lachte uns an und erzählte von seiner Familie. Irgendwie hatte ich das Gefühl, daß die genau wissen, daß fast immer Alkohol mitgeführt wird. Selbstverständlich verneinten wir die Frage. Währenddessen wurde das Carnet ausgefüllt. Die Preisstaffel sieht in DM folgendermaßen aus: DM 50, DM 80, DM 135, DM 235. Wir bezahlten 80 DM. Dann holten wir noch das Kennzeichenschild. Es gab nur ein Schild. Mit uns waren noch Franzosen und Italiener an der Grenze. Zwei Beamte fragten uns nach Wasser. Leider hatten wir nur 1 x gekühltes (inzwischen gefrorenes) Wasser dabei. Nach insgesamt 2 Stunden, um 19.35 MESZ verließen wir die Grenze. Die Sonne ging unter. Im nächsten größeren Ort tankten wir voll und fuhren weiter nach Zuara. Es wurde dunkel. Uns begegneten Fahrzeuge mit und ohne Licht, mit einem Licht oder ein Licht und ein Fernlicht. Jörgen versuchte, sich an den Vorderleuten zu orientieren, da er das Gefühl hatte, in einen Tunnel hineinzufahren. Ich hing vorne an der Windschutzscheibe und versuchte etwas zu sehen. Es war hoffnungslos. Eine solche Blindfahrt hatte ich auch noch nicht erlebt. Wir wichen den Fußgängern und Eselskarren erst im letzten Moment aus, da einfach nichts zu erkennen war. Hier noch ein paar meiner Eindrücke: „Huch, da kommt wieder ein unbeleuchtetes Fahrzeug von rechts. Fährt da jemand vor uns oder nicht? Hilfe, ein Kind rollt plötzlich mit seinem Spielzeug auf die Straße. Ein unbeleuchtetes Fahrzeug taucht unmittelbar vor uns auf. Lange halte ich diese Anspannung nicht mehr durch.“ Wir erlebten eindrucksvoll, wie gefährlich Autofahren nachts in diesen Ländern ist. Und wenn etwas passiert, steht man mit einem Bein im Gefängnis. Nach den letzten Vororten von Zuara bogen wir endlich rechts auf eine staubige Piste ab und fanden einen ganz passablen Stellplatz. Das war um so erstaunlicher, da es so finster war.



Dienstag, 27. Juli 1999

In diesem Jahr wollten wir von Zuara aus über das Nafusa-Gebirge und Bir Allag auf direktem Weg nach Awaynat Wnin und von da aus die Ostroute nach Idri nehmen. Dann über die Dünenstrecke nach Ubari und von dort aus nach Al Awaynat zur Rundfahrt im Akkakus-Gebirge. Alles Weitere sollte sich dann ergeben; ich hatte schon einige mögliche Routen herausgesucht. Der größte Teil der Strecke ist in der Michelin-Karte 953 eingezeichnet. Das war so die Grobplanung; deshalb bogen wir auch diesmal nicht nach Nalut ab, sondern fuhren geradeaus auf das Nafusa-Gebirge zu. Hier wendeten wir uns in Richtung Bir Ayyat und bogen bald wieder nach rechts auf eine Teerstraße ab. In arabisch ausgeschildert war der Ort Ruhaybait. Kurz vor der Auffahrt auf das Nafusa-Gebirge wurden Palmen angebaut, die durch Wälle geschützt werden. In den Wällen sammelt sich das Wasser und speist die Palmen. In einer 6%-igen Steigung ging es kurvenreich hinauf auf das Gebirge. Eigentlich kam mir der Aufstieg viel steiler vor. Wir folgten der Straße bis zum Pistenbeginn nach Bir Allag. Die Strecke nach Bir Allag ist flach und ohne landschaftliche Höhepunkte. Im Pistenverlauf führten sehr viele Spuren in alle Richtungen. Wir trafen immer wieder auf Menschen und Tiere. Da für die Tiere Wasser herangeschafft wird, führten die ausgefahrensten Spuren häufig nicht in unsere Richtung. Wir trafen auf einen Wasser-Lkw, der einen Platten hatte. Der Fahrer fragte uns nach einem Wagenheber. Jörgen wollte ihm helfen, bezweifelte jedoch, daß unser Wagenheber den vollen Wasser-Lkw heben kann. Nach einigen Versuchen hat der Mann das auch aufgegeben. Er bedankte sich



und wartete weiter auf Hilfe. Dann erreichten wir ein Gebäude mit Windrad. Aus anderen Beschreibungen wußten wir, daß mit Hilfe des Windrades Wasser aus dem Brunnen gefördert wurde. Das ist nun nicht mehr möglich, da das Windrad umgefallen und kaputt ist. Von hier an bis Bir Allag wurde die Piste sehr steinig. In Bir Allag selbst war ganz schön was los. Hier wurden die Wasser-Lkw's aufgetankt, die das Wasser dann zu den Tieren bringen. In der Nähe waren riesige Kamelherden. Wir schätzten die eine Herde auf über 100 Tiere.

Nach der russischen Karte mußten wir von hier aus südöstlich weiter. Die Piste fanden wir schnell. Sie war im weiteren Verlauf gut zu erkennen, bis wir einen kleinen Abbruch hinaufgefahren sind. Oben angekommen hielten wir uns weiterhin SSO, sind dann aber auf den Spuren irgendwie nach SSW abgedriftet, so daß wir die richtige Piste aus den Augen verloren. Wahrscheinlich hätten wir oben auf dem Abbruch direkter nach Osten fahren müssen. Als Orientierungspunkt fanden wir ein Steinmännchen auf einer kleinen Anhöhe. Hier folgten wir einer alten, breiten Piste nach Südost. Kurz vor einem Wadi und dem in der russischen Karte eingezeichneten Anstieg auf ein weiteres Plateau stießen wir wieder auf die richtige (befahrene) Piste. Oben auf dem Plateau angekommen, verzweigten sich die Spuren wieder. Wir beschlossen hier zu übernachten. Gerade, als wir es uns gemütlich machten, kam ein Auto vorbei. Die Männer fragten, ob wir eine Panne hätten und sie uns helfen könnten. Als sie hörten, daß alles o.k. sei fuhren sie weiter Richtung Südwest. Es war sehr windig.



Mittwoch, 28. Juli 1999

Morgens kam das Auto wieder vorbei. Die Männer wollten zu ihren Kamelen. Wir begaben uns auf eine Piste, die nach SSO führte. Schon nach kurzer Zeit wurde diese zu einer relativ häufig befahrenen Piste (soweit das aus den Spuren zu beurteilen war, denn uns ist auf dieser Strecke kein Fahrzeug begegnet).



Der Pistenverlauf war eindeutig und stimmte mit der russischen Karte überein. Wir fuhren an einem riesigen See entlang, der z.Z. eine Sebkha war. Es war eigentlich ganz hübsch dort und auch als Lagerplatz zu empfehlen. Auf der russischen Karte verzweigen sich die Spuren. Hier wollten wir die östlichere Piste nehmen. Die haben wir in Nähe der errechneten Koordinaten aber nicht gefunden. So fuhren wir schließlich ziemlich genau nach Süden und erreichten nach insgesamt 200 Pisten-Kilometern eine alte Bohrstelle. Wir erkundeten das Terrain und merkten gar

nicht, daß wir nur 100 m von der Teerstraße Darj-Gariyat entfernt waren. Die Straße sahen wir erst, als wir direkt vor ihr standen. An diesem Punkt war ich so überrascht, daß ich einen unverzeihlichen Fehler begangen habe. Ich habe vergessen, den genauen Standort in die Karte einzuzeichnen um so den weiteren Verlauf der Fahrt zu ermitteln. Eigentlich war ich davon ausgegangen, daß die in der russischen Karte quer verlaufende Piste nun die Straße ist. So ein Blödsinn, denn irgendwer hatte mir mal gesagt, daß eine Straße selten auf einer bestehenden Piste gebaut wird. So fuhren wir zunächst ca. 7 Kilometer auf der Straße nach Osten und bogen dann auf eine unbefahrene, geschobene Piste

nach Süden ab. Da diese aber zu sehr östlich führte, fuhren wir bald ab und zunächst querfeldein in 165° SSO.

Hierbei stießen wir auf eine alte Vermessungspiste. Wir hangelten uns von Vermessungspunkt zu Vermessungspunkt immer in Richtung 165° SSO. Die nächsten 100 Kilometer ließen sich problemlos befahren. Landschaftlich war diese Gegend jedoch reizlos (so wie die Hauptpiste von Darj nach Awaynat Wnin). Plötzlich kam uns ein Auto entgegen. Als wir näher kamen, drehte es und brauste in einem Affenzahn davon. Wahrscheinlich hielt man uns für Militär. Da hatte wohl wieder mal jemand ein schlechtes Gewissen. Einen Moment später trafen wir auf einen gut besuchten Brunnen. Dort stand das Auto mit geöffneter Motorhaube. Ein Wasser-Lkw war auch dort. Da hier anscheinend keine Hilfe benötigt wurde, fuhren wir weiter. Immer wieder kreuzten wir ausgeprägte Pisten, die von NO nach SW verliefen. Unsere alte Vermessungspiste, die ab und zu schon schwer zu erkennen war, hatten wir endgültig



verloren. Von hier an wurde es steiniger. Man kann unserer Strecke folgen, aber gute Reifen sind Voraussetzung. Wir hielten querfeldein unsere Richtung 150-165° bei und fuhren dabei ein paar Pistenmarkierungen (meist ohne eindeutige Piste) an. Ab und zu folgten wir einer Piste, um diese dann wieder Richtung 150-165° zu verlassen, weil sie zu sehr östlich führten. Die Strecke ließ sich leidlich befahren. Gemein war nur die Überquerung der Steinfelder mit ihren spitzen Steinen, die alten Reifen den Garaus machen können. Und immer wieder kreuzten wir ausgeprägte Pisten, die nicht in unserer Richtung



verliefen. Es war sehr heiß. Draußen hatten wir bereits über 47° C. Dazu wehte ein heißer Wind. In der Ferne entdeckten wir wieder ein Auto. Ist dort wieder ein Brunnen? Hat jemand eine Panne? Als wir näher kamen, erkannten wir, daß es sich um ein Schrottauto handelte. Jörgen mußte das Fahrzeug natürlich erst einmal gründlich untersuchen. Ich verkroch mich im MAN, da es einfach zu heiß war. Die Landschaft war weiterhin flach, eintönig und langweilig. Von hier aus fuhren wir wieder auf alten Spuren Richtung Südost und hofften, bald auf die Pipeline-Piste zu stoßen, die meiner Meinung nach in Nord-Süd-Richtung verläuft und nahe an Awaynat Wnin vorbeiführt. In der Ferne entdeckten wir wieder ein Ölbohrfeld. Da wir bislang nicht auf die Pipeline-Piste gestoßen waren, wendeten wir uns hier nach S bis SSW und brausten auf einer alten, breiten Piste in Richtung Awaynat Wnin. Kurz, nachdem wir auf die Hauptpiste Darj-Awaynat Wnin stießen, erreichten wir auch die Pipeline-Piste. Dieser folgten wir weiter in 195° nach Süden. Kein Wunder, daß wir nicht früher darauf gestoßen waren, denn so genau Nord-Süd ist sie ja nun doch nicht gebaut worden. Am großen Plateaubruch wollten wir übernachten. Die Aussicht war, wie erwartet, beeindruckend. Es war sehr windig und auch noch ziemlich warm. Die Windstärke schätzte Jörgen auf permanent 6-7. In der Ebene tauchten ab und zu Lichter auf. Vermutlich fahrende Autos. Manche Lich-



ter auf. Vermutlich fahrende Autos. Manche Lich-

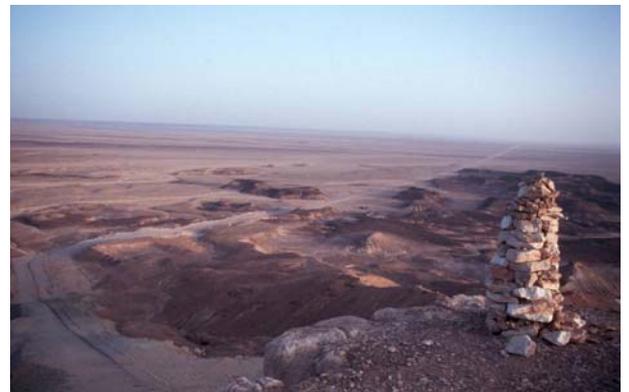
ter dagegen schienen auf einer Stelle zu verharren. Im Auto hatten wir um 22.30 Uhr noch über 33°C. Trotzdem sind wir gleich eingeschlafen.

Donnerstag, 29. Juli 1999



Morgens um 8 Uhr betrug die Temperatur bereits 29°C. Ein einheimisches Fahrzeug kam den Abbruch hinauf. Zwei Männer und ein Jugendlicher stiegen aus. Die Leute haben uns unten vom Brunnen aus gesehen. Sie fragten uns nach Keksen. Aber so ziemlich das einzige, was wir nicht dabei hatten, waren Kekse. Mit Kaugummi waren sie dann auch zufrieden und fuhren wieder zurück. Auch wir fuhren den Abbruch hinunter und zunächst die Pipeline-Piste entlang. Am Brunnen kamen gerade 3 Geländefahrzeuge mit Touristen an. Vielleicht haben unsere Besucher ja von denen Kekse bekommen. Die Piste nach Awaynat Wnin beginnt an diesem

Brunnen. Die Polizeistation Awaynat Wnin selbst haben wir nicht angefahren, da sie in einem Taleinschnitt liegt. Die Piste nach Idri beginnt am Ende dieses Taleinschnittes. Die Strecke ist durchgehend mit Steinkegeln markiert, die direkt neben der Piste oder auch auf den Hügeln und Bergen den Weg weisen. Die Landschaft ist hier durch schwarze Berge geprägt. Sie erinnert an eine Mondlandschaft. Dementsprechend steinig ist der Weg. Bald erreichten wir ein schönes breites Tal mit einem grün-weißen Marabu (islamisches Heiligtum). Die anliegenden Gebäude waren unbewohnt, aber versperrt. In einem kleinen Taleinschnitt machten wir eine lange Pause. Ich vermerkte gerade unsere bisher gefahrene Route in der Karte, als plötzlich ein alter Landy neben unserem Fahrzeug hielt. Ein italienisches Pärchen stieg aus. Den Mann hatte ich schon im Hafen von Genua gesehen. Er fragte mich dort, ob wir die Strecke von Ghadames nach Ghat fahren würden. Unsere Pläne sahen jedoch anders aus. So waren die beiden allein nach Ghadames gefahren, hatten aber kein Begleitfahrzeug gefunden. Von einer Fahrt mit nur einem Fahrzeug hat man ihnen dringend abgeraten. Nun wollten sie über Idri, Sebha und Ubari nach Ghat. Nach einer kleinen Pause im MAN mit kühlem Wasser fuhren sie kurz vor unserer Abfahrt weiter. In einer großen Reg-Ebene sind wir von der eigentlichen Piste abgedriftet und bei einer kleinen Wadidurchquerung eingesandet. Da



half nur noch Luftablassen. Als Jörgen die Reifen wieder füllte, stellte er fest, daß das Druckluftventil nicht dicht war. Zunächst sind wir mit dem angeschlossenen Reifenfüllschlauch weitergefahren. Aber nach 10 Kilometern hatte der sich durch das Geruckele gelöst. Wir durchsuchten alle Staukästen nach einem Ersatzventil. Normalerweise nehmen wir so was immer mit. Aber diesmal natürlich nicht. Ohne Druckluft konnten wir nicht weiterfahren, da sich dann die Bremsen nicht lösen. Jörgen bastelte mehrere Provisorien. Aber jedesmal, wenn sich fast genug Druckluft für die Bremsen aufgebaut hatte, machte es „Pifffffffff.....“ und die ganze Luft entwich wieder. Schließlich baute Jörgen das Ventil auseinander. Dabei verlor er eine Feder, die ich erst nach einiger Zeit in der Seitenablage der Fahrertür wiederfand. Aber eben diese Feder war trotz aller Bemühungen nicht wieder mit dem Ventil zusammenzubekommen. Ein wenig unruhig war ich schon, da überhaupt nichts klappte. Außerdem versteh' ich so wenig von diesen Dingen und konnte nicht helfen. Es war sehr heiß (57,1°C draußen) und die Piste wurde selten befahren. Da erschienen



fast genug Druckluft für die Bremsen aufgebaut hatte, machte es „Pifffffffff.....“ und die ganze Luft entwich wieder. Schließlich baute Jörgen das Ventil auseinander. Dabei verlor er eine Feder, die ich erst nach einiger Zeit in der Seitenablage der Fahrertür wiederfand. Aber eben diese Feder war trotz aller Bemühungen nicht wieder mit dem Ventil zusammenzubekommen. Ein wenig unruhig war ich schon, da überhaupt nichts klappte. Außerdem versteh' ich so wenig von diesen Dingen und konnte nicht helfen. Es war sehr heiß (57,1°C draußen) und die Piste wurde selten befahren. Da erschienen

mir selbst die 90 Kilometer nach Idri sehr weit. „Such schon mal ein 2-Pfennig-Stück, ich blockiere das Ventil einfach!“ Jörgen riß mich aus meinen düsteren Gedanken. Aber so „einfach“ war das



nicht. Deutsches Kleingeld hatten wir so gut wie gar nicht dabei. Wir durchsuchten das ausländische Kleingeld und fanden ein ½ Franc-Stück, das wie für diesen Zweck gemacht war. So konnte theoretisch keine Luft mehr entweichen. Und das beste kommt noch – es funktionierte! Wir hatten genug Druckluft, um weiterzufahren. Viva la France! Die Landschaft in dieser Gegend ist sehr wechselhaft. Meist fuhren wir über eine steinige Piste, auf der wir nur langsam vorankamen. Sie ist weiterhin regelmäßig durch Steinkegel markiert.

Schwarze Lava-Berge und Reg-Abschnitte sowie Steinfelder wechselten sich ab. Auf jeden Fall ist diese Piste abwechslungsreicher und landschaftlich interessanter als der Streckenabschnitt bis Awaynat Wnin. Schöner ist jedoch die Südstrecke (s. Tagebücher von 1996 und 1998). An einem Steinhügel mit einem lebenden Baum auf der Spitze übernachteten wir. Es war sehr warm und kaum windig. In der Nähe rief ein Tier. Es hörte sich an wie eine Eule. Spät abends waren es noch über 36°C. Ich schlief zunächst draußen in meinem Sessel, da es mir im MAN einfach zu warm war. Um 3 Uhr setzte jedoch ein starker Wind ein und ich verkroch mich ins Wageninnere. Die Temperatur sank bis 7 Uhr auf kühle 26,5°C.



Freitag, 30. Juli 1999

Der Wind war unverändert stark. Wir hoppelten auf einer Geröllpiste weiter. Die Gegend ist nicht uninteressant. Bizarre Berge und Felsen sowie viele alte Steinrondelle, die mal Camps waren. Wir



vermuteten, daß diese beim Pistenbau entstanden sind. Zum Teil ist die Strecke sehr steinig und läßt sich auch nicht umfahren. Sandige Passagen gibt es nur wenige. Unser MAN läuft. Das ½ Franc-Stück dichtet zwar die Druckluft nicht ganz ab, aber wir können normal fahren. Nach einiger Zeit kam eine 2. frische Fahrspur hinzu (die 1. frische Spur stammte von dem italienischen Landy). Wir näherten uns Idri. Die Piste ist bis zuletzt gut markiert. Uns ist aufgefallen, daß wir auf der gesamten Strecke keine Tiere gesehen haben. In der Oase vor Idri sind wir erst einmal unseren Müll losgeworden. So abstoßend die Müllfelder vor den Orten

auch wirken, sie sind die beste und einzige Möglichkeit, den Müll unterzubringen. Dann fuhren wir zur Tankstelle in Idri. Dort standen bereits 3 französische Geländefahrzeuge. Es gab kein Nafta (Diesel). Aber Wasser war zu haben. Es kam aus einem Schlauch und war somit ideal, um unseren Brauchwassertank aufzufüllen. Der Tankwart schenkte uns auch noch frische Datteln. Dann verwies er uns an eine 30 Kilometer entfernte Tankstelle. Wir machten uns auf den Weg und hatten dort wirklich Glück und bekamen Nafta. Unser nächstes Ziel war die Fahrt über die Dünen



nach Ubari. Vor dieser Piste hatte ich ein sehr merkwürdiges Gefühl. Es war so etwas wie eine totale Abneigung. Das hatte ich Jörgen bereits mehrfach mitgeteilt, aber er hatte meine Bedenken inzwischen



zerstreut. Nach der Aussage des Tankwartes sollte auch von diesem Ort aus eine Piste über die Dünen führen. Da wir jedoch keinerlei Beschreibung von hier aus haben, fuhren wir wieder zu einem beschriebenen Pistenbeginn zurück. Er liegt von Idri aus an der Teerstraße nach Brak, ca. 2 Kilometer vor einem kleinen Umspannwerk. Die Piste ist zu Beginn überhaupt nicht sandig. Sie führt zunächst kurvenreich über dunkles Gestein hinunter in ein Tal (ca. bei km 11). Dieses Tal muß durchquert werden. Teilweise ist es eine Sebkhah, deshalb ist Vorsicht geboten. Es führen einige sichere Wege über die Ebene. Auf der südlichen Seite ging es

dann einen Abhang hoch und wir befanden uns in einem Palmenanbaugebiet. Wir ließen die Luft auf 2 bar ab, da der Untergrund zunehmend sandiger wurde. Hier hielten wir uns rechts, bis wir an die ersten Minisicheldünen kamen. Leider war es wieder um die Mittagszeit und wir konnten im Sand überhaupt nichts erkennen. Deshalb war erst einmal eine längere Pause angesagt. Am späten Nachmittag

brachen wir auf. Zunächst war alles recht einfach. Wir folgten zwei frischen Spuren über die Minidünen, die den MAN springen ließen. Es folgte eine flache Düne. Oben angekommen folgten wir kilometerweit einem Dünental. Eine kleine Dünenüberquerung verlief problemlos. Die Landschaft war sehr malerisch. Palmen und Tamarisken und dann wieder nichts als Sand. Die frischen Spuren führten direkt nach Süden. Hinter einem Palmenhain war die erste größere Düne zu überqueren. Aber auch die haben wir beim zweiten Anlauf bezwungen. Wir folgten weiterhin den Spuren und standen



plötzlich vor einer Abfahrt, die den Leuten in der Gegenrichtung wohl arge Schwierigkeiten bereitet hatte. Es waren Spuren in alle Richtungen zu sehen und die Bemühungen, hier hinaufzukommen waren nicht zu übersehen. Bevor wir hier herunterfahren wollten wir probeweise doch noch den Koordinaten aus dem Ohin-Buch folgen, die etwas weiter nordöstlich verliefen. Ich war schon ziemlich kaputt von dem Abgehen der Dünen und diesmal erkundete Jörgen einen Dünenquerriegel. Aus meiner Sicht sah alles ganz eben aus. Da Jörgen mir auch noch ein Zeichen gab, fuhr ich los. Doch meine Sichtweise war



Illusion, denn es handelte sich doch um eine Dünenüberquerung. Ich erschrak so, daß ich nur 2/3 der Düne schaffte. Dort war ich den Tränen nahe, denn Jörgen wußte genau, wie ich es hasse, den MAN über Dünen zu fahren. Ich wollte nie wieder fahren. Nach dieser Überquerung fanden wir überhaupt keine Spuren mehr, nicht einmal ansatzweise. Also drehten wir wieder, um den frischeren Spuren nach Süden zu folgen. An der o.a. Düne, die nicht einmal sehr hoch war, hatte Jörgen plötzlich enorme Schwierigkeiten. Nach mehreren Anläufen fuhr er einen großen Bogen, um noch mehr Schwung zu

haben. Da reagierte die Lenkung nicht mehr richtig. Jörgen vermutete Weichsand, fuhr weiter und schaffte die Düne. Ich hatte jedoch während der Anfahrt ein leicht schräggehendes Vorderrad bemerkt und machte Jörgen darauf aufmerksam. Schlagartig wurde er sehr ernst. Die Spurstange war verbogen und die Räder standen leicht V-förmig nach außen. Vor allem das rechte Vorderrad ließ sich nicht mehr geradestellen. Jörgen war ziemlich ratlos. So etwas durfte bei einem Geländefahrzeug nicht passieren.

Davon hatte er auch noch nicht gehört. Und der MAN hatte bei weitem noch nicht sein zulässiges Gesamtgewicht erreicht.



An ein Weiterfahren war natürlich nicht zu denken. Wir mußten die bekannte Strecke zurück zur Straße. Langsam und vorsichtig fuhren wir weiter. Der rechte Reifen durchpflügte den Sand. Eine kleinere Düne haben wir so geschafft. Vor der zweiten kleineren Düne hatten wir zu wenig Schwung. Jörgen fuhr vorsichtig einen größeren Bogen und saß plötzlich im Weichsand fest. Da halfen nur noch die Schaufeln und die Sandbleche. Aber auch diese Düne schafften wir. Dann standen wir vor der größeren Düne beim Palmenhain. Sie war von dieser Seite eigentlich nicht hoch. Probleme

machte nur der steile Absatz, den wir nicht schafften. Jörgen holte wieder weit aus und saß natürlich wieder im Weichsand fest. Also wieder buddeln und alle 4! Sandbleche unterlegen. Und das bei noch fast 50°C in der untergehenden Sonne. Als der Wagen frei war, bat Jörgen mich, die Dünen abzugehen, damit wir vielleicht einen besseren Übergang finden, aber ich war völlig erschöpft. Nichts ging mehr. Es wurde dunkel. „Noch einen letzten Versuch, vielleicht klappt es ja.“ Jörgen war immer noch optimistisch und ich stieg ein. Der MAN fuhr mit dem Schwung an, der bei diesen Rädern eben möglich ist und hielt auf den Übergang zu. „So eine Scheiße, ich kann nicht mehr lenken!“, das war das letzte, was ich hörte, bevor der MAN im Weichsand der Düne rechts neben dem Übergang landete. Diesmal saßen wir richtig schön fest, weil es auch noch bergab ging und der MAN mit der Schnauze in der Düne hing. Die Hinterräder hatten sich auch eingegraben. Jörgen wollte hier so übernachten. Auch er hatte keine Lust mehr zum Buddeln. Zudem war es dunkel. Ich hatte Bedenken, weil man das Fahrzeug von der anderen Seite nicht sehen konnte. Was ist, wenn doch jemand hier entlangfährt. Ziemlich frische Spuren waren ja da. Der kommt dann über den Dünenkamm gesauert und landet direkt auf dem MAN. Ich hatte ein mulmiges Gefühl. Jörgen ließ sich überzeugen und wir fingen erneut an zu buddeln und die Bleche unterzulegen. Nach einigen Versuchen bezweifelte ich, daß wir jemals wieder aus diesem Schlamassel herauskommen. Plötzlich bewegte sich der Wagen und Jörgen fuhr ca. 15 Meter rückwärts bevor er wieder anhielt. Wir standen zwar immer noch mitten auf der Piste, aber mit diesem Übernachtungsplatz war ich einverstanden. Als Absicherung setzte Jörgen ein



Blinklicht auf das Dach. Jörgen wußte immer noch nicht, was er nun machen wollte. Es war eine mittlere Katastrophe. Weiterfahren konnten wir jetzt überhaupt nicht mehr, da die Stellung der Vorderräder die vollendete V-Form angenommen hatte. Der Wind war heftig und im MAN alles voller Sand. Das war uns jedoch im Moment völlig egal. Jörgen holte sich die Reparaturanleitungen für den MAN (immerhin mehrere Ordner) und suchte nach Anleitungen für die Spurstange. Er fand folgenden Satz: „Eingriffe bei der Spurstange sind nicht erlaubt!“ Das war alles! Sehr ermutigend! Wir wußten im Moment eigentlich überhaupt nicht, wie es weitergehen sollte. Deshalb beschlossen wir, so wenig Wasser wie möglich zu verbrauchen. Ansonsten haben wir an diesem Abend sehr wenig miteinander gesprochen. Jeder hing seinen eigenen Gedanken nach. Ich grübelte nachts auf meinem sandigen Schlafsack darüber nach, wie lange wir wohl warten wollen, bis jemand vorbeikommt. Im Geiste sah ich mich schon die 40 Kilometer bis zur Teerstraße in der Nacht wandern. Ich überlegte, wieviel Wasser

ich wohl mitnehmen müßte. Da ich auch ungeübt bin, wäre am Tag zu gehen, für mich unmöglich, denn soviel Wasser könnte ich niemals tragen. Da hatte ich so mein Erlebnis im Wadi Mathendous, wo ich bei einer (kleinen) Wanderung einen irrsinnigen Durst verspürte und völlig erschöpft war. Hier kam noch der Sand dazu. So habe ich sehr schlecht geschlafen, hatte Krämpfe, nur noch diese Gedanken im Kopf und immer wieder Sand im Mund. Jörgen ging es genauso. Er fühlte sich 20 Jahre älter.

Samstag, 31. Juli 1999

Morgens sind wir noch vor 6 Uhr aufgestanden. Die Sonne begann gerade aufzugehen. Jörgen nahm mein rotes T-Shirt und brachte es als Signal-Flagge auf dem MAN an. Dann zeigte er mir den Umgang mit Rauchfackeln, die ich mitnehmen sollte, wenn ich nach anderen Fahrzeugen Ausschau halte. Es



war weiterhin sehr windig. Also baute Jörgen sich einen Sand- und Windschutz aus Tisch und Stühlen und legte sich unter das Auto. Ich schnappte mir die Rauchfackeln, das Walki-Talki und den Fotoapparat. So suchte ich zunächst eine bessere Überfahrt über die Düne. Ganz rechts, an den riesigen Dünen, fand ich eine Möglichkeit. Aber auch auf dem Weg dorthin gab es einige Weichsandstellen. Ich schoß einige Fotos und setzte mich dann auf eine höhere Düne, um Ausschau nach anderen Fahrzeugen zu halten. Gesehen habe ich gar nichts. Jörgen arbeitete inzwischen unter extremen

Umständen. Er war trotz des Windschutzes einem ständigen Sandstrahlgebläse ausgeliefert und schimpfte, weil er seine Augen nicht öffnen konnte. Dabei hatten wir rund um den MAN alles mit Stühlen, Kistendeckeln usw. abgedichtet. Außerdem mußte er unter dem MAN ein Loch zum Untersetzen des Wagenhebers buddeln, was nicht so einfach war, da immer wieder Sand nachrutschte. Die Sandbleche, auf denen er lag, waren auch im Weg. Jörgen wollte von unten mit den Wagenhebern die Spurstange hochbiegen, während von oben das Gewicht des Fahrzeuges helfen sollte. Ich hatte inzwischen genug Fotos gemacht und ging mit Fernglas, Rauchfackeln und Walki-Talki bewaffnet die mögliche neue Route ab. Die Strecke gefiel mir und so lief ich bis zum Palmenhain. Als ich mich dann wieder



auf den Rückweg über die große Düne machte, sah ich eine Fata Morgana. Da kamen doch tatsächlich zwei Fußgänger über die Düne. Ich konnte es gar nicht glauben und lief auf die beiden zu. Mist, daß ich jetzt nur das Fernglas dabei hatte und keinen Fotoapparat. Es waren zwei Jugendliche, schätzungsweise 18 Jahre jung. Sie hatten lediglich eine 1,5l-Wasserflasche im Innenbeutel dabei und wollten nach



Idri. Die Unterhaltung war etwas mühsam, da der eine lediglich etwas italienisch sprach. Und mein Arabisch ist leider noch nicht so gut. Ich fragte sie, ob sie den Mann am Auto oben in den Dünen gesehen haben. „Si!“ Jörgen hatte also schon etwas unternommen. Wir verabschiedeten uns und die beiden gingen weiter. Ich stürzte die Düne hinauf und auf Jörgen zu. Der hatte inzwischen Erfolg mit dem Hochbiegen der Spurstange. Die Räder stellten sich immer mehr parallel zueinander. Er erzählte mir, wie es ihm inzwischen erging: „Als ich gerade unterm MAN hervorkroch, um die Radstellung zu überprüfen, kamen doch zwei Fußgänger auf mich zu!“

Jörgen war genauso überrascht wie ich und bot ihnen Wasser an. Aber das lehnten sie dankend ab. „Wenn ich jetzt noch Bedenken wegen des MAN gehabt hätte, dann hätte ich den Jungs einen Zettel



mitgegeben. Aber es sieht wirklich gut aus!“ Jörgen hatte es tatsächlich geschafft. Die Räder standen wieder parallel. So können wir jedenfalls vorsichtig weiterfahren. Aber einsame Pisten konnten wir auf keinen Fall mehr fahren. Auch wollten wir so auf keinen Fall mehr im Sand fahren. Unsere geplante Akkakus-Tour fiel damit leider aus und wir mußten Omar benachrichtigen, dem wir unsere Ankunft gefaxt hatten. Wir packten die Sachen alle ein und Jörgen spülte sich erst einmal den Sand aus Mund, Nase, Augen und Ohren.

Dann fuhren wir los. Hoffentlich hält die Spurstange. Vorsichtig fuhren wir die Strecke entlang, die ich vorher „ausguckt“ hatte. Problemlos erreichten wir den Palmenhain. Von dort aus folgten wir unseren eigenen Spuren. Aber bereits um 11 Uhr war die Sonne so gleißend, daß kaum was zu erkennen war. Vor den letzten kleinen Sicheldünen hatte ich echt Angst. Hält die Spurstange das Gehüpfe aus? Langsam fahren ging nicht, denn dann wären wir im Sand versunken. Ich stieg aus und schaute nicht hin. Jörgen hüpfte mit dem MAN über die kleinen Verwehungen. Ich jubelte, denn das Fahrzeug hatte diese Tortour (unter diesen Umständen) „heil“ überstanden. Am Ende des Sandfeldes, unmittelbar an der Sebka lud eine kleine Palmengruppe direkt zur Pause ein. Wir waren beide völlig erschossen und so versandet, daß wir erst einmal duschen und schlafen mußten. Die Temperatur betrug draußen 44,3°C und drinnen 40,2°C. Es war hier völlig idyllisch. Der böige Wind hielt uns allerdings im Auto fest. Wir fingen an, über das Erlebte zu reden, was bis jetzt nicht so recht möglich war. Endlich konnten wir auch wieder eine Kleinigkeit essen. Nachts haben wir sehr geschwitzt, da der Wind ganz plötzlich nachgelassen hat. Kein Lüftchen war mehr zu spüren. Um 4 Uhr morgens hatten wir draußen noch über 33°C. Im Auto waren es noch über 34°C.



Sonntag, 1. August 1999

Wir haben beschlossen, noch einen Tag hierzubleiben, auch wenn es sehr warm ist. Wir werden nur noch auf der Straße fahren, weil wir extreme Lenkbewegungen vermeiden sollten, um nicht einen Bruch der Spurstange zu riskieren. Deshalb ist dies hier die letzte Möglichkeit, fernab allen Lebens (bis auf die Wespen, Fliegen und Vögel) zu entspannen. Langsam kam wieder Wind auf. Dennoch



wurde es sehr schnell wärmer. Im Auto kontinuierlich ca. 2°C mehr als draußen. Wir schrieben Postkarten (diesmal nur die notwendigsten) und ich fing an, das interessante Buch von Nikolaus Benjamin Richter zu lesen „Unvergessliche Sahara“. Es ist ein sehr spannendes Buch. Ich konnte mir die geschilderten Situationen bildlich vorstellen, weil ich schon mal da war. Obwohl die ganze Expedition einen militärischen Charakter hatte (was in den Schilderungen Richters verschwiegen wird), ist es durchaus zur Lektüre zu empfehlen. Zumal in einem Nachwort von Herausgeber

Michael Rolke der Hintergrund der abenteuerlichen Fahrt zum Waw en Namus dargestellt wird. Wir konnten von unserem Stellplatz aus das Tal gut übersehen. So blieb eigentlich kein Fahrzeug unbemerkt, daß die Strecke Idri-Ubari über die Dünen nehmen wollte. Es fuhr nur keines.

Montag, 2. August 1999

Morgens standen wir schon recht früh auf und haben alles zusammengepackt. Dann verließen wir die kleine Idylle. Ich war schon mächtig gespannt, wie der MAN auf den nächsten 20 Pistenkilometern mit der defekten Spurstange zurechtkam. Wir hatten keine Probleme. Es wurde immer heißer. Solch hohe Temperaturen wie in diesem Jahr hatten wir in Libyen bislang noch nicht erlebt. Bis auf die Tankstelle,



bei der wir vor ein paar Tagen getankt hatten, waren bis nach Brak alle geschlossen. In Bargan versuchte ich die Postkarten loszuwerden. Die Post hatten wir relativ schnell gefunden. In dem rechteckigen Raum befand sich in der rechten hinteren Ecke eine ca. 1,70 m hohe Mauer mit einer rechteckigen Öffnung in der Mitte. Mehrere Männer, in ihren blauen und weißen fußlangen Gewändern, standen auf den Bänken davor und hingen über der Mauer. Weitere saßen auf den Bänken und versuchten zu telefonieren. Für mich war über der Mauer an der hinteren Wand zunächst nur Ghadhafi im

Großformat zu erkennen. Einige der über der Mauer hängenden Männer machte mir Platz. So erkannte ich durch das Guckloch, daß auch hinter der Mauer noch zwei Männer saßen. Der ältere nahm mir meine Postkarten ab. Aber ihm war nur die Briefmarkengebühr innerhalb von Libyen bekannt (100 Dirham). Ich sollte auf den Mann warten, der die Tarife kennt – zunächst 5 Minuten. Daraus wurde dann eine Viertelstunde und dann eine Stunde. Das dauerte mir dann doch zu lange. Gerade als ich zum MAN zurückging, kam der Mann an, der die Tarife kennt. Er führte mich zu einer Tür, hinter der die besagten Marken lagerten. Diese war leider verschlossen. Er wollte denjenigen holen, der den Schlüssel hat (das ist nicht der, der die Tarife kennt!). Nach einiger Zeit kam der ältere Mann auf mich zu, der mir ganz zu Anfang die Karten abgenommen hatte, und teilte mir mit, daß der Mann mit dem Schlüssel nicht aufzufinden war. Frühestens in einer Stunde könnte er da sein. Na, ja, wir werden doch die Karten auch noch bei einer anderen Post loswerden! Deshalb begaben wir uns weiter auf den Weg nach Brak. In Qardah, dem nächsten größeren Ort, starteten wir einen weiteren Versuch. Wir fuhren die Gebäude am Richtfunkmast an und ich ging mit den Postkarten auf die Suche nach einer Abnahmestelle. Ich klopfte im ersten Haus an. Drei Männer kamen auf mich zu. Sie betrachteten die Karten. Der eine gab zu bemerken, daß die aber nicht aus Libyen sind. Ich gab ihm recht. Es waren Aufnahmen aus Mali. Die Karten hatten wir für einen guten Zweck erworben. Das Geld war für die Schule in diesem Ort bestimmt. „Die Marken gibt es weiter hinten in der Stadt, können wir nicht ein Foto haben?“ Fotos, eines der begehrtesten Artikel in Nordafrika. Jörgen machte 2

Fotos mit der Sofortbildkamera. Es ist unglaublich, wie zufrieden die Leute sind, wenn ihnen so ein Foto in die Hand gedrückt wird. Ein Mann, der lange in England gelebt hat, fuhr mit uns zur Post. Der Raum sah ähnlich aus, wie der in Bargan. Ebenso wurden die Telefone umlagert. Leider war der Mann für die Briefmarken nicht da. Ein anderer fragte mich, von welcher Oil-Company wir wären. „Nach 11 Uhr wird es zu heiß, da möchte keiner mehr arbeiten.“ Unser Führer staubte



noch eine Cola und einen Kugelschreiber ab. Dann fuhren wir weiter. Auf dem Weg nach Brak kamen wir an einem Monument vorbei, das einen Reiter (Berberführer?) zeigt. Die Erläuterung dazu war abgebaut worden. In Brak versuchte Jörgen es nochmal mit der Post, aber die öffnet für die Briefmarken erst morgen wieder. Man konnte nur telefonieren. Mit unseren Postkarten begaben wir uns auf die lange Strecke nach Asch Shwayrif. Es war sehr heiß. Der Verkehr nahm deutlich ab. Auch die Landschaft änderte sich. Zunächst standen einige schwarze Kegelberge in der Gegend herum. Dann kam eine braune Geröllwüste, in der ab und zu kleine Bäume wuchsen. Es folgten wieder schwarze und braune Tafelberge und zum Schluß die Reg mit breiten, baumbestandenen Wadis. Zweimal querten

wir die Man-made-River-Piste. Etwas abseits dieser Piste lag ein herrenloses Stop-Schild herum. Jetzt liegt es nicht mehr dort. Die Luft und der Himmel sahen ganz merkwürdig aus. Bei uns in Deutschland hätte es sicher geregnet. Hier kam nur ein kleiner Sturm auf, der den Sand durch die Gegend wirbelte. Ein kleiner Sandsturm! In dieser flachen Landschaft war es schwierig, einen Stellplatz zu finden. Wir versteckten uns hinter alten Erdarbeiten (Erdwällen). Endlich hatten wir auch wieder nachts Wind. Morgens um 7 Uhr waren draußen herrliche 24°C und drinnen 26,5°C.

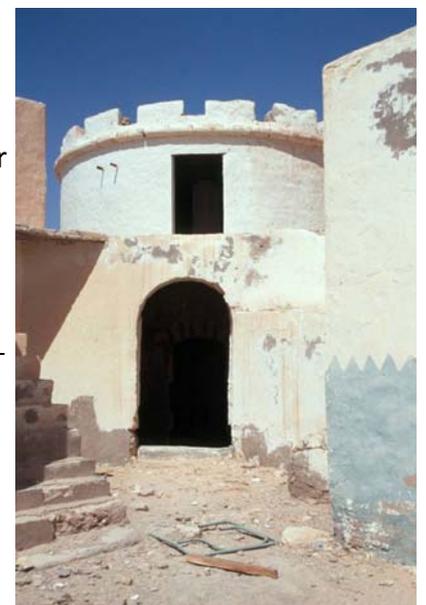
Dienstag, 3. August 1999

Die Klamotten im Auto waren etwas klamm. Also hatten die Wolken gestern doch höhere Luftfeuchtigkeit mit sich gebracht. Es war lange nicht so heiß wie gestern. Kurz vor Shwayrif fielen uns sofort die vielen Viehbehausungen auf. Wir hielten auf den Richtfunkturm zu. Da ich keine Lust mehr hatte, fragte Jörgen nach der Post. Sie war direkt gegenüber. Mit unseren Postkarten betrat er hoffnungsfroh das Gebäude. Als er nach kurzer Zeit wieder erschien, schwante mir nichts Gutes. Er ist zu einem Gebäude weitergeschickt worden, auf dem ein Telefon und ein Fax abgebildet

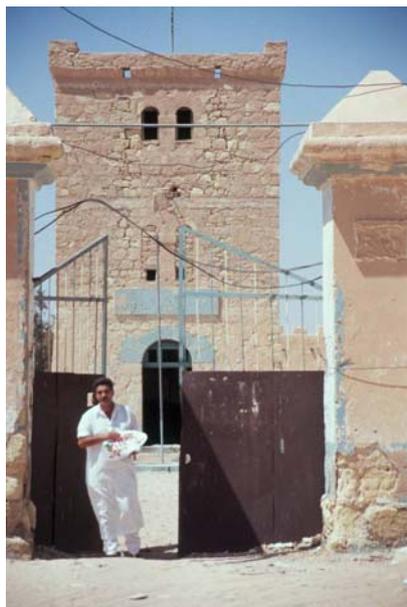


sein sollen. Wir begaben uns auf die Suche und haben es sogar gefunden. Leider gab es auch dort keine Briefmarken. Jörgen versuchte es deshalb nochmal bei der Post. Kein Erfolg. Dann kam ein Mann auf uns zu. Er meinte, unser Fahrzeug schon mal in Ghat gesehen zu haben. Das konnte aber nicht sein, da wir bislang niemals dort waren. Der Mann kam aus Tripolis und heißt Nureddin Azumi. Er zeigte uns sein Projekt und erzählte uns einiges über Shwayrif. Das italienische Fort, das über hundert Jahre alt ist, möchte er in ein Touristen-Camp umbauen. Es wurde in den 60iger Jahren als Hospital und dann als Schule genutzt. Es ist das einzige Fort in Libyen, das an den vier Ecken zusätzliche Innenräume hat. Die Bewohner von Shwayrif haben vor ca. 30 Jahren noch als Nomaden in Zelten hinter den Bergen gelebt. Die Kinder sind dann

im Fort zur Schule gegangen. Erst 1987-1989 wurden im Ort selbst Schulen gebaut und das Fort nicht mehr genutzt. Jetzt möchte er es zu dem besagten Touristencamp ausbauen. Ein Hotel mit Restaurant, in dem einheimische Speisen angeboten werden, ein Café und Nomaden-Zelte sowie Zeltmöglichkeiten für Touristen im Innenhof. Mr. Azumi will das Camp bis Oktober 1999 fertiggestellt haben. Angesichts des heutigen Zustandes ist dieser Zeitpunkt mehr als fraglich. Mr. Azumi ist davon überzeugt, daß das Camp ein Erfolg wird. Shwayrif liegt ungefähr in der Mitte zwischen Tripolis und Ubari. Mr. Azumi verspricht sich Touristengruppen, die eine Nacht in seinem Camp Pause machen werden, bevor sie weiterfahren. Hoffentlich hat er recht, ich gönne' es dem sympathischen Menschen. Allerdings werden Individualreisende diesen Ort wohl nicht so häufig anfahren. Wir besichtigten das Fort mit Mr. Azumi und dem Bauleiter, Ahmed. Jörgen und die beiden Männer verschwanden in einem Wehrturm. Ich wollte noch fotografieren und folgte nur einen Moment später. In diesem Moment flog ein riesiger Schwarm Fledermäuse so knapp über meinen Kopf hinweg, daß ich mich unwillkürlich etwas duckte. Auch in den Gewölben hingen die Tiere von der Decke. Ich bekam keine Luft mehr und mir wurde etwas übel. Deshalb war ich froh, als wir über die Mauer wieder an die Luft kamen. Ich bezweifle bis heute, daß dieses Camp



rechtzeitig fertig wird. Vielleicht teilt irgend jemand uns mal seine Erfahrungen mit. Die Telefonnummer von Mr. Azumi ist im Info-Teil aufgeführt. Jörgen ließ noch einen großen AMR-Aufkleber und einen Katalog dort, weil Mr. Azumi sich sehr dafür interessierte. Anschließend verabschiedeten wir uns herzlich. Als wir abfahren, fiel mir ein, daß wir immer noch kein Brot hatten. Also fuhren wir wieder zurück und fragten nach einem Bäcker. Inzwischen waren dort mehrere Bekannte von Mr. Azumi eingetroffen. Einer fuhr los und besorgte uns 4 Brote. Geld wollte er keines, auch keine Cola. Aber so ein Auto wie den MAN, den hätte er gerne, weil er dann immer hinter den Kamelen herfahren und darin wohnen



und schlafen könnte. So müßte er nicht immer zurückfahren. Leider konnten wir ihm unser Auto aber nicht für den Preis überlassen. Mr. Azumi hat auch Kamele. Auf unsere Frage hin, wie viele es wohl seien, hatte er nur eine Antwort: „Viele, sehr viele.“

Wir begaben uns auf den Weg nach Gariyat. Dort sollten lt. Mr. Azumi alte Häuser sein, die wir uns unbedingt ansehen sollten. Übrigens, unsere Postkarten führten wir weiterhin spazieren.

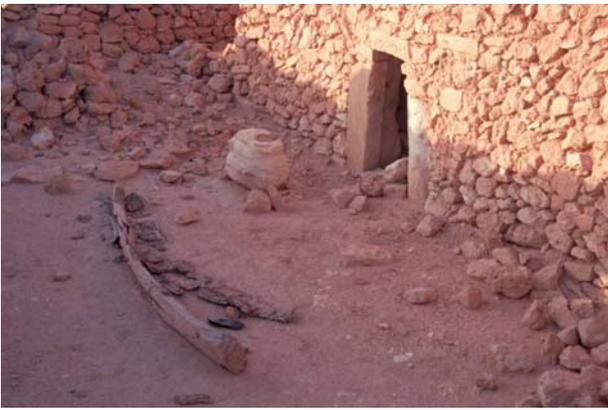
Gariyat liegt direkt an der Abzweigung nach Darj/Ghadames. Wir fuhren zunächst weiter nach Norden und damit in das Wadi Ghirza hinab. Über einen Müllplatz folgten wir dem Wadi nach Osten, immer in der Hoffnung, etwas Interessantes zu entdecken. Etwas abseits der Piste machten wir Pause. Ich schaute im „Göttler“ nach, um evtl. etwas über Gariyat und Mr. Azumi's alte Häuser zu erfahren. Da wurde mir klar, daß die Häuser an der Straße gemeint sind. Als wir in das Wadi hinabfuhren, bemerkten wir an einem Hang auf der rechten Seite Häuser, die aber gar nicht so sehr einen unbewohnten Eindruck machten. Am späten Nachmittag fuhren wieder dorthin. Die niedrigen Häuser liegen

dem Kastell von Gariyat gegenüber auf der anderen Straßenseite. Sie waren aus Naturstein und zum Teil in den Felsen hineingebaut. Palmenstämme dienten als Deckenabstützung und Palmwedel als Dachdeckung. Eigentlich machte es gar keinen rechten Spaß, die Häuser zu erforschen, da es immer noch ziemlich heiß war. In den Häusern fand Jörgen einige Sachen, einen alten Holzpflug, eine Schere, eine Pfeile und noch so'n Werkzeug, das ich nicht zuordnen konnte. Unser nächstes Ziel war das Kastell von Gariyat. Es liegt auf der



anderen Seite der Straße und ist nicht zu übersehen. Wir parkten den MAN vor dem Tor und gingen in den Innenhof.

Eintritt wurde nicht verlangt. Jörgen meinte zunächst, daß es auch ein italienisches Fort ist, wie in Shwayrif, aber wir fanden auch Wände, die aus riesigen Steinquadern gebaut waren. Ungewöhnlich für italienische Forts. Göttler ist in seinem Buch der Ansicht, daß auf den Kern eines römischen Burgfriedens in türkischer Zeit eine Wehranlage gebaut wurde. Also ich weiß es nicht und wer es genau wissen will, soll selbst hinfahren. Wir beeilten uns, denn wir wollten vor Sonnenuntergang noch einen großen Wehrhof besichtigen, der ein paar Kilometer westlich in dem Ort Gariyat el Garbia liegt. Wir fuhren ungefähr 8 Kilometer in Richtung Darj/Ghadames, um dann auf eine kleine Straße



nach Norden abzufahren. Wir passierten ein Umspannwerk und fuhren in das Wadi hinunter in den Ort hinein. Auf der gegenüberliegenden Seite liegt auf einem Hügel der römische Wehrhof. Nachdem wir einige Zeit vergeblich eine Auffahrt gesucht hatten, stellten wir den MAN am Fuße dieses Hügels ab und stiegen zu den Ruinen hinauf. Der Wehrhof ist z.T. ziemlich verfallen, aber man bekommt einen Eindruck von der Größe dieses Bauwerkes. Auf den umliegenden Hügeln sind Signaltürme zu erkennen, mit deren Hilfe sich die Bewohner im Angriffsfall untereinander ver-

ständigten. Plötzlich kamen drei Männer den Hügel hinauf. Sie sprachen mich jedoch erst an, als ich mich auf einen Felsen setzte, um den tollen Blick über die Ebene in der untergehenden Sonne zu genießen. Verstanden habe ich nur „Markes“. Wahrscheinlich kostete die Besichtigung des Wehrhofes Eintritt. Als sie merkten, daß ich sie nicht verstand, gingen sie wieder. Am MAN waren sie dann wieder da und redeten von „Markes“. Jörgen holte die Sofortbildkamera und machte Fotos von den Männern vor dem MAN. Eine Einladung zum Essen lehnte er diplomatisch ab. Glücklicherweise zogen alle drei davon. Sie strahlten, wedelten mit ihren Fotos und winkten uns zu, als wir an ihnen vorbeifuhren. Wir begaben uns zur Straße zurück und schlugen uns bald links davon in eine Senke. Dann genossen wir den phantastischen Sternenhimmel. Sternschnuppen entdeckten wir jedoch nur wenige.



Mittwoch, 4. August 1999

Morgens war es angenehm kühl. Draußen hatten wir nur 21,3°C. Wir fuhren nach Gariyat zur Post. Vor dem Gebäude hing ein herrlicher gelber Briefkasten. Jörgen ging hinein. An der gegenüberliegenden Wand hing ein großes Plakat. Es stellte dar, wie eine Postkarte auszufüllen ist. Große Pfeile zeigten auf das Feld, wo die Briefmarke hingeklebt werden soll. Aber es gab keine Briefmarken. Vielleicht in Mizda oder in Tripolis. Aber ganz sicher war niemand. Unsere Postkarten und wir fuhren weiter. Die Strecke führte auf einem Plateau entlang, in denen Wasser tiefe Einschnitte hinterlassen hat. Ab und zu war die Gegend kurze Zeit langweilig und eben, dann ging es wieder hinab in ein Wadi und kurzerhand wieder hinauf auf ein Plateau. Ungefähr auf halber Strecke zwischen Gariyat und Mizda steht ein Monument, ein grün-weißer Leuchtturm. Den sahen wir uns erst einmal an. Daneben war noch ein Gebäude, vor dem ein Mann schlief. Er ließ sich durch unsere Anwesenheit nicht stören. An dem Monument war auch eine arabische Schrifttafel angebracht, die wohl den Sinn des Ganzen vermittelte. Leider kamen die paar Worte, die ich kannte, in dem Text nicht vor.



Zwanzig Kilometer weiter steht auf der rechten Seite ein Mausoleum auf einem Hügel. Natürlich haben wir uns auch dieses Bauwerk eingehend angesehen. Dann brauchten wir eine Pause. Diese Mittagspausen wurden immer länger, was uns kaum auffiel. Von diesen 3 Stunden Pause haben wir 2 Stunden geschlafen. Es war auch einfach viel heißer, als in den Jahren zuvor. Im weithin sichtbaren Mizda half uns ein junger Mann, die Post zu finden. Jörgen verschwand in dem Gebäude. Drinnen hing ein schöner gelber Briefkasten, aber Briefmarken gab es nicht. Grundsätzlich gibt es wohl welche, aber nicht um diese Zeit. Die jetzige Besetzung ist nur für das Telefonieren zuständig. Briefmar-

ken soll es nur um 7 Uhr morgens geben. Jörgen wurde jedoch zu einem Gebäude schräg gegenüber geführt, auf dem ein gelbes Telefon und ein Fax leuchteten. Hier arbeitete der Mann, der hauptberuflich in der Post für Briefmarken zuständig ist und nebenbei privat den Telefon- und Faxladen betrieb. Er erklärte sich bereit, uns auch außerhalb seiner Zeit Briefmarken zu verkaufen und verschwand mit Jörgen in der Post. Wir klebten die heißersehten Marken auf die Karten und Jörgen steckte sie in den schönen gelben Briefkasten. Weg waren sie! Ob und wann sie wohl ankommen? Unser junger Helfer wollte uns noch zu einem Bäcker bringen, aber es ging uns beiden nicht so besonders gut – an Brot war gar nicht zu denken. Er freute sich, daß er uns hatte helfen können. Ein Glas Wasser, das war alles, was er angenommen hat. Wir setzten ihn an seinem Ausgangspunkt ab und fuhren weiter in Richtung Tripolis. Neben der Straße einen Stellplatz zu finden, ist hier nicht einfach. Noch schwieriger wird es allerdings, wenn wir erst den Jabal Nafusah hinabgefahren sind. Deshalb schlugen wir uns bald in die kleinen Hügel neben der Straße.



Donnerstag, 5. August 1999

Unter meinen Schuhen und besonders unter den Reifen hatten sich viele Asseln gesammelt. Die waren sicherlich ganz enttäuscht, als wir wegfuhrten und sie der Sonne preisgaben. Weiter ging es Richtung Tripolis. Urpötzlich wandelte sich die Landschaft: aus dem unfruchtbaren Gelände wurde ein



Anbaugesbiet von Oliven- und Obstbäumen und sogar Getreide. Plötzlich querte ein Fuchs die Straße. Er kam am helllichten Tag aus Richtung der bewohnten Häuser. Der Verkehr nahm zu. Wir fuhren nach Yfren, das malerisch am Abbruch des Nafusah-Gebirges liegt. Kurvenreich ging es den Abbruch hinunter, immer mit toller Aussicht über die Jifarah-Ebene. Unten angekommen, präsentierte die Landschaft sich wieder steppenartig und es wurde zunehmend heißer. Auf der Strecke nach Surman an der Küste ergaben sich erst auf dem letzten Kilometer Orientierungsschwierigkeiten. An einer Verzweigung hätten wir links statt

rechts fahren müssen. So juckelten wir auf unbefestigten Straßen durch einen kleinen Vorort, bis wir auf die vielbefahrene Küstenstraße trafen. Langsam fuhren wir in Richtung Grenze. An der Tankstelle, die unsere letzte Tankmöglichkeit vor der Grenze darstellt, hielt gerade der Tankwagen. Die gesamte Tankstelle wurde mit Ketten vor den Einfahrten gesperrt. Mit uns warteten einige Pkw's vor der Absperrung. Einigen Männern dauerte das ganze zu lange und sie füllten sich einen Kanister mit Benzin ab und verschwanden. Einer von ihnen, der einen dicken BMW fuhr, tippelte auf viel zu kleinen Damensandalen, die gerade mal halb unter seinen Fuß paßten, zur Zapfsäule, um seinen leeren Kanister mit Benzin zu füllen. Es sah einfach zu urig aus. Nach 40 Minuten wurden die Ketten von vier Leuten gleichzeitig entfernt. Es war der Start zu einem Autorennen. Die Motoren heulten auf und wohl dem, der schnell genug starten konnte. So wurden die Benzin-Zapfsäulen gestürmt. Glücklicherweise wollte keiner Nafta. Deshalb konnten wir in aller Ruhe tanken.

An der Grenze verlief auf libyscher Seite alles wie 1998. Zunächst mußte das Carnet an einer Bude auf der rechten Seite abgestempelt werden. Der Mann sprach deutsch. Die Polizei verlangte die kleinen weißen Kärtchen, die wir eigentlich dabei haben müßten. Ich machte ihnen klar, daß wir mit Visa eingereist seien und deshalb keine Kärtchen hätten. Also mußten wir den unteren Teil der weißen Ein- und Ausreisekärtchen ausfüllen. Übrigens, unsere Pässe sind nur bei der Ein- und Ausreise kontrolliert worden. Keine der Kontrollen im Land wollte unsere Pässe sehen. Auf den fehlenden Dreiecksstempel wurden wir nicht angesprochen. Jörgen gab noch das Nummernschild ab, behielt aber diesmal die In-

nenseiten vom Carnet. Dann durften wir weiterfahren. Es war ein kurzer, aber ereignisreicher Abenteueraufenthalt in Libyen.

Auf tunesischer Seite ging bei der Polizei gar nichts. Wir warteten eine ¾ Stunde, bevor wir überhaupt an das Häuschen fahren konnten. Die weißen Einreisekarten hatten wir inzwischen längst ausgefüllt. Beim Zoll wurde Jörgen mit dem MAN durchgewunken, mußte aber mit den Wagenpapieren und den Pässen zum Zoll zurück. Es wurde bereits dunkel, die Sonne war vor ein paar Minuten untergegangen. Die Computer waren inzwischen in den einzelnen Zollhäuschen untergebracht. Dort wurde das Carnet erstellt – für 14 Tage 1 TD. Als wir endlich abfahren konnten, war es schon ziemlich finster. Die Leute am Straßenrand waren z. T. sehr schlecht zu erkennen. Ein Mopedfahrer wäre von uns bei Gegenverkehr fast umgefahren worden, weil er ohne Licht fuhr. Wir übernachteten, wie bereits in den Jahren zuvor, in der Nähe eines Oued's. Es war sehr, sehr warm und außerordentlich schwül.

Nach ein paar entspannenden Tagen in Tunesien ging mal wieder eine interessante und überaus spannende Expeditionsfahrt zu Ende.

Reiseroute

