Libyen 2001

1. Anfahrt und Einreise

"Wir haben einen Platten!" Diese Aussage von Jörgen war höchst alarmierend. Es war Samstag, 11 Uhr und wir standen in den Bergen von Genua. Gegen Abend sollte unsere Fähre nach Tunis ablegen. Jörgen pumpte den Reifen wieder auf und wir fuhren die vielen Serpentinen auf schmaler Straße hinab nach Genua. Leider fanden wir auf Anhieb keine LKW-Werkstatt. Im Hafen angekommen, standen wir vor einem kleinen Betrieb, aber dort wurde gerade das Wochenende eingeläutet. Wir wurden zu einer anderen Werkstatt gelotst. Auch hier sollte bereits Feierabend sein. Doch wir hatten Glück, das kleine Loch im Schlauch wurde noch geflickt.

Beim Verladen auf die Carthage hatte ich starke Bedenken, dass der MAN noch mitgenommen wird. Zuletzt war sogar Jörgen nicht mehr sicher. Mit aller Kraft wurde ein PKW versetzt, die Seitenspiegel angeklappt und wir passen doch noch gerade auf die Fähre. Die tunesische Polizei war mit an Bord und bereits abends bildeten sich Schlangen an den einzelnen Abfertigungsstellen. Am nächsten Vormittag benötigten wir 3 Stunden für folgende Prozedur:

Deck 6:	Pässe und Personenkarten wurden kontrolliert
Deck 5 rechts:	Die Fahrzeug-Einreisepapiere wurden abgefertigt
Deck 5 links:	Hier folgte der Computerausdruck (Registrierung)

Die 3 Stunden waren auch nur möglich, da Jörgen und ich uns an verschiedenen Kontrollpunkten anstellten. Nur die o.a. Reihenfolge der Abfertigung musste stimmen. Wir lagen bereits 2 Stunden im Hafen von Genua, bis wir schließlich als letztes Fahrzeug die Fähre verließen. Polizei und Zoll war eine Sache von 10 Minuten und unser geliebtes Afrika hatte uns wieder.

Nach einer Tagesfahrt über die diesmal sehr belebte Inlandsstrecke kamen wir wie vereinbart um 11 Uhr an der libyschen Grenze an. Die Einreiseprozedur hatte sich in diesem Jahr geändert. Wir benötigten eine Einladung und mussten an der Grenze abgeholt werden. Diese Einreiseformalitäten haben wir lange vor Antritt mit der Agentur "Salo" und dessen libyschen Pendants "Sari" abgewickelt. Wir standen also an der Grenze, bestellt und nicht abgeholt. Jörgen versuchte laufend, Kontakt mit Sari oder Salo zu bekommen. Hier funktionierte das Handy noch. Irgendwann hat er jemanden bei Salo in Deutschland erreicht. Diese sandten sofort ein Fax nach Tripolis. 2 Stunden nach der vereinbarten Zeit erreichte Jörgen auch schließlich Sari per Handy. Unser geplanter Begleiter hatte angeblich eine Autopanne. Inzwischen war eine Familie an der Grenze eingetroffen, die lediglich eine Einladung hatte. Als der Mitarbeiter von Sari endlich kam, kümmerte er sich mehr um die andere Familie, denn mit unseren Papieren war alles in Ordnung. Schließlich verschwand er für 2 ½ Stunden und niemand wusste Bescheid. Selbst die Frau aus dem anderen Fahrzeug, die fließend Arabisch sprach erhielt keine Auskunft. Es war schon sehr nervig, mehr als 6 Stunden in großer Hitze an der Grenze zu stehen. Dann war plötzlich die Polizeikontrolle geschafft. Plötzlich klingelte Jörgens Handy. Es war Salo aus Rosenheim. Sie teilten uns mit, dass seit Montag, dem 2. Juli 2001 europaweit keine Touristenvisa mehr nach Libyen ausgestellt wurden. Der Grund war unbekannt. Das gab natürlich für Spekulationen und

Vermutungen ausreichend Gesprächsstoff. Schließlich waren wir abgefertigt und konnten auf der Küstenstraße nach Libyen einreisen. Eine Begleitung durch ein Reiseunternehmen wurde nicht gefordert.

2. Einstiegspiste und Fort-Piste

Unsere kleine Einstiegspiste südlich von Misratah hatten wir anhand der alten russischen Karten geplant. Der Beginn der Piste war durch Bauarbeiten schwer zu finden, wurde aber schnell eindeutig. Ein altes Gemäuer fand unser Interesse. War es eine ehemalige Karawanserei? Eine vorbeiziehende Kamelherde belebte jedenfalls unsere Phantasie. Ansonsten war die Piste öde und langweilig. Ab und zu mussten wir Stacheldraht vom Weg entfernen. Aber sie bot eine Alternative zur Strasse. In Abu Nijan bogen wir dann auf die sogenannte "Fort-Piste" nach Hun ab. Nach einigen kleineren Sandpassagen ging es auf eine schlecht zu befahrende Schotterpiste. Dann sichteten wir das erste Fort auf einem Hügel. Vor der Auffahrt lag ein altes italienisches Richtungsschild. Nach Hun waren es danach noch 136 km. Die Ruinenreste des Forts waren von Stacheldraht umgeben. Nicht weit entfernt entdeckten wir ein weiteres Fort. Nach einer anstrengenden Kletterei bei ca. 50°C boten sich uns jedoch noch gut erhaltene Mauerreste mit Zinnen und ein phantastischer Blick über die Ebene. Dann erreichten wir ein befestigtes Lager. Die umherliegenden Konservendosen bezifferten wir auf die Jahre 1924 bis 1928 (soweit das zu erkennen war). Überall lag Stacheldraht. Wir fuhren vorsichtig. Die weiteren, in der russischen Karte eingezeichneten Forts auf dieser Strecke stellten sich als Fragmente von Lagern heraus oder sie lagen auf Hügeln, deren Zufahrt wir nicht fanden. Und immer wieder Stacheldraht. Wir brauchten nur mal eine Weile den falschen Spuren zu folgen, schon war die Möglichkeit, zur richtigen Piste zu gelangen, durch auf dem Boden liegenden Stacheldraht versperrt. Dennoch erreichten wir über eine extreme Wellblechpiste den Schutt- und Müllplatz von Hun. Hier mussten wir durch, um auf die Straße nach Zilla und weiter nach Maradah zu gelangen.

3. Piste von Maradah nach Al Jagbub an der ägyptischen Grenze

Gleich hinter Maradah gerieten wir auf eine "Schüttelroad". Diese "Straße" schlägt alles, was wir bisher an Straßen erlebt haben. Von den 70 km Gesamtstrecke schlichen wir 60 km im Schritttempo dahin. Riesige, nicht zu umfahrende Schlaglöcher machten unserem armen MAN das Leben schwer. Es wäre besser gewesen, wenn diese Strecke niemals geteert worden wäre. Selbst schlechteste Pisten sind besser zu befahren. Diese "Straße" mündet in eine sehr gute Straße, die zu verschiedenen Ölfeldern führt. Unser Ziel war die direkte Strecke zur Oase Awila. Bis zum Ölfeld Sahel fanden wir eine Teerstraße vor. Erst von hier an befanden wir uns auf einer echten Piste. Die Richtung war durch große Spurstränge gekennzeichnet und eindeutig. Vom 2. Ölfeld an standen sogar Markierungstonnen dicht an dicht. In Awila auf dem Markt wurde eine erstaunliche Vielfalt angeboten. Allerdings

sind die Waren auch nicht ganz billig (wenn man uns nicht übers Ohr gehauen hat). Von Helmut Ottmans, der diese Strecke bereits gefahren war und uns ein Video zur Verfügung stellte, wussten wir, dass in Awila eine alte Koranschule existierte. Wir wussten nur nicht wo. Also irrten wir in der Gegend von Awila herum, trafen dabei auf einen vollbeladenen LKW, der in den Sudan wollte und landeten schließlich tatsächlich in der Altstadt von Awila mit der Koranschule. Die Koranschule fiel schon auf, leider hatte sie geschlossen. Wir waren natürlich wieder mittags an dieser Sehenswürdigkeit, das kennen wir schon. Gebaut worden ist sie von 1392 bis 1394 und sah mit ihren kegelförmigen Türmchen aus wie eine alte Karawanserei. Die Sonne stand fast senkrecht, als wir weiter nach Jalu fuhren. Hier sollte irgendwie die Piste nach Al Jagbub abgehen. Wir kurvten mit dem MAN durch Vorgärten, winzige Gassen und staubige Pistchen. Nichts zu finden. Die "Piste" stellte sich schließlich als Straße zur nächsten Oase heraus. Auch hier kurvten wir wieder durch den Ort, bis wir nach einigem Suchen den Pisteneinstieg fanden. Bereits nach wenigen Kilometern wurde der Sand sehr weich und wir mussten die Luft in den Reifen ablassen. Das stellte sich als hervorragende Idee dar, denn es folgten noch viele Kilometer mit Weichsand. Tückische Weichsandstellen machten auch uns das Leben schwer. Trotz Luftreduzierung saßen wir manchmal fast fest. Die Piste war in größeren Abständen mit Tonnen markiert. Aber man ist immer in Versuchung, den vielen ausgeprägten Spuren zu folgen, zumal sich der Sand in Tonnennähe als sehr weich erwies. Wir folgten häufiger anderen Spuren. Dennoch waren wir vorsichtig. Die Spuren können, müssen aber nicht in unsere Richtung führen. Im Endeffekt haben wir uns "lose" an die Tonnen gehalten. In der Ferne sichteten wir schließlich Dünen, die sich beim Näherkommen jedoch als Hügel aus Lavagestein erwiesen. Hier war das Sandfeld dann zu Ende. Dennoch führten Spuren in sämtliche Richtungen. Wir haben uns grundsätzlich an den Hügelzug gehalten. Wenn dieser in die Ferne rückte, haben wir unseren Kurs korrigiert. "Da ist versteinertes Holz!". Ich war so mit der Navigation beschäftigt, dass mich Jörgens Bemerkung völlig überraschte. In der ganzen Ebene und auf den sanften Hügeln lagen Gruppen von versteinerten Baumstämmen. Das Gleiche auf den nächsten 20 Kilometern. Auch dicke Baumstämme haben wir entdeckt. Weil wir immer wieder nach Norden abdrifteten, fuhren wir schließlich direkt auf die o.a. Hügelkette zu und fanden uns unmittelbar neben Dünen wieder. Der Piste hieran entlang konnten wir dann gut folgen. Kleine schwarze Flecken in den Dünen erweckten unsere Aufmerksamkeit. Sie stellten sich als verlassene Ölbohrstelle von BP oder Shell heraus, die etwas abseits in den Dünen lag. Es war zwar sehr heiß, aber wir ließen es uns nicht nehmen, die Reste zu untersuchen. Als völlig nervig erwiesen sich die Fliegen dieser Gegend. Sie passten sich dem Tempo des MAN an. Die Fliegen, die wir auf der einen Seite um Fenster hinauswarfen, kamen auf der anderen Seite wieder rein. Echt ät-

zend! Die leuchtend hellen Sanddünen bildeten einen faszinierenden Kontrast zu der mit schwarzen Steinen durchsäten Landschaft, die wir durchfuhren.

"Da siehst du? Karawanenspuren!" Ich hatte schon fast vergessen, dass wir uns auf der alten Karawanenpiste von Siwa in Ägypten nach Jalu befanden. Aber die vielen Gräber, die wir passierten, zeugten von den anstrengenden Reisen, die damals unternommen worden sind. Immer wieder stießen wir auch auf versteinertes Holz. Auf einmal wurde der Himmel merkwürdig grau. Es war heiß und der Wind nahm Sturmstärke an. Nach wenigen Sekunden war das Fahrerhaus des MAN eingesandet. Stehen bleiben wollten wir nicht, es war einfach zu heiß. So mussten wir mit geschlossenen Fenstern schwitzen. Die eigentliche Piste und ihre Beschaffenheit war häufig nicht mehr zu erkennen. Einer kleinen Gruppe Kamele, die hinter einem Sandhügel Schutz suchte, wollten wir unser uraltes Brot vermachen. Als ich nach der Aktion wieder zurückkam, war eine erneute Fuhre Sand im Fahrerhaus, in meinem Mund und in der Nase. Na ja, auch das ist die Sahara. Etwas abseits der Piste lag eine alte Bohrstelle, an der außerordentlich viel versteinertes Holz herumlag. Sogar mehrere große Baumstämme. An diesem Abend waren wir beschäftigt, auch die Wohnkabine des MAN vom Sand zu befreien. Überall hatte sich der feine Sand breitgemacht.

Für den nächsten Tag hatten wir eine Schneeballschlacht in den Dünen geplant. Wir hatten dafür extra Schnee vom St. Gotthard im Eisfach unseres Kühlschrankes mitgeführt. Leider war der Schnee im Eisfach gefroren und hatte die Form der Behälter angenommen. Trotzdem war es lustig, in der Hitze mit den Eiswürfeln zu spielen. Schließlich erreichten wir einen Brunnen. Die ganze Anlage sah aber eher wie eine Wasserverteilstation aus. Riesige runde Wasserbehälter, Druckmesser, Filter, alles verkommen. Baujahr 1979. Die nächste Wasserverteilstation auf unserer Strecke war ebenfalls verlassen. Hier fanden wir jedoch in einem Wadi den ursprünglichen Brunnen. Auf der Tonnenabdeckung lagen 2 tote Schlangen. Eine Echse und eine Spinne verkrochen sich gerade. Der Brunnen war mit grobgewebten Kamelhaardecken abgedeckt. Wir deckten ihn nicht auf, denn am feuchten Stoff konnten wir bereits erkennen, dass der Brunnen noch Wasser führte. Im Wadi selbst wuchsen sogar große Palmen. Ein recht ungewöhnlicher Anblick für uns, da wir seit der letzten Oase nur ein paar niedrige Büsche oder vertrocknete Äste gesehen haben. In der Nähe des Brunnens, Richtung Osten entdeckten wir weiße Sandsteingebilde, die an die Weiße Wüste in Ägypten erinnern. Auch skurrile Sandrosen "wuchsen" dort auf den Felsen.

3.a Wir entdecken eine abgestürzte Ju88

Bereits gestern hatten wir uns entschlossen, von hier aus weiter nach Osten zu fahren. Auf der alten russischen Karte hatte ich eine große Piste nach Siwa entdeckt. Diese wollten wir noch ein Stückchen nach Osten folgen. Aber zunächst mussten wir die Piste finden. Wir fuhren also in Richtung der von mir aus der Karte entnommenen Koordinaten. Das war zunächst noch einigermaßen o.k. Wir überfuhren nur raue Kalksteinplatten und etwas Weichsand. Auch Fahrzeugspuren waren noch zu sehen. Lei-

der führten die bald nach Süden und in diese Richtung wollten wir überhaupt nicht. Die rauen Kalksteinplatten gingen bald in kleine felsartige spitze Erhebungen über. Zeitweise auch grobes Lavagestein. Das alles machte dem MAN und Jörgen das Fahren schwer. Nach viel Gehoppele und langsamen km/h erreichten wir einen Koordinatenpunkt der angepeilten „großen Piste“. Aber weit und breit war nichts zu entdecken. Vereinzelte Spuren führten in alle möglichen Richtungen. Etwas frustriert gaben wir schließlich auf, denn die Strecke war dem MAN nicht länger zuzumuten. Wir wendeten uns nach Norden und umfuhren so gut wie möglich die spitzen Erhebungen. So kamen wir zumindest wesentlich „schneller“ vorwärts als nach Osten. Das Fernglas war unser bester Freund. Während ich einige Fotosequenzen „schoss“, suchte Jörgen mit dem Fernglas den Horizont ab. Dabei entdeckte er glitzernde Metallteile. Das war ungewöhnlich, da wir uns auf keiner Piste befanden. Er vermutete eine Ölbohrstelle oder ein abgestürztes Flugzeug. Selbstverständlich mussten wir das untersuchen. Die Trümmer erwiesen sich als Reste einer zweimotorigen Ju 88 aus dem 2. Weltkrieg. Aufdrucke auf Konservendosen usw. wiesen auf das Jahr 1940-1941 hin. Jörgen fing an, jedes einzelne Teil eingehend zu untersuchen. Was mag hier passiert sein? Seine Recherchen ergaben, dass das Flugzeug hier abgestürzt war, aber die Besatzung gerettet worden ist, weil sie als Rettungssignal Reifen verbrannten. Vermutlich waren auch Teile des Flugzeugs 1965 von Engländern abtransportiert worden. Indiz waren Konservendosen und Porzellan mit dem Aufdruck „England“. Es war jedenfalls schon ziemlich spannend.

Weiter nach Norden fuhren wir mehrere Abbruchkanten hoch und runter, bis Jörgen in einer Senke viele Tonnen entdeckte. Die Markierungen stellten sich als ein altes Öl-Camp aus den 50iger Jahren mit Flugfeld heraus. Das teilten uns zumindest die Aufdrucke der Konservendosen mit. Eine große Piste führte von hier aus nach Norden und schließlich über einen Müllplatz mit Stacheldraht nach Al Jagbub.

4. Am Salzsee an der ägyptischen Grenze

Von Al Jagbub führt eine gute Straße nach Siwa in Ägypten. Der Grenzübergang ist jedoch gesperrt. Kurz vor der Grenze erreichten wir den Malfa-Salzsee, der auch von den Einheimischen gerne besucht wird. Auf einer Sebkha-Piste kann der See umfahren werden. Da wir keine Leute ausmachen konnten, gingen wir zunächst baden. Das Wasser hatte eine Temperatur von 28°C. Plötzlich kam ein Geländefahrzeug mit drei Männern angefahren. Es waren Militärangehörige, die hier stationiert waren. Sie erzählten uns, dass in dem See große Fische seien, die hier ausgesetzt wurden. Außerdem warnten sie uns vor Moskitos, die bald kommen würden. Wir wiesen auf unsere Mückengitter, die doch ziemlich sicher sind.

Die Temperatur ging nur ganz langsam herunter. Um 18.30 Uhr waren es immer noch 39,6°C. Gegen Abend kamen einige Angler, die sich am Ufer niederließen. Im Mondschein schwebten im MAN Schwärme von kleinen Viechern umher, die wir nur in dem eigenartigen Licht sahen. Um 22.10 Uhr (und immer noch 39°C setzte urplötzlich ein starker Wind ein, der die Angler völlig überraschte. De-

ren Sachen wehten über die gesamte Sebkha. Schnell sammelten sie alles ein und fuhren davon. Wir waren dankbar über den Wind. Endlich wurde es kühler. Am nächsten Morgen war Jörgen völlig zerstochen. Er hatte mindestens 100 Stiche. Ich hatte nichts. Musste wohl daran liegen, dass er gestern ab und zu mal draußen war. Vom Salzsee aus fuhren wir noch ein Stück in Richtung ägyptischer Grenze. In einer Senke wurden wir jedoch von den 3 jungen Männern gestoppt, die gestern bei uns am See waren. „Die Ägypter schießen sofort, wenn ihr noch weiterfahrt.“ Tja, das wollten wir dann doch nicht riskieren. Für einen Beutel Datteln revanchierten wir uns mit Fotos aus der Sofortbildkamera und fuhren zurück nach Al Jagbub. Wir besichtigten (natürlich wieder in der Mittagshitze) eine italienische Schule aus den 30iger Jahren. Ein großer Innenhof mit Arkadengang, eine Kapelle, Küche und Unterkünfte, alles war ziemlich gut erhalten. Wir waren nicht sicher, ob die Schule nicht auch als militärische Unterkunft gedient hat.

5. „Explosive“ Erfahrung auf dem Weg nach Tobruq

Auf der Straße nach Norden begleitete uns auf den ersten 50 Kilometern ein 3-reihiger Stacheldrahtzaun, der Mitte der 30iger Jahre von den Italienern in einigem Abstand zur ägyptischen Grenze gebaut wurde, um die „Infiltrierung“ der Cyrenaika durch libysche Freischärler zu unterbinden.
Unterwegs legten wir auf der langweiligen Strecke eine Rast an italienischen Mauerresten ein. Dann entfernte sich der Stacheldrahtzaun Richtung Osten und war bald nicht mehr zu sehen.
Auf der russischen Karte entdeckten wir ein merkwürdiges 4-eckiges Gebilde eingezeichnet, das in der Karten-Legende nicht auftauchte. Auch Pisten dorthin waren vermerkt. Das machte uns natürlich neugierig. Bei den Koordinaten führte tatsächlich eine kleine Piste nach Nord-Ost. Durch das Fernglas erkannte ich nur große Sandanhäufungen und Tonnen. Die Piste führte nicht direkt dorthin, weshalb wir das letzte Stück querfeldein auf die Sandwälle zufuhren. Dort waren Tonnen und auf dem Boden lag ab und zu Stacheldraht. „Halt, Stacheldraht!“ rief ich und Jörgen machte eine Vollbremsung. Er schimpfte: “Eine Vollbremsung auf Stacheldraht ist schlimmer als darüber hinweg zu fahren.“

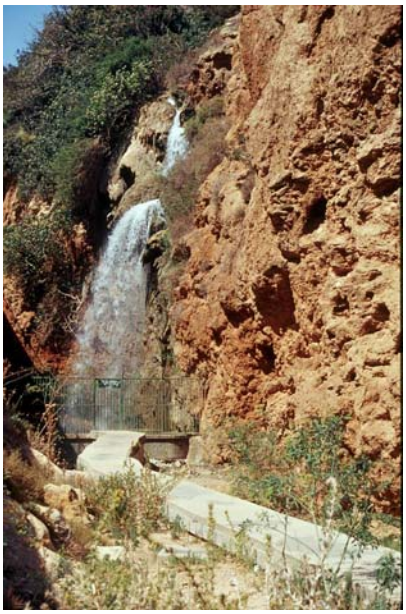
Glücklicherweise sind wir nicht darübergefahren. „Ich steig aus und räum das weg.“ Aber Jörgen gefiel das nicht. Er fuhr einfach links daran vorbei. In den Sandaufschüttungen war ein LKW zu erkennen, der nicht „schrottig“, sondern echt gut erhalten aussah. Wir wurden immer neugieriger. Plötzlich gab es einen lauten Knall und eine Qualmwolke zog an der Fahrerseite vorbei. „Und das war nun Stacheldraht?“ Ich schaute Jörgen ungläubig an. „Nein, das war eine Mine!“ Der linke Hinterreifen war zerfetzt. „Kannst Du genau in der Spur wieder zurückfahren?“ Ich bekam eine Scheiß-Angst. Aber Jörgen schaffte es, auf der Felge in der Spur zurückzufahren. Ein paar hundert Meter außerhalb eines Bereiches, der andeutungsweise durch Tonnen und Fragmente von Stacheldraht gesichert war, fing Jörgen an den Reifen zu wechseln. Er hielt das Sandgebilde für ein italienisches Versorgungslager aus dem 2. Weltkrieg, das früher sicherlich mal anständig mit

Tonnen und Stacheldraht gesichert war. In der Zwischenzeit ging ich in der Spur des MAN zurück um noch ein Paar Fotos zu machen. Aber auf den letzten Abschnitt habe ich dann doch verzichtet. Wir beschlossen, hier zu übernachten, da der Reifenwechsel doch einige Zeit in Anspruch genommen hatte. Bald merkte ich, dass ich auch über und über völlig zerstochen war. Das mussten diese kleinen Viecher am Salzsee gewesen sein, die durch unsere Moskitonetze hindurch gekommen sind. Richtig fies. Das Jucken wurde unerträglich.

6. Tobruq, die Stadt der Kriegs-Mahnmale

In Tobruq gibt es 3 Mahnmale, die an den sinnlosen Krieg von 1939 bis 1945 erinnern. Die Schlachten um Tobruq forderten über 15000 Tote. Wie wir erst jetzt erfahren, liegen in der Umgebung von Tobruq noch schätzungsweise 5 Millionen Minen, Bomben und Granaten. Jährlich kommen hier weitere Menschen und Tiere zu Schaden. Wir besuchten zunächst den französischen Friedhof, den wir durch eine kleine Seitentür betreten konnten. Es folgte der Friedhof des Commonwealth und schließlich das deutsche Mahnmal, ein quadratisches „Mausoleum“. Dann suchten wir die „Lady be good“, ein Flugzeug, das wegen Treibstoffmangel in den 40iger Jahren in der Wüste zerschellte. Sie war ein Anziehungspunkt für Saharareisende, bis sie vor einigen Jahren nach Tobruq gebracht wurde, da sie in ein Museum sollte. Wir befragten mehrere Leute, keiner konnte mit dem Flugzeug etwas anfangen. 2 Männer brachten uns zu einem Platz, an dem viel Kriegsgerät herumstand und behaupteten, dass das Flugzeug noch vor kurzem hier gelegen hatte. Alle anderen Nachforschungen verliefen ergebnislos, so dass wir schließlich Tobruq in Richtung Westen verließen.

7. Der Wasserfall von Darnah, Römische Grabbauten und Apollonia



Darnah ist ein großer Ort. Hier wollten wir den Wasserfall ansehen, der auf der Expo 2000 in Hannover in einem Bildband angepriesen wurde. Nun aber wurde es bald dunkel und die Chance, am Wasserfall zu übernachten wurde immer geringer. Wir fuhren einen Berg in vielen Serpentinen hinauf. Oben angekommen, stellten wir uns neben die Mauer eines Elektrizitätswerkes. Um 23 Uhr wurden wir unsanft geweckt. Hier dürften wir nicht stehen bleiben, sonst kommt die Polizei und schießt. Wir sollten dem anderen Fahrzeug folgen. Ein paar Meter weiter, neben dem Eingang zum Elektrizitätswerk durften wir dann bleiben. Da versteh’ einer die Libyer. Am nächsten Morgen folgten wir einem Taleinschnitt, den wir von unserem Berg aus gesehen hatten. Hier waren wir richtig und erreichten auch nach ca. 8 Kilometern den Wasserfall. Aber dieses Wadi war einfach zu reizvoll, um gleich wieder umzudrehen. Also fuhren wir es bis zum Ende ab und haben es durch die vielen landschaftlichen Schönheiten nicht bereut. Auf der Weiterfahrt führte in Ras al Hilal eine schmale Straße auf die Berge des Al Akhdar. Die Aussicht auf das Meer war phantastisch. Oben fanden wir viele kleine bestellte Felder vor. Und mehrere römische Grabanlagen. Außerdem eine alte unterirdische Befesti-

gungsanlage in den Felsen. Sie war zu Felsenwohnungen ausgebaut worden und begehbar. In Marsah Susah erreichten wir das Ruinengelände von Apollonia. Wir schwitzten ziemlich. Die feuchte Hitze machte uns zu schaffen. Aber schön ist die Lage der Ausgrabungen, direkt am Mittelmeer. Der antike Hafen ist durch eine Erdabsenkung im Meer versunken. Aber die Stadtmauern, Kirchen und Paläste sind zu erforschen. Außerdem römische Thermen, Wohngebäude und ein Theater, das eine phantastische Lage direkt am Meer hat. Von Kindern und Jugendlichen wird Apollonia als bewachter Badestrand benutzt.

8. Cyrene und Ptolemais

Eine kleine Straße führte direkt an vielen Felsengräbern vorbei zum unteren Eingang von Cyrene. Wir parkten jedoch am oberen Eingang, wo der MAN einigermaßen im Schatten stehen konnte. Nach den Aussagen im Reiseführer sollte das Ruinengelände am Montag eigentlich geschlossen sein. Und heute war Montag. Trotzdem war geöffnet. Cyrene war früher eine große Stadt, die von Griechen gegründet wurde. Später übernahmen Römer die Herrschaft und so wurde z.B. aus dem Gymnasium ein Forum. Die Ruinen waren gut erhalten. Das Gelände ist ausgedehnt und liegt am Hang. Es war warm, aber nicht so schwül wie in Apollonia. Wir schauten uns den Marktplatz, die Agora mit den vielen umliegenden Gebäuden (Villen und Tempel) an und gingen langsam zum unteren Teil. In dem Theater gaben uns libysche Kinder ein Ständchen. Dann besuchten wir die heilige Quelle, Bäder und den Apollo-Tempel sowie viele weitere Gebäude und Tempelreste. Als wir wieder den oberen Eingang erreichten, fanden wir den MAN um 3 Rückstrahler erleichtert vor. Sie waren brutal abgerissen worden. Das hatten wir in Libyen noch nie erlebt. Unser nächstes Ziel war der Zeus-Tempel, der nicht weit vom Ausgrabungsgelände liegt. Dort entdeckte Jörgen eine alte Lok von 1957, die in Deutschland gefertigt wurde. Die Lok wurde früher für Ausgrabungsarbeiten benutzt. Jetzt steht sie in einem „Lokschuppen“ so vor sich hin.

Auf dem weiteren Weg versuchten wir einen Stellplatz an der Küste zu bekommen. Aber hier wird alles landwirtschaftlich genutzt. Keine Aussicht auf einen Stellplatz. Auf dem Weg ins Landesinnere platzte plötzlich der linke vordere Schlauch im Reifen. Jörgen hatte Mühe, den MAN in der Spur zu halten. Unser 2. Reservereifen musste jetzt ran. Ein älterer Mann bot seine Hilfe an, die Jörgen gerne annahm. So brauchten wir den Kran nicht, um den kaputten Reifen auf die Halterung zu bekommen. Er kannte Bach und es fiel auch wieder der Name „Hitler“. Wir hatten schon seit Tobruq das Gefühl, dass der Judenhass in dieser Region recht verbreitet ist. Da es nach dem Reifenwechsel bereits dunkel war, stellten wir uns in eine Nische an der Straße. Spät abends kam natürlich wieder die Polizei in einem sehr klapprigen Fahrzeug. Sie bedeuteten uns unmissverständlich, dass wir an der Polizeistation übernachten müssten. Da man uns aus dem Tiefschlaf gerissen hatte, waren wir sauer, dass die Libyer so ein „übertriebenes“ Sicherheitsbedürfnis haben. Im Endeffekt meinen sie es ja nur gut und haben Angst, dass Ausländern in ihrer Region irgendetwas zustoßen könnte. Uns be-

scherte dies jedenfalls eine Nacht an der belebten Plateaustrecke. Nachdem der Reifen in Al Bayda per Hand mit 2 Montierhebeln in 15 Minuten repariert worden war, fuhren wir nach Norden nach Al Darsia. Dort liegt das antike Ptolemais. Hier wurden wir vom „Supervisor“ des Museums eingeladen, direkt unter den Bäumen am Museum zu campen. Es war sehr heiß und sehr schwül. Der Supervisor riet uns, erst nach 16 Uhr in die Ruinen zu gehen. Da sollte der Wind einsetzen und es kühler werden. Irrtum! Aber die absolute Sehenswürdigkeit, die riesigen Wasserreservoirs, in deren Gewölbe wir herabstiegen, waren absolut faszinierend. Wir merkten die Hitze erst wieder, als wir den MAN erreichten. Es war schön hier, aber leider auch am nächsten Tag viel zu heiß. Obwohl uns die Hochzeit, die hier mitten auf der Straße vorbereitet wurde, mächtig interessiert hätte, hielten wir die Hitze nicht aus und fuhren weiter nach Sirte. Die Strecke war eigentlich nichts als langweilig.

9. Strecke von Abugrin über Mizda nach Darj und weiter nach Ghadames

An einem Abzweig nach Mizda bogen auf der Straße links ab und wurden von abwechslungsreichen, kleinen grünen Flecken und Landwirtschaft überrascht.

Dann fuhren wir an einem Wadi entlang. Dieser Abschnitt war Balsam für unsere Augen. Große saftig grüne Bäume standen in dem Wadi. Auf der rechten Seite waren Hügel und teilweise Ruinen (Wehrhöfe?). Es war heiß, aber trocken – für uns viel besser zu ertragen als die Hitze in Ptolemais. In Mizda folgten wir einer Straße nach Westen. Nach einigen Kilometern ging die Straße in eine Piste über und wir fanden endlich wieder die Ruhe der Wüste. Viele kleine Pisten führen nach Bir Allag. Wir mussten einfach nur die Richtung beibehalten, was z.T. nicht sehr einfach war. Kurz vor Bir Allag erreichten wir einige Hütten mit einer funktionierenden Tankstelle. Das hatten wir auf einer Piste nicht erwartet. Von Bir Allag aus wollten wir der russischen Karte folgen. Leider erwiesen sich die Pisten in dieser Region als völlig anders. Wir behielten den Kurs Süd-Südwest bei und konnten so immer gut befahrenen Pisten folgen. Nach einiger Zeit hatte ich das Gefühl, dass wir zu sehr nach Süden fuhren.

Ich wollte eigentlich noch länger in der Wüste bleiben. Also bogen wir nach Westen ab. Wenige Spuren waren zu sehen, aber die Richtung war gut. Nach einigen Kilometern führte wieder eine Piste nach Süd-Südwest. Nur da war schon lange niemand mehr gefahren. Trotzdem hatte ich im Gegensatz zu Jörgen überhaupt keine Bedenken, auf einer alten Strecke entlang zu fahren. Man muss sich allerdings im Klaren sein, dass wir sehr viele Kilometer vom nächsten Ort entfernt waren. Dennoch waren wir schon einsamere Strecken gefahren. Hier empfand besonders ich es als kalkulierbares Risiko. Die Strecke bot eigentlich nichts Besonderes außer Wüste und schöne holprige Sebkhaüberfahrten. Ca. 30 km von Darj entfernt trafen wir auf eine bewachte Schafherde. Kurz vor Darj erreichten wir dann die Teerstraße. Von hier aus war es ein Leichtes, die Oase Ghadames zu erreichen.

10. Ghadames und sein „Lac“

In der Nähe von Ghadames befanden wir uns wieder mitten in Sanddünen. Die großen Dünen des Erg Oriental in Algerien waren in der Ferne auszumachen. Ghadames selbst ist eigentlich ein netter, ruhiger Ort. Allerdings ist hier alles etwas teurer als in den Küstenstädten. Nachdem wir uns einige skurrile Lehmbauwerke angesehen hatten, fuhren wir zur Altstadt. Ein älterer Mann wollte uns führen. Er sprach allerdings nur französisch und deshalb lehnten wir ab. Die Besichtigung kostete uns 5 Dinar pro Person. In den teilweise überdachten Gängen war es angenehm kühl. Die Bauten werden zum Teil restauriert. Bei einer Moschee saßen mehrere Männer, die wir bei unserem Rundgang mehrmals passierten, auch als wir zum Schluss etwas die Orientierung verloren hatten. Ich zumindest wusste überhaupt nicht mehr wo ich war und wie ich zum MAN zurückkommen sollte. Die Männer bei der Moschee fanden das ziemlich lustig. Ein GPS wäre vielleicht sehr hilfreich gewesen. Aber Jörgen hatte wenigstens noch eine Ahnung und brachte uns schließlich sicher zurück. Weiter auf unserem Programm stand der Besuch des Sees von Ghadames. Das Blechschild, das den Schriftzug „Lac“ enthält, lag am Straßenrand. Zudem ist der Schriftzug nur zu lesen, wenn man weiß, was draufsteht. Auf einer holprigen Piste und über eine weite Sebkha ging es zu den Seen. Ja, Sie haben richtig gelesen – Es waren 2 Seen. Ein größerer, flacher und ein kleiner, tiefer Salzsee. Kein Mensch hielt sich dort auf. Vielleicht war es zu heiß? Das wäre verständlich, da dort keinerlei Schatten zu erwarten ist. Auf der Weiterfahrt nach Nalut übernachteten wir am Abbruch. Überall waren Autos zu sehen, deren Besitzer neben den Fahrzeugen schliefen. Eine Hitzewelle? Auf dem Weg nach Norden sahen wir sehr viele Kamele. Die waren uns auf unseren letzten Fahrten nicht so aufgefallen. Wir fuhren ohne Reiseveranstalter zur Grenze und hatten keine Probleme bei der Ausreise.

© RijosReisen GbR, Rita und Jörgen Hohenstein

Weitere Reiseberichte gibt es unter www.rijosreisen.de