

Reisebericht

Libyen – Algerien 2000/2001

Vorwort

Im Herbst hatte Chnoche in der SSRT Zeitung (siehe auch www.ssrt.ch) Leute gesucht, welche ihn auf einer geplanten Afrikareise über Weihnachten begleiten würden. Da mir auch so was vorgeschwebt hatte, meldete ich mich bei ihm. Gleichzeitig schaute ich mich auch für einen Kopiloten um, welcher bei mir im Auto mitfahren würde. Mit Ueli fand sich ein alter Wüstenfuchs, mit welchem ich auch schon einige „Abenteuer-Ferien“ verbracht hatte. Da Chnoche seinerseits keinen passenden Beifahrer fand, entschloss er sich, allein zu fahren.

Bei den gemeinsamen Besprechungen im Vorfeld, kristallisierte sich bald einmal eine Reiseroute in Libyen und Algerien heraus, zum Teil ähnlich der Reise, welche ich 1998 in dieser Gegend unternommen hatte. Nur dieses Mal hatten wir gar fünf Wochen zur Verfügung, was bedeutete, dass wir uns einige zusätzliche Pistenkilometer vornehmen konnten.



Reise-Tagebuch Teil 1: Libyen

Samstag, 9.12.2000

Dieser Tag war fürs Einkaufen der Lebensmittel und das Laden unserer Fahrzeuge vorgesehen. Morgens um neun trafen wir uns in Oberburg bei Ueli, wo wir erst Mal den Ablauf des Tages besprachen. Schon im Vorfeld hatte ich den Job übernommen, einen Menuplan für die ganze Reise vorzubereiten. Ich hatte dazu auch einige Zeit in der Migros verbracht, um auszuloten, welche haltbaren Lebensmittel angeboten werden

und welche sich für unsere Tour eigneten. Zudem sollten sie auch allen Dreien schmecken. Zum Glück waren wir alle drei nicht allzu „verschleckt“, so dass wir keine nennenswerten Einschränkungen berücksichtigen mussten. Eigentlich war es nur Chnoches Antipathie gegen Käse, welche es nur bei der Planung der Mittagsrationen zu berücksichtigen galt. Und er würde auch konsequenterweise auf das traditionelle Fondue in der Wüste freiwillig verzichten.

Nun galt es also, den Menuvorschlägen entsprechend einzukaufen. Zuerst schauten wir bei der Prodega rein um dort die grösseren Mengen zu beschaffen. Eistee, Wein, Fruchtkonserven, Müesli, es wollte nicht aufhören und der eigentlich recht grosse Einkaufswagen begann sich zu füllen. Anschliessend fuhren wir zur Migros um dort die noch fehlenden Lebensmittel zu beschaffen. Guezli, Fertigmehnes, Rollschinkli, Trockenfleisch, Parmesan, usw. langsam aber sicher hatte jede Position auf meiner langen Liste einen Haken erhalten.

Ziel der Übung war u.a. auch, dass wir Nahrungsmittel für eine abwechslungsreiche und schmackhafte Ernährung für die fünfwöchige Reise zusammenzustellen. Gar nicht so einfach, wie es auf den ersten Blick erscheint, und wenn man sich einmal zum Ziel setzt, nie zweimal das selbe Nachtessen zu planen, wird es noch etwas schwieriger. Zudem muss immer auch noch berücksichtigt werden, dass die Lebensmittel haltbar und ungekühlt lagerbar sein sollten

Für etwa 1500 CHF hatten wir eingekauft, nun fehlten nur noch die frischen Lebensmittel, Käse, vakuumiertes Grillfleisch und Gemüse. Diese würde dann Ueli am Tag vor der Abfahrt, am nächsten Samstag, noch besorgen und kühl lagern.

Zurück bei Ueli galt es erst mal zu sichten und zu sortieren. Wir trennten dazu Morgen-, Mittag- und Nachtessen auf und verpackten die Lebensmittel rüttelsicher. Die Nachtessen wurden von Anfang an so zusammengestellt, dass in einer Kiste jeweils die ganzen Zutaten für die Menues mehrerer Tage zusammen blieben. Diese ersparte uns viel Sucherei unterwegs und hatte auch den Vorteil, dass sich die Kisten systematisch auch wieder leerten.

Erst konnten wir es nicht glauben, dass diese riesige Menge an Schachteln, Büchsen und Beuteln überhaupt zu ordnen und schlussendlich in unseren beiden Autos zu verstauen wären. Aber nach und nach leerte sich Ueli's Garage wieder und die Autos füllten sich entsprechend.

Wir schafften es nicht, noch am Samstag die ganze zusätzliche Ausrüstung aufzuteilen und zu verpacken. Am Sonntagmorgen wurde deshalb weitergearbeitet und gegen Mittag waren wir fertig. Die Küchenkiste war gefüllt und einsatzbereit, die Werkzeugrolle geprüft und ergänzt. Die ganze Campingausrüstung war gecheckt und verteilt. Jedes Detail war beachtet und alles verladen. Das Problem ist halt beim Bereisen der Sahara, dass was ich nicht dabei habe vor Ort, wenn überhaupt, nur mit grossem Aufwand besorgt werden kann.

Nun waren wir also bis auf ein paar Kleinigkeiten startklar. Noch eine ganz normale Woche mit Arbeit und allem was halt so dazugehört und dann konnte es endlich losgehen.

Samstag, 16.12.2000

Strecke:

Oberburg – Gotthard – Chiasso – Genua – Fähre

Distanz:

Ca. 450 Km Asphalt

Wetter:

In der Deutschschweiz kalt, regnerisch; in Göschenen Schneeschauer. Alpensüdseite schön, aber kalt. Genua: schön, 18 C

Endlich geht's los. Nachdem ich noch am Vorabend bei Ueli angereist war, standen wir um 6 Uhr auf und luden Ueli's Gepäck und unseren transportablen Kühlschrank voll mit feinen Lebensmitteln. In der Dunkelheit ging es Richtung Gotthard Raststätte, wo wie mit Chnoche abgemacht hatten. Auf die Minute genau liefen wir ein und trafen unseren Freund beim Frühstück. Er hatte, so erzählt er uns, eine kurze Nacht, weil er bis morgens um zwei noch geladen hatte.

Bei herrlichem Wetter fuhren wir Genua entgegen. Bereits um Mittag trafen wir im Hafen ein und fanden das übliche, hektische Treiben vor, welches zu den Vorfreuden einer Afrikareise gehört. Total überladene PW's tunesischer Gastarbeiter stehen neben Afrikafahrern mit ihren vollbepackten Geländewagen. Auch ein paar Lastwagen und Busse hatten sich auf dem riesigen Parkplatz eingefunden. Ein kurzer Imbiss in einer Bar, eine halbe Stunde anstehen bei der Polizia und schon konnte mit dem Verladen begonnen werden.

Obschon wir frühzeitig auf der modernen „Carthage“ waren, fuhr das mächtige Schiff erst mit fast 2 Stunden Verspätung aus dem Hafen von Genua aus. Schon bevor es aber soweit war, genehmigten wir uns einen ersten Drink an der Bar und kauften uns bei der Gelegenheit die Essensbons für die Verpflegung während der Überfahrt und erledigten die Tischreservation.

Zurück in unserer hellen Aussenkabine lud ich die ersten Daten auf das GPS und wir ruhten uns fürs Nachtessen aus.

Pünktlich zum Essen nahm der Seegang zu und verdarb zumindest mir den Appetit. Manchmal habe ich das Gefühl, die Reederei hat einen Pakt mit Petrus und bestellt jeweils zur Essenszeit zunehmenden Wellengang, um so die Passagiere vom Essen abzuhalten und damit Geld zu sparen. Ich zog mich nach den Vorspeisen in die Kabine zurück um meinem Magen etwas Erholung zu bieten.

Chnoche und Ueli starteten, nachdem sie gegessen hatten, den mühsamen Kampf gegen die arabische Bürokratie. Formulare ausfüllen und dann bei der Police anstehen, anschliessend beim Douane anstehen. Insgesamt vergingen etwa 3 Stunden bis die ganzen Formalitäten erledigt waren. Der einzige Trost dabei ist, dass wir diese Zeit nicht nach Ankunft in Tunis verplempern müssen.

So kam Chnoche erst nach Mitternacht in die Kabine zurück um sich den wohlverdienten Schlaf zu gönnen. Wie das Schiff in den Windschatten Sardinien einfuhr, beruhigte sich auch die See, so dass kaum eine Bewegung spürbar war.



Sonntag, 17.12.2000

Strecke:

Fähre bis Tunis – Autobahn bis Kairouan

Distanz:

Ca. 150 Km Asphalt

Wetter:

Leicht bewölkt, gegen Kairouan bewölkt, etwas Regen Morgen 7 C, Nachmittag 20

Unterkunft:

Hotel Interkontinental Kairouan

Durch das grosszügige Fenster unserer Kabine beobachteten wir die aufgehende Sonne und genossen es noch ein wenig liegen zu bleiben. Nach der ruhigen und recht erholsamen Nacht genoss ich eine warme Dusche und das nach wie vor schöne Wetter draussen.

Nach dem Frühstück gingen wir an Deck um anhand des GPS die Ankunftszeit zu überprüfen. Es schien so, als ob die Fähre die verlorene Zeit bereits grösstenteils wieder aufgeholt hatte, so dass wir wie geplant bereits um etwa 1300 Uhr Lokalzeit in Tunis eintreffen sollten. Schlussendlich kamen wir im Hafen um 1430 an. Während Ueli und ich um drei Uhr bereits vor dem Hafengelände parkieren konnten dauerte es bei Chnoche noch geschlagene eineinhalb Stunden bis er das Schiff verlassen und die Formalitäten erledigt hatte.

Über den Damm von La Goulette fuhren wir nach Tunis hinein. Wegen des Ramadan war der sonst hektische Verkehr begrenzt. So dauerte es nur einige Minuten, bis wir auf der Autobahn Richtung Kairouan waren. Das Wetter war sehr wechselhaft und für einige Kilometer ging gar ein Platzregen nieder. Kurz nach sechs Uhr bezogen wir ein Zimmer im Hotel Intercontinental und gingen anschliessend ins Zentrum der Stadt zum Nachtessen. Ein Brick a Thon als Vorspeise brachte uns in Afrikastimmung und auch die typischen Brochette waren ein bekanntes Menu für Tunesien. Beim Verlassen des Restaurants kamen wir mit dem Beizer ins Gespräch und einmal mehr zeigte sich wie bekannt Hans-Ruedi Möri noch immer ist in Tunesien. Logisch kenne er ihn, entgegnete der Beizer auf unsere Frage, und auch Hinterreiter käme regelmässig in sein Restaurant. Er bestand darauf, uns eine Gratisführung durch die Altstadt zu bieten, da ja Ueli das erste Mal in der Stadt war. Chnoche und ich schauten uns nur grinsend an, wussten wir doch genau, dass jede Führung in diesem Land interessanterweise in einem Teppichladen enden würde. Und so war es dann auch. Nachdem wir den Kamelbrunnen und die Moschee besucht hatten, fanden wir zufällig noch einen offenen Laden, wo man dem Greenhorn die verschiedenen Muster und Arten erklären konnte. Wieder schauten Chnoche und ich uns wissend an. Und so war es dann auch, Ueli kaufte einen, nein eigentlich waren es zwei, kleine Teppiche für einen „Superpreis“, schliesslich hatte es zur Zeit nur ganz wenige Touristen usw.

Nach einer kurzen Suche für eine kleine Petrollampe, begaben wir uns ins Hotel zurück, wo noch ein wenig geschrieben und gelesen wurde.

Montag, 18.12.2000

Strecke:

Kairouan – Gabes – Ras Adjer – Zouara – Camp 01 Südl. Zouara

Distanz:

Ca. 470 Km Asphalt

Wetter:

Schön, Nachmittag leicht bewölkt. Morgen 7 C, Nachmittag 25 C

Unterkunft:

Camp 01, südl. Zouara

Etwas früher als geplant, wanderte einer nach dem andern ins Bad, um die wohl für einige Tage letzte Dusche zu geniessen. Nach einem, wie in Tunesien üblichen, mageren Frühstück, waren wir bald auf dem Weg nach Süden, der libyschen Grenze entgegen. Die Landschaft bot wenig Abwechslung und daher liessen wir es laufen. Wir stoppten nur, um noch einige frische Lebensmittel einzukaufen. In Ben Guerdane tauschten wir etwas libysche Dinars bei den Strassenhändlern für 70 LD pro 100 CHF.

Gegen zwei Uhr erreichten wir die Grenze. Auf der tunesischen Seite waren die Formalitäten überraschend schnell erledigt, nicht eine „Fiche“ mussten wir ausfüllen. Bei den Libyern war es etwas komplizierter. Nachdem uns ein sehr freundlicher Grenzbeamter geholfen hatte die nur in arabischer Sprache verfassten Formulare auszufüllen, ging es zum Erstellen des notwendigen Carnet de Passage. Hier hätte scheinbar alles von der Azartours vorbereitet sein sollen. Da man uns aber nie nach den Autodaten gefragt hatte, war es logischerweise gar nicht möglich gewesen, die Papiere zu machen. So waren wir gezwungen, das ganze Prozedere selbst an die Hand zu nehmen. Zu unserem Erstaunen stellten wir als erstes fest, dass der offizielle Wechselkurs mit fast eins zu eins CHF Libyen Dinar markant besser war als der Schwarzkurs in Tunesien. So kam es dann auch, dass die Gebühren nur gerade 14 LD (CHF) für die Versicherung und 70 LD Kautions für die Nummerschilder zu entrichten waren. Einzig das Carnet mit 50 \$ (90 DM, 80 CHF) kam noch dazu. Vor zwei Jahren hatte der Spass noch über 300 CHF gekostet. Bald waren auch die libyschen Kennzeichen montiert und wir auf dem Weg nach Zouara. Dort sollten wir nach telefonischer Absprache mit dem Chef der Agentur für die definitive Buchung des Führers noch beim Büro von Azartours vorbeigehen. Die wir aber erst auf neun Uhr Abends bestellt waren, und auch auf Grund der gemachten Erfahrungen an der Grenze, verzichteten wir auf weitere „Dienstleistungen“ dieser Firma. Wir machten uns daran, unsere Fässer mit Diesel zu füllen. Die Tankstelle war aber in der Dämmerung vorübergehend geschlossen worden, damit die Angestellten, nach einem Tag des Fastens, essen gehen konnten. Wir erkundigten uns in einem Laden, wann wieder geöffnet werden sollte. Wir wurden darauf darüber informiert, dass nur wenige Km südlich eine weitere, offene Tankstelle zu finden sei.

Dort füllten wir dann auf, 212 Liter kosteten mich dabei 24 LD(CHF) !! Nur etwa 20 Km weiter fanden wir ein schönes Camp in einem Feld unweit der Strasse.

Wir machten es uns bei einer Strohütte gemütlich und bald kochte unser Nachtessen auf dem Herd. Unser erstes Menü waren Hörnli a la Bolognese mit Parmesan für die beiden die Das lieben und „nur“ Apfelmus für Chnoche. Logisch öffneten wir einen Wein und als es dann kühler wurde, genossen wir einen Luz.

Dienstag, 19.12.2000

Strecke:

Südl. Zouara – Rtg. Nalut – vor Nalut nach Süden – Camp 2 ca. 40 Km NO Darj

Distanz:

Ca. 381 Km

Wetter:

Schön, Nachmittag leicht bewölkt. Morgen 4 C, Nachmittag 19 C

Unterkunft:

Camp 02, ca. 40 Km NO von Darj

Dichter Nebel überraschte uns am Morgen und es dauerte eine Weile bis sich dieser aufgelöst hatte. Dann aber wurde es bald etwas wärmer und wir genossen das Frühstück bei Sonnenschein. Da wir noch nicht so routiniert waren und vor allem das Zelt noch nass war vom Nebel, wurde es 9 Uhr bevor wir starteten. Zügig ging es noch immer auf der Teerstrasse südwärts bis ca. 30 Km vor Nalut. Dort bogen wir nach Süden ab um der auf der Karte geplanten Route Off-Road Richtung Darj zu fahren. Über mehrere Serpentina-

gelangten wir bald auf ein 300 m höher gelegenes Plateau. Wir durchquerten noch einige Dörfer und fanden ohne Probleme den Einstieg in die südwärts führenden Pisten. Die Russenkarten zeigen zwar noch viele der Heute geteerten Strassen als Pisten, aber die Streckenführung ist ziemlich ähnlich, so dass man sich ohne weiteres orientieren kann.

Die Landschaft ist in dieser Gegend meist flach und eintönig, aber wir waren glücklich, endlich Pisten unter die Räder zu bekommen. Meist konnten Tempi zwischen 70 und 100 Km/h gefahren werden, so dass wir gut vorankamen. Nach der Mittagspause in einem Oued führte die Strecke erst auf gut sichtbaren Pisten voran. Später entpuppten sich die in der Karte eingezeichneten Pisten als uralte Spuren, welche Heute so wie es aussieht nicht mehr befahren werden. Mit GPS konnten wir aber auch



ohne weiteres querfeldein fahren und erreichten trotzdem Geschwindigkeiten bis 80 Km/h. Allerdings musste man immer auf eine überraschende Stufe gefasst sein. Die Strecke führte uns an mehreren Brunnen vorbei, wo wir auch immer Einheimische trafen, die in der Gegend ihr Vieh am weiden hatten. Wovon sich die Viecher jedoch ernähren, ist mir schleierhaft, handelt es sich doch um eine sehr karge, fast vegetationslose Ebene.

Wir hatten schon Bedenken vor Dunkelheit kein vernünftiges Camp zu finden, als sich plötzlich ein Qued vor uns öffnete. Schnell war der Entschluss gefasst hier zu nächtigen. Zudem fanden wir hier auch ohne Mühe genügend Holz, so dass wir Heute grillen konnten. Nebst einige Cervelat hatten wir auch marinierte und vakuumierte Steaks im Kühlschranks, welche zusammen mit Baked Potatoes und Chnoches Knoblauchsauce ein feines Nachtessen ergaben. Als Vorspeise gab es eine Suppe, als Dessert grillte sich Ueli eine Banane, während Chnoche und ich uns mit Staldencreme ohne Zubehör begnügten. Nach dem Essen genossen wir einen Kafi Luz und amüsierten uns bei Musik über die vielen Räubergeschichten die da zum Besten gegeben wurden.

Mittwoch, 20.12.2000

Strecke:

Camp 2 ca. 40 Km NO Darj - Darj – Ghadames – Darj – Camp 03

Distanz:

Ca. 372 Km (220 davon Asphalt)

Wetter:

Schön, z.T. leicht bewölkt sehr<windig. Morgen 6 C, Nachmittag 22 C

Unterkunft:

Camp 03

Heute gings bereits routinierter zur Sache beim Packen, so dass wir bereits um zwanzig vor neun unterwegs waren. Ein kalter Wind machte den sonst schon kalten Morgen zum eisigen Erlebnis. Da ich am Abend bemerkt hatte, dass wir beim letzten Brunnen die falsche Richtung eingeschlagen hatten, korrigierten wir das, indem wir erst mal 6 Km querfeldein in westlicher Richtung fuhren, bis wir auf die vorgesehene Piste trafen. Auf dieser fuhren wir südwestwärts und erreichten kurz vor Darj die Teerstrasse. In Darj tankte Chnoche sein Auto voll, damit er sich die mühsame Umfüllerei aus den Kanistern sparen konnte. Auf der Teerstrasse ging es weiter nach Ghadames, wo wir die Altstadt besichtigten. Fast alle Altstädte Libyens wurden aufgegeben, als die Bewohner mehr oder weniger freiwillig in moderne umgesiedelt wurden. Ghadames ist eine der wenigen erhaltenen Städte, in welchen vor allem im Sommer noch Leute in den viel kühleren Gebäuden wohnen. Nachdem wir noch etwas Gemüse und Brot eingekauft hatten, ging es zurück nach Darj.



Etwa 20 Km ausserhalb der Stadt bogen wir auf die Piste ab, welche uns quer über die Hammada, den Erg Ubari streifend, nach Idri bringen wird.

Über topfebenes Gelände führte die zum Teil mit Fesch-Fesch gespickte Piste südostwärts. Irgendwo mussten wir die korrekte Piste verloren haben, denn wir drifteten immer mehr nach Norden ab so dass wir den anvisierten Brunnen verpassten. Deshalb waren wir gezwungen, einige Km querfeldein zu fahren, um wieder auf die richtige Route zu kommen. Nachher gings meist flott voran, auch wenn wir gegen Abend nur noch eine sehr schlechte Sicht hatten, da die Strecke direkt auf die tiefstehende Sonne zu führte. Kurz bevor sie unterging fanden wir nach kilometerlanger Fahrt durch flache Steinenbenen einen einigermaßen windgeschützten Lagerplatz in einem Oued.

Wir entschlossen uns, noch einmal zu grillen, damit das Frischfleisch aufgebraucht wurde, bevor es verdarb. Das BBQ wurde durch eine feine Hummersuppe und einen gemischten Salat bestens ergänzt. Der unangenehme, kalte Wind trieb uns schon vor zehn Uhr in die Federn.

Donnerstag, 21.12.2000

Strecke:

Camp 03 – Nahila – Camp 04

Distanz:

Ca. 199 Km

Wetter:

Schön, z.T. leicht bewölkt sehr,windig. Morgen 4 C, Nachmittag 22 C

Unterkunft:

Camp 04

Bei Sonnenaufgang stand ich auf und wurstelte in unserem Camp herum. Nach und nach liessen sich auch die beiden anderen blicken und schon bald standen wir mir einer Tasse in der Hand in der Wüste und genossen die ersten, wärmenden Sonnenstrahlen. Schon vor neun waren wir wieder auf der Piste. Nach



wenigen Kilometern kamen wir zu einem Oued in welchem es grünte, dass man glaubte, auf einen Golfplatz zu stehen. Über flüssig zu fahrende Pisten ging es südwärts. Die Gegend war meist flach und bot wenig Abwechslung. Gegen Mittag erreichten wir den Brunnen Nahila wo wir in den nahen Dünen unsere Mittagsrast einlegten. Ein anschliessender Versuch die Dünen zu befahren endeten beinahe in einem ersten einsanden. Ganz knapp nur entging ich einer ausgedehnten Schaufelaktion.

Bis zu einem Waypoint namens „TamTar“ war die Navigation ohne Probleme verlaufen. Hier aber erwischten wir eine falsche Piste, was wir aber erst nach einigen Kilometern bemerkten. Querfeldein versuchten wir einen nahe gelegenen, wieder auf der Route liegenden, Waypoint zu erreichen. Auf

zum Teil abenteuerlichen Geländepassagen erreichten schlussendlich wieder eine Piste, welche uns weiter bringen sollte. Aber oh Schreck, wieder war es eine falsche. Nun entschlossen wir uns, trotzdem auf dieser Piste weiter zu fahren, da die allgemeine Richtung passte. In einem trockenen Flussbett entschlossen wir uns, das Camp einzurichten. Das heutige Menu war etwas aufwändiger, so dass wir noch vor Sonnenuntergang mit kochen begannen. Auf dem Programms stand heute Rindszunge an Kapernrotweinsauce und Kartoffelstock. Anschliessend gab es zur Vitaminaufbesserung noch einen gemischten Salat.

Bei Sonnenuntergang war der Wind eingeschlafen. Als wir uns nach dem Essen ans Lagerfeuer setzten kam aber ein unangenehmer Nordwind auf. Eingemummt in winddichte Kleidung sassen wir dennoch ums Feuer. Von Zeit zu Zeit legte uns Chnoche eine Schaufel Glut unter den Hintern, so dass es auch von unten und hinten angenehm warm war. Allzu lang hielten wir es aber trotzdem nicht aus, so dass wir kurz nach neun in unsere Schlafsäcke schlüpfen.

Freitag, 22.12.2000

Strecke:

Camp 04 – El Hassi – Camp 05 (Pistenende vor Idri)

Distanz:

Ca. 189 Km

Wetter:

Schön. Morgen 2.5 C, Nachmittag 21 C

Unterkunft:

Camp 05

Ein strahlend blauer Himmel erwartete uns beim Aufwachen. Mit nur gerade 2,5 °C war das die bisher kälteste Nacht gewesen, aber die Schlafsäcke waren warm, so dass niemand frieren musste.

Beim Zusammenpacken bemerkte Ueli, dass der hintere, rechte Stossdämpfer am Toyota leckte. Wir konnten unter dem Dreck für den Moment nichts feststellen, wollten die Sache aber im Auge behalten.

Wir hatten uns entschlossen, unseren eigenen Weg Richtung El Hassi Brunnen zu suchen, da es nicht viel

Sinn machte, die andere Piste, sie verlief circa 10 Km nördlich unseres Camps, zu suchen. Die Piste schlängelte sich in ihrem Verlauf zwischen dem Felsabbruch im Norden und dem Erg Ubari im Süden ostwärts. Die Landschaft war recht abwechslungsreich, mal steinige, langsame Abschnitte und dann wieder eine schnelle Passage über eine Schwemmtonebene. Unzählige Tafelberge säumten den Weg. An einigen kamen wir auf nur wenige Kilometer heran.

Als wir auf die breite Pipelinepiste trafen, kontrollierte ich den schadhaften Stossdämpfer. Das Öl tropfte ziemlich stark und als ihn Chnoche ausgebaut hatte, mussten wir feststellen, dass keine Dämpfung mehr vorhanden war. Das hiess konkret, es war nichts mehr zu retten und ich musste meine Fahrweise diesem Umstand entsprechend anpassen.



Nach einigen Kilometern auf der wellblechernen Pipelinepiste versperrte ein Dünengürtel die Strecke. Als ich versuchen wollte, die Spur trotzdem zu halten, ging es nicht lange bevor ich den Wagen das erste Mal versenkte. Chnoche zog mich darauf rückwärts aus den Weichsand heraus und wir umfuhren die Dünen zwangsläufig. Als wir wieder auf die Pipelinetrasse zurückkamen, folgten wir dieser für ca. 25 Km nach Süden. Über langgezogen Walfischrückendünen ging es zügig voran, wenn auch die Motoren zu Höchstleistung getrieben werden mussten. Chnoche musste dann auch bald mal Diesel nachschütten, denn der Verbrauch schnellte ganz schön in die Höhe. Wir hatte geplant, der Pipeline bis tief in den Erg hinein zu folgen und erst weit im Süden nach Idri heraus zu fahren. Es zeugte sich aber, dass keine neueren Spuren in den Erg hinein, sondern alle auf die Piste zurück führten, welche den Erg östlich umfährt. Wir wählten kurzentschlossen auch diese Variante. Die Landschaft ist in dieser Gegend recht abwechslungsreich, wenn auch einige Pistenabschnitte sehr steinig und dadurch nur langsam zu befahren sind.

Beim Versuch, eine Palmengruppe zum Übernachten anzufahren, mussten wir feststellen, dass der Sand der kleinen Dünen sehr weich war und es ging auch nicht lange und Chnoche sass fest. Beim Versuch an ihn heranzufahren um ihm zu helfen, versenkte ich den Toyota auch noch. Allerdings war ich bereits nahe genug herangefahren, dass wir Chnoches Windenseil mit meinem Berggurt verlängern konnten und so beide Fahrzeuge ohne Einsatz der Sandbleche befreien konnten. Bei dieser Aktion gab dann aber der Windenmotor den Geist auf, aber es hatte gerade noch für die Bergung gereicht.

Im weiteren Verlauf der Strecke suchten wir einen schönen Übernachtungsplatz, wurden aber erst fündig, als wir auf die Servicepiste der Pipeline trafen. Über eine flache Düne erreichten wir ein Plateau wo wir uns für die Nacht einrichteten. Chnoche zerlegte die Seilwinde und stellte fest, dass der Motor ziemlich beschädigt worden war. Für den Moment nicht mehr zu retten. Heute schien nicht unser Tag zu sein. Interessant war auch, dass auch Küre vor zwei Jahren an fast genau der gleichen Stelle einen Aufhängungsdefekt zu beklagen hatte.

Mit dem restlichen Kartoffelstock machte ich jedem ein Kartoffeltätschli mit Schweinegeschneitzeltem. Chnoche hatte noch einige Sachen zum Mechen während Ueli sich schon früh in den Schlafsack verkroch.

Samstag, 23.12.2000

Strecke:

Camp 05 (Pistenanfang vor Idri) – Idri – Camp 06 (in den Dünen)

Distanz:

Ca. 189 Km

Wetter:

Schön. Morgen 1.8 C, Nachmittag 21 C

Nach dem Morgenessen fuhren wir auf der Service Piste der ehemaligen Pipelinebaustelle nach Idri. An der Tankstelle füllten wir etwas Diesel nach und nutzten die Gelegenheit zu duschen. Wir hatten uns auf warmes Wasser gefreut, mussten uns aber diesmal mit Kaltwasser begnügen.

Nachdem wir uns auch noch mit frischem Brot und Gemüse eingedeckt hatten, bogen wir nach etwa 60 Km Teerstrasse nach Süden ab um den Erg Ubari zu erreichen. Dank der Waypoint's meiner Reise von 1998 fanden wir den Weg durch die Gemüsegärten einwandfrei. Erst bei den letzten Feldern ganz im Süden mussten wir etwas suchen, bis wir eine Piste über die Ebene fanden. Danach funktionierte die Navigation ganz gut. Ich hatte aber schon bald den Eindruck,



dass der Sand bedeutend schwieriger zu befahren war als noch vor zwei Jahren. Je mehr wir in den Erg vordrangen, desto mehr Schwierigkeiten hatten wir. So kam es, dass wir mehrere Male die Fahrzeuge versenkten und nur mit Hilfe der Sandbleche wieder festeren Grund unter die Räder bekamen. Meist fuhren wir ohne Probleme über den Sand und urplötzlich reichte die Leistung des Motors nicht mehr aus um nicht stecken zu bleiben. Runterschalten ging auch nicht und so war es unausweichlich, dass wir einmal mehr festsassen. Um ca. 1700 Uhr, als die Sonne schon recht tief stand, beschlossen wir das Camp einzurichten. Wir alle hatten genug geschaufelt für Heute. Ich hatte eigentlich geglaubt, dass wir es mindestens bis zum Lake Gabron schaffen würden. Nun standen wir

aber noch 20 Km nördlich des ersten Sees, dem Tademka.

Als wir den alten und unseren heutigen Track auf dem Lap-Top miteinander verglichen, stellten wir fest, dass wir nur einige Hundert Meter abwichen. Vor zwei Jahren noch waren wir ohne die geringsten Probleme durch die selbe Gegend gefahren. Heute blieben wir bereits mehrere Male hängen.

Heute gab es zum Nachtessen Chili con Carne mit Reis. Als Vorspeise wurde eine Suppe und ein gemischter Salat gereicht.

Sonntag, 24.12.2000

Strecke:

Camp 06 (in den Dünen) – Um El Maa

Distanz:

Ca. 70 Km

Wetter:

Schön. Morgen 2 C, Nachmittag 24 C

Während des Frühstücks hörten wir einen Fahrzeugmotor heulen und einige Minuten später tauchte ein alter, klappriger Toyota Pick-Up bei uns auf. Ein kurzes hupen, ein freundliches Winken und schon verschwand der Wagen hinter der nächsten Düne.

Nachdem wir unsere Siebensachen gepackt hatten nutzten wir die Gelegenheit und folgten der frischen Spur des Toyota. Wie üblich stellte sich heraus, dass die Einheimischen ein sehr gutes Auge für eine gute Spur haben und so war es nicht verwunderlich, dass wir recht gut voran kamen. Nur ein, zwei Mal ging Chnoches Mitsubishi der Schnauf aus. Meist konnte er die Dünen mit noch mehr Schwung bewältigen. Bald erreichten wir den ersten der Seen im Erg Ubari, den Tademka. Dieser kleine See ist nicht so grandios wie einige seiner Nachbarn, aber nichts desto trotz eine willkommene Abwechslung auf unserer Strecke.

Als nächstes Zwischenziel war der Gabron See anzufahren. Auf dieser Strecke hatte wir dann bereits wieder mehr Schwierigkeiten und mussten einige Male die Sandbleche abladen. Schon hatten wir uns auf etwa einen Kilometer an den See angenähert und konnten mit dem Gedanken spielen, dort die Mittagspause zu verbringen. Einige schwer zu fahrende Dünen beschäftigten uns aber so stark, dass wir auf einmal feststellen mussten, dass wir den See verpasst und in Paralleltal gewechselt hatten. Das GPS zeigte dann auch zuverlässig den nächsten Waypoint an, den Um El Maa. Nachdem wir uns so durch gekämpft hatten wollten wir nicht noch einmal umdrehen und hielten Kurs auf das neue Ziel. Eine riesige Sandebene erlaubte Geschwindigkeiten von über 80 Km/h und führte uns bis auf 5 Km an den See heran. Dann aber wurde das Gelände wieder schwieriger und es dauerte nicht lange bis Chnoche in einem Loch hängen blieb. Es ging nicht mehr vor-, aber auch nicht mehr rückwärts. Mit Sandblechen und schliesslich am Bergegurt des Landcruisers hängend hatten wir den Wagen nach über einer Stunde wieder befreit. Nach dem Aufstarten des Laptops konnten wir erkennen, dass wir vor zwei Jahren nur gerade 300 m südlich aus der Gegenrichtung kommend vorbeigefahren sein mussten. Aus unserer Richtung erschien diese Passage aber zu riskant, so dass wir uns entschlossen umzudrehen und einen anderen Weg Richtung Um El Maa zu finden. Zuvor machten wir aber noch die längst überfällige Mittagspause. Danach gelang es uns tatsächlich einen grossen Dünenzug westlich zu umfahren und dann wieder Kurs zu nehmen. Anhand einiger alten Spuren kamen wir recht gut durch und erreichten schlussendlich den See.

Es hatte zwar sehr viele Leute am See, aber es stellte sich bald heraus, dass es sich zumeist um Tagesbesucher handelte. Als dann die Sonne unterging blieben nur wenige Reisende übrig, welche um den See verstreut ihr Camp aufgeschlagen hatten.

Als Weihnachtsmenu gab es zum Nachtessen noch einmal Fleisch vom Grill. Mit Kartoffel- und Gemischtem Salat ein feines Essen. Natürlich durfte der Weihnachtsbaum nicht fehlen, war doch Heute Heilig Abend. Aber so richtige Weihnachtsstimmung kam trotzdem nicht auf, aber deswegen waren wir ja auch nicht in die Wüste gefahren.

Nach dem Essen waren wir bei einer Gruppe Tuaregs zum Tee eingeladen worden. Die Jungs haben eine kleines Souvenirgeschäft aufgebaut und verkaufen den Touristen Kunsthandwerk aus ihrer Heimat, dem Niger. Ueli war am Nachmittag mit ihnen ins Gespräch gekommen und alle hatte sich riesig gefreut, das Ueli den Niger, Agadez und gar Mano den berühmten Tuaregfürer persönlich kannte. Es wurde ein kurzweiliger Abend und da alle gut französisch sprachen konnte wir ein recht interessantes Gespräch führen. Für etwa vier Monate leben die fünf zusammen mitten in den Dünen mit einfachsten Mitteln, fernab von ihren Familien und Bekannten. Aber es scheint ihnen auch gar nichts auszumachen, wenn einmal zwei Wochen lang kein Mensch auftaucht. Man hat halt eine ganz andere Beziehung zu Zeit. Ich kaufte den Leuten auch noch ein Tuaregkreuz ab: Es wird in meiner Sammlung einen Platz finden. Ich werde allerdings noch einige Mal in die Sahara fahren müssen, bis ich alle 21 bekannten Kreuze zusammen habe.



Montag, 25.12.2000

Strecke:

Camp 7 Um El Maa – Tekerkiba (Camping Africa Tours)

Distanz:

Ca. 31 Km

Wetter:

Schön. Morgen 0,7 C, Nachmittag 24 C

Um die wundervolle, friedliche Stille zu geniessen und auch einige Bilder zu schiessen, stand ich schon vor sieben Uhr auf. Am Himmel waren einige Wolken zu sehen, welche sich durch die ersten Sonnenstrahlen rosa färbten. Nur wenige Minuten dauerte es und schon war diese wundervolle Stimmung Vergangenheit.

Da die Sonne durch die grosse Düne östlich des Um El Maa abgedeckt wird, dauerte es eine Weile bis uns die ersten Sonnenstrahlen in unserem Camp erreichten. Es war deshalb nach dieser bis jetzt kältesten Nacht noch empfindlich kühl beim Frühstück.



Wenige Kilometer weiter, besuchten wir den Mandara See, ursprünglich der Namensgeber für alle Seen im Erg Ubari. Heute ist der Wasserspiegel aber soweit abgesunken, dass nur noch einige Pfützen zu sehen sind. Die restliche Fläche ist eine salzige Sumpflandschaft geworden, welche zusammen mit den armseligen Überbleibseln des alten Dorfes ein unschönes Bild abgeben. Unsere Route führte uns in nächste Dünenental wo wir uns entscheiden mussten, ob wir dem Tal folgend noch einmal bis zum Gabron See hoch fahren wollten. Chnoche hatte aber für den Moment genug Sand gesehen und so fuhren wir auf direktem Weg nach Tekerkiba. Im Camping, eigentlich sind es nun schon bereits drei, erkundigten wir uns nach der Möglichkeit einen Führer zu engagieren für die

geplante Route via Wadi Mathendous und den Akakus bis nach Ghat. Der erste Kontakt zeigte noch keinen Erfolg. Erst fand man keinen Führer der die ganze Strecke kennt, dann fand man heraus, dass für die Einfahrt in den Akakus eine Bewilligung vorliegen muss und diese nur in Ghat selbst zu beschaffen sei. Es wurden mir einige Alternativen vorgeschlagen, welche mir aber alle nicht behagten. Deshalb ging ich zurück ins Camp um meine Freunde zu informieren. Unterdessen hatte es sich aber bereits herumgesprochen was wir suchen und schon war einer gefunden, welcher uns führen konnte. Der Führer wollte uns auch gleich die Bewilligungen in Ubari beschaffen. Bald waren wir uns handelseinig. Für hundert lybische Dinar, ca. 100 CHF, pro Tag würde er uns mit seinem Wagen vornewegfahren. Da der Führer nur arabisch spricht, organisierte der Manager des Campings kurzerhand einen sprachgewandten Jungen der auch noch mitfahren würde. Kurzentschlossen wurden unsere Pässe eingesammelt und der Führer fuhr nach Ubari um die notwendigen Papiere und den so wichtigen „Dreieckstempel“ zu besorgen.

In der Zwischenzeit gingen wir schon mal die Reifen aufzupumpen und Diesel zu tanken. Es war nämlich abgemacht, dass falls die Formalitäten schnell erledigt werden könnten, wir noch Heute Richtung Süden aufbrechen würden.

Im Camping Restaurant genossen wir wieder einmal ein Essen, das wir nicht selber zubereiten mussten. Neben den würzigen Spaghetti und Salat, wurde uns auch noch Kamelsteaks serviert. Diese waren zwar nicht eben zart, aber sehr schmackhaft. Nach dem Mittagessen tauchte Mohammad der Führer auch schon wieder auf und hatte tatsächlich die Formalitäten bereits weitgehend erledigt. Es war allerdings schon fast etwas spät geworden um noch kurzerhand aufzubrechen. Zudem war am morgigen Tag der Ramadan beendet, so dass alle Tätigkeiten ruhen würden. Für uns bedeutete dies, dass Lebensmittel und Wasser noch Heute aufgefüllt werden mussten. Es wurde deshalb beschlossen, Morgen früh um acht zu starten.

Den Nachmittag faulenzten wir im Camp und genossen für einmal die warme Sonne und das süsse Nichtstun. Nachdem alles für den morgigen Start vorbereitet war, dunkelte es bereits. Obschon Heute ja Weihnachten war, gab es kein spezielles Menu, sondern wir begnügten uns mit Rösti und Spiegeleiern. Da wir einen frühen Start geplant hatten, gingen wir auch entsprechend bald zu Bett.

Dienstag, 26.12.2000

Strecke:

Camp 8 Tekerkiba – Germa – Wadi Mathendous – Camp 9 (Erg Murzuk)

Distanz:

Ca. 261 Km

Wetter:

Schön. Morgen 3,1 C, Nachmittag 24 C

Man bemerkte schon bei Sonnenaufgang, dass Heute ein besonderer Tag war. Vom Dorf her hörte man nicht nur den Muezzin von der Moschee rufen, sondern über die Lautsprecher klangen permanent anscheinend religiöse Sprüche.

Nach einem kurzen Frühstück packten wir einmal mehr unsere sieben Sachen und waren pünktlich um Acht startklar.

Mohammad und unser Übersetzer bestiegen den Land Cruiser um uns durch die Gemüsegärten zur Hauptstrasse zu führen. Auf dieser gings dann weiter bis Germa. Die Teerstrasse nach Süden löste sich langsam aber sicher auf und bald fuhren wir wieder auf holprigen Pisten. Nach etwa 50 Km trauten wir unseren Augen nicht als aus dem Nichts leuchtend grüne Flächen auftauchten. Eine riesige Fläche wird hier mitten in der Wüste mit Rundsprinkler bewässert und die verschiedensten Produkte angebaut. Wie mit dem

Messer geschnitten, endet die Vegetation metergenau dort, wo die Bewässerungsanlage aufhört. Mit den riesigen Dünen des Erg Murzuk im Hintergrund bildet das Grün ein schon fast bizarres Bild.

Weiter gings immer knapp am Erg entlang, die steinigen Ebenen meidend. Der Sand war zeitweise sehr weich, so dass Chnoche's Mitsubishi wieder gehörig Diesel zu sich nahm. Riesige Ebenen prägten die Landschaft, aber immer die Dünen des Erg als Begleiter. Bei einem Kontrollposten kurz vor dem Wadi Mathendous wurden die Begleitpapiere gezeigt und wir konnten ungehindert weiterfahren. Über eine furchtbar steinige Holperpiste gelangten wir zum Wadi Mathendous, wo wir die Fahrzeuge abstellten. Zu Fuss folgten wir dem felsigen Abhang und bewunderten die unzähligen Felsgravuren. Giraffen, Elefanten, Gazelle ja sogar Löwen findet man auf eindrücklichen Zeichnungen. Alle diese Tiere hatten vor einigen Tausend Jahren noch diese Gegend bevölkert. Was Heute eine



Steinwüste ist, war dazumals eine Savannenlandschaft wie man sie in Kenia kennt. Nach der Mittagspause fuhren wir zurück auf die Hauptpiste und folgten in geringem Abstand dem Erg nach Südwesten. Irgendwo mitten in einem grossen Steinfeld mussten wir eine Abzweigung verpasst haben. Das zwang uns dazu, einige Kilometer querfeldein zu fahren um die richtige Piste wieder zu finden. Eine Tortur für Mensch und vor allem Maschine, gings doch meist über spitze Steine und harten Untergrund. Gegen vier Uhr fuhren wir in ein Dünental ein und bauten unser Camp am Fusse einer grossen Düne auf. Da es noch früh war erkundete ich die Umgebung zu Fuss und kletterte auf einen 140 m hohen Sandberg. Von dort oben hatte man eine herrliche Rundschau in das Dünenmeer und unser Camp sah aus ein Spielzeug. Unsere Begleiter kochten sich auf dem offenen Feuer noch bei Tageslicht ihr Nachtessen, während wir noch etwas zuwarteten. Zürrigeschnetztes mit Bratkartoffeln war Heute auf dem Menuplan. Dazu gab es einen gemischten Salat. Nach dem Essen setzten wir uns ans Feuer und tranken einen Kaffee. Dank Abdramane als Übersetzer, konnten wir uns ganz gut unterhalten und erfuhren so einiges über das Leben in Libyen und dem Tschad, der Heimat Abramane's. Dieser war übrigens, wie viele seiner Landsleute, mit einem der so berühmten, total überladenen Lastern in sieben Tagen aus dem Tibesti eingereist. Nebst einer für unsere Begriffe unglaubliche Warenladung, hatten noch etwa fünfzig Passagiere auf dem offenen Wagen Platz gefunden. Hundert Franken musste jeder der Passagiere berappen, für die strapaziöse und nicht ungefährliche Reise. Noch sind nämlich grosse Teile des nördlichen Tschad vermint.

Mittwoch, 27.12.2000

Strecke:

Camp 9 – Akakus - Camp 10

Distanz:

Ca.177 Km

Wetter:

Schön. Morgen 6,3 C, Nachmittag 30 C

Das erste Mal war es auch in der Nacht bedeutend wärmer geblieben und obschon die Sonne nicht gleich bis in unser Camp vordringen konnte war es bald angenehm warm.

Noch führte unser Weg einige Kilometer dem Erg Murzuk entlang. Dann änderten wir die Richtung und nahmen Kurs auf den Akakus. Die Steinebenen blieben zurück und bald preschten wir mit über 80 Km/h über die topfebenen Sandflächen. Von einer Anhöhe aus sah man erste alleinstehende Tafelberge, ein Vorgeschmack auf die Landschaft im Akakus. Etwa 50 Km vor erreichen unseres Ziel kam ein weiterer Erg direkt vor uns in Sicht. Bei der Anfahrt konnte man sich ein durchqueren der riesigen Sandgebirge kaum vorstellen. Aber die Piste führte zielgenau auf ein



Lücke zu. Hier mussten wir nur ein, zwei flache Dünen überwinden um in eine gut fahrbare Ebene zu gelangen. Vorher machten wir aber in diesen Dünen Mittagsrast. Gegenseitig tauschten wir von unseren Vorräten aus, wir versuchten die Datteln von Mohammed, er wiederum genoss die Essigzwiebeln aus unserer Küche.

Noch zwei kleine Sandbarrieren versperrten uns den Zugang zu einer weiteren Ebene und bald prägten mehr und mehr Bergformationen die Landschaft. Schwarzer Fels kontrastiert mit den rötlichen Dünen an seinen Flanken. Bevor wir ins Zentrum des Gebirges vorstossen konnten, mussten wir noch einen Kontrollposten passieren. Wieder wurden die Papiere geprüft. Ohne Beanstandung wurden wir aber durchgelassen. Ohne diese Papiere, und die kann nur eine Touristik Agentur ausstellen, und ohne Führer hat man wohl keine Chance von dieser Seite in den Akakus einzufahren. Umfahren des Postens dürfte auch schwer sein, da er strategisch gut platziert ist. Von hier aus begannen wir verschiedene Täler anzufahren um die verschiedenen, landschaftlichen Höhepunkte zu besichtigen. Im einen war es ein Steinbogen, in einem anderen erste Felszeichnungen. Wo man auch durchfährt, die Landschaft ist generell sehr eindrücklich und sehenswert.

Gegen vier suchten wir ein Camp. Da ein starker Wind aufgekommen war, suchten wir Windschatten in einem Seitental. In einer gut geschützten Felsnische fanden wir einen idealen Platz. Fast schon überhängende Felswände boten eine beeindruckende Kulisse. Kaum angehalten, hatten unsere arabischen Begleiter auch schon ein Feuer entfacht und Teewasser aufgesetzt. Ueli und Chnoche sonnten sich auf ihren Matten in der warmen Sonne. Die Temperaturen waren heute auf gegen dreissig Grad geklettert und mir war es an der prallen Sonne schon fast zu warm geworden. Ich las im Schatten mein Buch noch zu Ende.

Noch für ein letztes Mal hatten wir Fleisch zum Grillen. Zwei grosse, saftige Rindshuftsteaks hatten die fast zwei Wochen seit der Abreise einwandfrei überstanden. Frisch und gut mariniert in Plastikfolie vakuumiert lässt sich Frischfleisch ohne weiteres auch ohne gross gekühlt zu werden aufbewahren.

Da wir unmittelbar an den von der Sonne aufgeheizten Felsen lagerten, blieb es bis wir ins Bett gingen angenehm warm.

Donnerstag, 28.12.2000

Strecke:

Akakus Camp 10 – Ghat Camping Awiss

Distanz:

Ca.164 Km

Wetter:

Schön. Morgen 14 C, Nachmittag 24 C

Nach einer sehr milden Nacht bereitete es keine Mühe aufzustehen, obschon das Camp in diesem engen Tal noch nicht von der Sonne erreicht werden konnte. Noch vor den Frühstück kletterte ich noch einmal in den schmalen Felsspalt hoch, um einige Bilder von den ausgewaschenen Formen zu schiessen.



Auf dem Weg südwärts besuchten wir einige Stellen mit Felszeichnungen und freuten uns über die phantastische immer wieder wechselnde Landschaft. Nach jeder Biegung konnte man neue Formen bewundern und auch die Farben waren ein stetes Wechselspiel. Eben noch fuhren wir entlang rotbrauner Felsen und gelben Dünen und schon querte man ein kohlrabenschwarzes Steinfeld, so dass man glauben konnte die ganze Gegend sei abgebrannt.

Wir merkten bald, dass der Führer sich im Akakus doch nicht so gut auskannte. Einerseits fragte er immer wieder entgegenkommende Führer und andererseits hatte er sich zwei, dreimal verfahren. Irgendeinmal erfuhr er, dass eine hohe Düne nur von Süden her befahren werden könne, aus der

Richtung aus der alle kamen, alle ausser uns. Ich habe schon vorher gewusst, wenn wir den Akakus in der Gegenrichtung befahren würden, diese Düne der Knackpunkt sein würde. Schon wollte uns Mohammed dazu bewegen den langen Umweg über Awaynat unter die Räder zu nehmen und von dort aus über die Teerstrasse nach Ghat zu fahren. Genau das hatte ich aber mit meiner Routenwahl vermeiden wollen. Schlussendlich willigte der Führer ein, es wenigstens zu versuchen. Nachdem wir einen weiteren, grossen Steinbogen bewundert hatten, näherten wir uns dem „Piece de Resistance“. Schon von weitem konnten wir die steile, über 50 m lange Rampe sehen. Über diese fährt man von Süden kommend ins Tal hinunter. Aus

unserer Richtung unmöglich, das musste man gar nicht erst versuchen. Der Düne entlangfahrend entdeckten wir aber Spuren, welche die Rampe umfuhren. Damit war aber noch nicht viel gewonnen. Wir reduzierten den Luftdruck an den Reifen auf etwa 1,5 bar und nahmen die erste Hürde ohne Probleme. Den Spuren folgend mussten noch einige Steigungen und Umfahrungen bewältigt werden. Nach einigen Kilometern rauf und runter durch eine phantastische Landschaft fahrend erreichen wir ohne Probleme wieder die Hauptroute. Wohl am meisten erleichtert war Mohammed, als wir es geschafft hatten. Erst jetzt war er auch bereit, Mittagsrat zu halten. Interessanterweise war es genau am selben Ort wo ich schon vor zwei Jahren, aus der anderen Richtung kommend, Pause gemacht hatte. Wir nutzten die Pause auch gerade um die Reifen wieder aufzupumpen. Das lief bei mir auch einwandfrei bis ich fast fertig war. Ein überhitzter Zigarettenanzünder führte dazu, dass er defekt ging. Kuzerhand verband ich den Kompressor mit Hilfe der Überbrückungskabel direkt mit der Batterie. So konnten die restlichen Reifen auch noch gefüllt werden. Nachdem die Südausläufer des Gebirges umfahren waren, drehte die Piste Richtung Norden, direkt auf Ghat zu. An insgesamt drei Kontrollposten mussten die Papiere vorgelegt werden, bevor wir die Stadt erreichten. Es stellte sich heraus, dass das einzige Hotel der Stadt geschlossen war. Ein Bekannter von Mohammed empfahl uns einen Camping ausserhalb der Stadt. Zuerst wurde aber der erste Schritt der Ausreiseformalitäten erledigt.

Im Camping angekommen wollten wir als erstes mit unserem Führer abrechnen. Dabei entstand ein kleines Durcheinander, erst wurde darüber diskutiert, ob wir nun drei oder vier Tage zu bezahlen hätten und als wir uns darüber einig waren, wollte Mohammed nicht, wie zuvor abgemacht, in CHF bezahlt werden, sondern in Dinar oder Dollar. Beides hatten wir aber nicht in genügender Menge. Ein Typ vom Camping anerkundete sich, in der Stadt die CHF in Dinar zu wechseln, so dass Mohammed bezahlt werden konnte. Abdramane wollte eigentlich auch möglichst bald zurück nach Sebha fahren, wartete aber noch ab, wie sich die Dinge entwickeln. Es sollte nämlich auch noch versucht werden, den notwendigen Stempel für die Ausreise zu organisieren. Als sich die Geschichte dann aber in die Länge zog, brachte ich ihn in die Stadt, damit er noch eine Mitfahrgelegenheit finden konnte. Ich war allerdings noch nicht lange im Camping zurück als auch er wieder auftauchte. Der Fahrer des Taxis wollte erst einen hohen Preis, da er keine weiteren Passagiere finden konnte und als es dann soweit war, krebste er trotzdem zurück. Die Jungs, die Abdramane zurückgebracht hatten, hatten ihr Auto kurz vor dem Camp eingesandet, so dass ich sie mit dem Toy bergen musste. Kaum hatte ich meinen Wagen wieder parkiert, kamen sie zurück, weil sie diesmal in einem Sumpfloch knapp ausserhalb des Campings wieder festsassen. Also zog ich sie ein zweites Mal aus dem Schlamassel.

Da es unterdessen schon ziemlich spät geworden war, kochte ich eine Minestrone mit Wienerli. Nach dem Essen plauschten wir noch mit einigen Jungs herum und amüsierten uns bei einer gemeinsamen Arabischstunde.

Wir können nun nur hoffen, dass Morgen alles gut läuft und wir die notwendigen Formalitäten irgendwie erledigen können, denn offiziell ist der Freitag Ruhetag, so dass es uns blühen könnte einen weiteren Tag in Ghat festzusitzen.