

EXPEDITION NACH LIBYEN

EINE REISE ZURÜCK IN DAS JAHR 2008

In dieser Gegend, auf dieser Route und in dieser Form ist eine solche Reise heute nicht mehr denkbar. Doch auch seinerzeit war die Expedition außergewöhnlich. Auch damals waren nur wenige Expeditionsreisende in dieser Gegend unterwegs. Selbst in den 1990ern, als Libyen einen regelrechten Hype unter den Wüstenfahrern erlebte, verirrt sich nur wenige in das Grenzgebiet von Libyen und Ägypten. Ganz zu schweigen von der Strecke entlang der Grenze in Richtung Süden, in Richtung Kufra-Oasen gen Sudan. Zum einen schreckte die weite Anfahrtsstrecke, zum anderen liegen im Grenzgebiet immer noch Minen, denn es handelt sich um ein ehemaliges Schlachtfeld aus dem Zweiten Weltkrieg. Uns aber, eine illustre Truppe, bestehend aus zwei Land Cruisern aus dem Münchner Umland und einem Pärchen aus England, das ebenfalls mit einem Land Cruiser unterwegs war, reizte diese weiße Stelle auf der Landkarte, diese Terra incognita.



ALLRADLER
VERLAG
Total
geheim!

ALLRADLER
VERLAG
Total
geheim!



Wie im Märchen:
Der Diesel kostet 6
cent pro Liter!

Wüste, wie man
sie einem Kind
zeigen wollte:
Weite, flache
Sandstrecken
in Richtung
ägyptische Grenze.

Teamwork:
Der libysche
Polizist hilft beim
einsammeln der
Sandbleche ...



Doch bereits zur Pharaonenzeit der alten ägyptischen Kultur sind hier vereinzelt Expeditionen mit Eseln und Pferden und später auch mit Kamelen unterwegs gewesen. Und natürlich Graf Ladislaus Eduard Almásy. Ein Entdecker, Expeditionsreisender sowie Pionier der Fahrzeugexpeditionen und mit seinen Büchern und Abenteuern auch Ideengeber für den Film „Der englische Patient“. Er war unter anderem in dieser Gegend mit seinen Ford-Fahrzeugen der Modellreihe Model A 1930 Open-Pickup, mit den extra für solche Fahrzeugexpeditionen entwickelten Reifen in der Größe 9.00x15 unterwegs. Während des Zweiten Weltkrieges durchquerte er das Gilf el-Kebir auf einer spektakulären Expedition für das deutsche Afrikakorps. Eines seiner Fahrzeuge, das mit auf der „Operation Salaam“ fuhr, nannte er „Purzel“. Nach Purzel, einem von Ford und Chevrolet gebauten Canadian Military Pattern F8, suchten schon viele. Denn das Fahrzeug wurde auf dem Rückweg der Expedition aufgrund der engen Treibstoffreserven im Osten des Gilf-el-Kebir-Massivs, auf ägyptischer Seite, in einem Versteck zurückgelassen. Das Versteck wurde zwar 2009 entdeckt, Purzel jedoch nicht.

Das nördliche Plateau des Gilf el-Kebir, das Abu-Ras-Plateau, ist auch eines der Ziele unserer Expedition. Im Prinzip sind wir gut aufgestellt. Fünf Fahrzeuge, acht Insassen. Zusätzlich des verpflichtend mitfahrenden libyschen Polizisten und eines ortskundigen libyschen Guides für die vermutete Gegend um das Fort an der ägyptischen Grenze und die Strecke Richtung Süden entlang des alten Grenzzaunes. Im Prinzip: Denn in der Realität sind wir letztlich nur mit drei Fahrzeugen unterwegs und mit einem zusätzlichen Guide. Der zur Verfügung gestellte Begleiter hat nämlich keinerlei Ahnung von der Gegend, in die wir reisen wollen. Immerhin wird uns der zusätzliche Guide nicht extra berechnet. Ein mitfahrendes Pärchen aus Salzburg hatte zwei Wochen vor Abfahrt darauf bestanden, die Tour mit Straßenbereifung fahren zu wollen. Auch persönliche Gespräche hal-

fen leider nichts. Ein Hobbyschrauber und Bekannter des Pärchens hatte ihnen versichert, die Umrüstung des neuen Defender TD4 auf Geländebereifung mit stabilen Seitenflanken sei völlig unnötig für Libyen. Und da waren's nur noch vier. Das vierte Teilnehmerfahrzeug hatte dann bereits auf der Teerstraße in Nordafrika Probleme mit der Kühlertemperatur. Die Mercedes-Benz-Vertretung in Tripolis hätte das zwar reparieren können, für die Ersatzteilbeschaffung allerdings eine Woche benötigt. So sind wir also letztendlich nur noch mit drei Fahrzeugen unterwegs

Für die verbliebene Truppe geht es schließlich zügig in Richtung Osten, der Grenze nach Ägypten entgegen. Bereits unsere erste Nacht draußen in der Wüste sorgt für eine Überraschung. Wir verlassen die Teerstraße zwischen Ajdabiya und Tobruq und queren eine große, flache Reg-Ebene. Bis zu unserem Abendcamp, kurz vor dem Wadi al-Mra, kommen

Urplötzlich tauchen am Horizont Fahrzeuge auf und der libysche Polizist greift nach seiner Waffe ...

wir rasch voran. In Ermangelung einer Deckung gegen Wind und Sicht bleiben wir in einer kaum als solche zu erkennenden Senke auf der Ebene stehen. Der Wind weht beständig und jeder noch so kleine Schutz ist willkommen. Kaum haben wir unser Lager aufgeschlagen – die mitfahrenden Libyer haben bereits ihr Teewasser auf einem kleinen Holzfeuer aufgesetzt und wir anderen sind schon dabei, Vorbereitungen für die Nacht zu treffen –, als urplötzlich Fahrzeuge am Horizont auftauchen. Der mitreisende libysche Polizist schaut nach seiner Walther PPK, einer ehemaligen Dienstwaffe der deutschen Polizei, und wir anderen packen vorsichtshalber so weit zusammen, dass wir im Ernstfall schnell wegkommen können. Ich versuche dem Polizisten auszufragen, im Notfall nach der Waffe zu greifen. Das Kaliber ist nicht wirklich ernst zu nehmen, abgesehen von der, im Vergleich zu der Anzahl der anfahrenen Fahrzeuge und möglichen Insassen, bescheidenen Kapazität des

Magazins. Außerdem habe ich keine Ahnung von seinen Qualitäten als Schütze.

Die Fahrzeuge halten abrupt in etwa 500 Meter Entfernung. Es macht den Anschein, als ob sie uns erst jetzt bemerkt haben und ihnen unsere Anwesenheit unangenehm ist. Ein Fahrzeug kommt langsam näher. Unser libyscher Polizist nähert sich dem Fahrzeug. Es wird kurz gesprochen. Die Spannung, die in der Luft liegt, verflüchtigt sich, als man Gelächter hört, und die anderen Fahrzeuge rücken nach. Falkenjäger. Sie waren so beschäftigt damit, ihren Falken zu folgen und sie vor der einbrechenden Nacht wieder bei sich zu haben, dass sie uns buchstäblich erst in der letzten Sekunde gesehen hatten. Es wird Tee zubereitet und man hält ein Palaver im Sitzen ab. Die Jäger sind definitiv keine Libyer, aber unser Sicherheitsmann ist nicht beunruhigt. Wie das dann aussieht, sollen wir im späteren Verlauf unserer Reise noch mitbekommen. Die Falkenjäger sehen aus, als ob ihre Heimat eher auf der arabischen Halbinsel liegt. Hagere, groß gewachsene Gestalten mit Nasen, die an ihre Falken erinnern. Edle, stolze Männer in Wüstenracht. Scharfer Blick und ausweichende Antworten auf meine Fragen, woher sie stammen. Unsere mitreisenden libyschen Guides meinen später, Dschibuti, Saudi, Jemen oder Oman. Mit Billigung des Gaddafi-Clans oder sogar auf deren Einladung. Sie erzählen, dass sie auch in Somalia jagen würden. Ihre Falken sind ihr ganzer Stolz. Nach dem Tee ziehen sie weiter mit ihren Land-Cruiser-Pick-ups ...

In den nächsten Tagen überrascht uns die Wüste mit einem wunderschönen Schauspiel, das ich persönlich während meiner vielen Sahara-Reisen so noch nicht gesehen habe. Die wahllos in der Landschaft stehenden Zeugenberge, die unterhalb der Abbruchkante liegen, auf der wir mit unseren Fahrzeugen stehen, haben braune, cappuccinofarbene, flache Gipfel. Sie scheinen in flüssiger Form an den Seiten herabgelaufen zu sein, um dann in der Hitze zu erstarren. Wir haben

Sonnenuntergang am Waw an Namus Vulkankrater im Süden des Landes.



den Abstieg in eine tiefer liegende Geländestufe erreicht. Hier oben hat die Landschaft langsam, nahezu unbemerkt, die Farbe und den Zustand gewechselt. Von braun-beige durchsetzt mit leichten Rot- und Grautönen in ein kalkiges, gipsiges Weiß mit capucino-farbenen Flecken. Lange stehen wir hier und sehen uns dieses Naturereignis an. Ich bin auf der Suche nach einem Abstieg, in die etwa 50 Meter tiefer liegende Ebene. Da wir die hinter uns liegende Reg auf nicht vorhandener Spur gequert hatten, dauert es ein wenig, bis ich eine fahrbare Strecke finde. Schließlich geht es etwas holprig, aber sicher hinunter in diese Landschaft, die wir eher jenseits der Grenze im südlichen Ägypten, in der sogenannten Weißen Wüste, erwartet hätten. Bald schon ändert sich die Landschaft jedoch wieder. Die fest-

Nahezu 300 Kilometer Stacheldrahtzaun trennen hier das „Nichts“ vom „Nichts“

gefügt, gipsigen Gesteinsformationen verschmelzen während unseres Vorwärtkommens. Je weiter wir nach Osten und somit näher an den Grenzverlauf zu Ägypten herankommen, desto mehr bilden sich aus dem hellen, mit wenig Gelbanteil versehenem Sand wieder kleine Dünenzüge, die jedoch in ihrer Ausführung flach und weitläufig bleiben. Wie aus dem Nichts ist er plötzlich da: dieser künstliche, schwarze Strich in der Landschaft. Den fernen Horizont begrenzend, unsere Aufmerksamkeit in seinen Bann ziehend. Zuerst noch verhalten in der Weite der Landschaft, einer wabernden Fata Morgana gleich. Je näher wir kommen, desto dominanter begrenzt er jedoch unseren in

der endlosen Landschaft der Sahara frei gewordenen Blick. Unangenehm. Aufdringlich. Nahezu 300 Kilometer Stacheldrahtzaun trennen hier das Nichts auf der einen Seite vom Nichts auf der anderen Seite des Zauns. Eine menschengemachte, willkürlich gezogene Grenze durch eine grenzenlose Landschaft. Dreireihig mit wenigen Metern Abstand zwischen den Reihen. Der „Faschistische Limes“. Zwischen 1922 und 1930 von den Italienern gegen die einfallenden Senussen aus Ägypten errichtet. Nach wie vor vermutet. Später fanden nicht weit von hier Schlachten während des Zweiten Weltkrieges zwischen Deutschen und Italienern auf der libyschen und den Briten auf der ägyptischen Seite statt.



Der feine Sand der Saharapiste sammelt sich überall.

Unser libyscher Polizist braucht sportliche Betätigung nach vielen Kilometern im Auto.



El-Alamein, vielen bekannt in Zusammenhang mit dem deutschen General Rommel, dem Wüstenfuchs, liegt nur etwas über 100 Kilometer nordöstlich von hier.

Die Nervosität in unserer Truppe ist fast greifbar – Minengebiet

Also raus aus dem freien Sand der Wüste mit den Fahrzeugen und rauf auf die Piste. Wobei Piste kann man die Ansammlung an Spurenbündeln wohl eher nicht nennen. Die frei in der Sandfläche liegenden Spuren – so wie unsere – bündeln sich lediglich zu einigen wenigen Fahrzeugspuren. Viel Verkehr ist hier offensichtlich nicht. Wir treffen schon seit Tagen niemanden. Der extra mitgenommene Guide für diese Gegend soll ortsunkundig sein. Er sitzt neben mir und wenn ich nach Minengebieten frage, stellt sich heraus, dass er sich hier wohl nicht so

gut auskennt. Also bleiben wir lieber auf den Spurenbündeln entlang des Zaunes. Wenn andere hier gefahren sind, dann ist die Gefahr nicht ganz so groß, aus Versehen auf etwas zu stoßen, das noch unentdeckt in den Tiefen des Sandes schlummert. Wir stoßen punktgenau auf das annavigierte Fort. Die Gebäude würden ein wenig hergerichtet. Die noch vorhandenen Steinquader wieder zu einer Mauer und einem Turm aufgerichtet. Man kann über den Zaun auf die andere Seite sehen. Auf beiden Seiten des Zaunes sieht es identisch aus. Was für ein Wunder. Nach einer kurzen Mittagsrast verlassen wir diesen Ort. Keiner verspürt Lust, hier längere Zeit zu verbringen. Es gibt nicht so viel Aufregendes über der Erde und das, was unter dem Sand noch versteckt liegt, steigert den Drang nach Weiterfahren. Weg-

fahren von hier. Ich hatte den Tag so geplant, dass wir gegen Mittag sein würden. Das beschert uns zwar nicht das beste Licht für Fotos, gibt uns aber die Reserve an Tageslicht, um das vermutete Gebiet bis zum Erreichen des Nachtlagers hinter uns zu lassen.

Für die nächsten Kilometer bleibt der Faschistische Limes unser Begleiter. Er bestimmt die Landschaft und irgendwie bedrückt uns dieser verrostete Zaun, der seit nunmehr 90 Jahren die Landschaft trennt. Mir wird hier einmal mehr bewusst, dass es zumeist nur die Ideologien menschengemachter Systeme sind, die uns als menschliche Individuen trennen. Zusammen mit den drei libyschen Begleitern teile ich den Innenraum des Land Cruisers seit mehreren Tagen. Alle vier, wie wir in diesem Fahrzeug sitzen, sind Menschen mit unseren eigenen Lebenswegen, unseren Familien, unseren Freunden, unseren Problemen, Nöten und Ängsten. Hier, inmitten des Nirgendwo, schweißte uns diese gemeinsam verbrachte Zeit zusammen. Macht aus Fremden Freunde. Den Hund, den die Muslime angeblich nicht mögen, den haben sie bereits seit der Grenzstation Ras Ajdir – unserem Treffpunkt – in ihr Herz geschlossen. Spielen mit ihm im Sand. Am Abend rufen sie „Mitsch, Mitsch“, damit er herkommt und sie mit ihm oder er mit ihnen spielt. Er hilft auf seine Art, wenn wir alle zusammen das festgefahrene Fahrzeug mal wieder aus dem weichen Sand ausbuddeln müssen. Die Gruppe spielt sich mehr und mehr aufeinander ein und man kann sich aufeinander verlassen.

Genauso abrupt, wie er in unsere Wahrnehmung trat, endet der Grenzzaun

Zu unser aller Erleichterung sind wir gut und wohlbehalten aus der Situation heraus und haben uns diesmal nicht im weichen Sand festgefahren. Das Spurenbündel fächert sich auf und verliert sich in der Weite der Sahara-Landschaft. Wir lassen uns von der wiedergewonnenen Freiheit gerne in diese hinaustragen. Unvermittelt fällt uns ein Punkt in der Ferne auf. Nach meinen Daten müsste es ein aufgelassener Grenzposten der Libyer sein. Direkt an der Grenzlinie zu Ägypten. Ich schwenke im



Leptis Magna:
Eine der schönsten
Ausgrabungsstätten
aus der Zeit von
Tripoletanien –
dem 3 Städte Bund
des römischen Reichs –
in Nordafrika.



Diese LKWs dienen
auch als Busse
durch die Sahara.
Mit ihnen werden
Menschen und
Waren zwischen
Libyen, Sudan,
Tschad, Niger und
Westafrika vice
versa transportiert.

Festfahren kann man sich
überall, dafür brauchts keine
großen Sandfelder, nur weich
genug muß es sein ...



weichen Sand nach Osten und gebe über Funk dem Rest der Truppe Bescheid. Unser libyscher Polizist wird plötzlich unruhig. Er zeigt zusammen mit einem der Guides durch die Frontscheibe auf den Punkt, dem wir uns nähern. Was ich aus der Entfernung für ein Gebäude hielt, entpuppt sich als ein stehendes Fahrzeug. Der Grenzverlauf ist hier frei verlaufend und nicht immer ganz eindeutig erkennbar – um es vorsichtig auszudrücken. Lediglich die gestrichelte Linie auf dem GPS-Gerät verrät uns den vermeintlichen Verlauf. Es könnten Militärs sein. Es könnten Ägypter sein. Das wäre suboptimal. Im Kopf spiele ich schon einmal diverse Ausreden durch. Unser Polizist erklärt mir, dass er wenig begeistert wäre, bewaffnet in Ägypten aufgebracht zu werden. Er schiebt seine Walther PPK kurzerhand zwischen den Spalt seines Sitzes. Bevor wir weiter heranfahren – wir sind noch etwa 500 Meter von dem Fahrzeug entfernt –, warte ich, bis die Gruppe zusammen ist. Gemeinsam fahren wir auf etwa 200 Meter heran. Ein Zivilfahrzeug. Menschen stehen herum. Ich bedeute dem Rest der Truppe zu warten und wir nähern uns vorsichtig. Der alte Land Cruiser der 60er-Serie hat offensichtlich eine Panne. Beine schauen unter dem Fahrzeug hervor. Käfige mit Hühnern, allerlei Ausrüstung und Verpflegung sind ohne erkennbares System außerhalb des Fahrzeugs abgestellt. Einer kommt hinter dem Fahrzeug hervor, einer liegt darunter und einer steht daneben. Ich lasse den Motor laufen. Wir fragen durchs offene Fenster, ob wir helfen können. Abgerissene Gestalten. Nein, keine Hilfe nötig. Ob es Probleme gibt. Nein. Unser Guide ist nervös. Bedeutet mir, wir sollten machen, dass wir hier wegkommen. Die Situation ist seltsam, hat etwas unterschwellig Bedrohliches. Plötzlich bin ich froh über unseren mitreisenden libyschen Polizisten. Ob sie Wasser brauchen. Nein, sie haben schon Hilfe gerufen. Einer zeigt uns ein Satellitentelefon. Das ist der Moment, in dem der Entschluss, von hier zu verschwinden, das letzte nötige Quäntchen an Überzeugung erhält. Wir fahren zurück zu den wartenden

Fahrzeugen, erklären nichts, sondern bedeuten ihnen nur, uns zu folgen. Die nicht erlaubten Funkgeräte hatten wir vorsichtshalber ausgeschaltet. Weg hier. Bevor noch mehr von der Sorte dort drüben hier auftauchen und sich das Verhältnis zu unseren Ungunsten dreht, Begehrlichkeiten geweckt werden.

Erst nachdem wir einiges an Kilometern hinter uns bringen, halten wir kurz an, um uns zu besprechen. Unsere libyschen Begleiter meinen, es könnten Schmuggler oder illegale Jäger sein. Mit beiden ist nicht zu spaßen. Sie haben kein Interesse, entdeckt zu werden, drohen doch empfindliche Strafen und Enteignungen in Libyen. Allerdings gebietet das ungeschriebene Gesetz der Wüste, Reisenden in Not Hilfe anzubieten. Wir sind dieser Verpflichtung nachgekommen und ich würde auch beim nächsten Mal unvoreingenommen dasselbe tun – wenn ich in einem

Die Besatzung wandte sich zu Fuß nach Norden. Einer nach dem anderen kam ums Leben ...

Gebiet unterwegs bin, aus dem keine räuberischen Aktivitäten bekannt sind! Eine Sache des Abwägens.

Das nächste Ziel unserer kleinen Expeditionsgruppe ist das Flugzeugwrack der „Lady Be Good“, eines amerikanischen B-24-Bombers aus dem Zweiten Weltkrieg. Die Maschine kam nach ihrem allerersten Einsatz vom Kurs ab. Zurück aus Neapel in Italien kommend, überflog sie während eines Sandsturms aus Versehen ihre Basis in Benghasi, Nordlibyen. Nicht wissend, dass sie bereits fast 700 Kilometer südlich der Küstenlinie inmitten der großen Sandseen der Libyschen Wüste waren, sprangen die neun Besatzungsmitglieder schließlich mit ihren Fallschirmen ab, da ihnen der Treibstoff ausging. Die Fläche unter ihnen hielten sie bei Nacht für das Wasser des Mittelmeers. Die Maschine flog nach dem Abspringen der Besatzung noch etwa 30 Kilometer weit, bevor sie aufgrund des Treibstoffmangels inmitten der Wüste aufsetzte. Die Besatzung wandte sich

zu Fuß nach Norden. Einer nach dem anderen kam ums Leben. Ihre sterblichen Überreste wurden alle bis auf einen gefunden. So schön, wie sie ist, die Wüste, ist sie doch unerbittlich und verzeiht keine Fehler. Der am weitesten gekommene Soldat wurde 200 Meilen nördlich der Maschine gefunden. Das Tragische an der Geschichte: In der Maschine befanden sich sowohl Wasser als auch Verpflegung. Sie waren bei ihrer Notlandung mit den Fallschirmen lediglich etwa 30 Kilometer von der gelandeten Maschine entfernt, ohne dies zu wissen. Genau so plötzlich, wie der Grenzzaun in der weiten Landschaft quasi aus dem Nichts zu wachsen schien, genauso plötzlich stehen wir inmitten des Trümmerfeldes der „Lady Be Good“. Zumindest dessen, was die Libyer und die Trophäenjäger übrig gelassen haben. Das Wrack wurde mittlerweile nach Tobruq transportiert und kann dort, an der Küste, in einem Museum besichtigt werden. Wenige Teile liegen noch hier. Verstreut auf einer Fläche von einigen Hundert Quadratmetern. Interessanterweise landete die Maschine nicht in den angrenzenden Dünenfeldern, sondern auf einer ziemlich weiten, flachen Ebene.

Schließlich geht es weiter gen Süden und wir treffen auf die nördlichen Ausläufer des sagenumwobenen Gilf-el-Kebir-Massivs, der Gebirgsformation in der Libyschen Wüste. Ein Teil auf ägyptischer Seite, der andere auf libyschem Territorium, die Südspitze liegt im Sudan. Graf Ladislaus Almásy entdeckte in den 1930ern einen großen Teil der uralten Felszeichnungen und Ritzungen, die sich hier finden. Diese Darstellungen von Tieren und Menschen deuten auf wasserreichere Zeiten hier inmitten der trockensten Gebiete unseres Planeten hin. Die Schwimmer in der Wüste im Wadi Sura sind weltberühmt. Man vermutet, dass Ausläufer der tropischen Regenwolken im Herzen Afrikas bis hier herauf in den Norden zogen und in den Gebirgszügen abregneten. Dies führte zur Füllung der Gueltas und Wasserquellen. Noch in den 1920er-Jahren sind Berichte von bewachsenen Tälern im Gilf el-Kebir



vorhanden. Im Moment findet man davon fast nichts mehr. Das wenige Grün, das wir vorfinden, reicht selbst für genügsame Kamele nicht aus.

Schon weiter nördlich kündigt sich eine erneute Veränderung im Gesicht der Landschaft an. Die eingestreuten, dunklen, fast schwarzen und schroffen Felsformationen im hier immer rötlicher werdenden Sand verändern das bisherige Bild der Libyschen Wüste. Hier beginnt das Abu-Ras-Plateau. Der nördliche Ausläufer des Gifl el-Kebir.

Immer wieder kommen wir auf unserem Weg dem Grenzverlauf zu Ägypten sehr nahe. Lediglich die gestrichelte Linie auf dem mitlaufenden GPS-Gerät zeigt uns, ob wir noch auf libyscher Seite sind. Wie schon häufig auf dieser Reise, legen wir eine eigene Spur. Immer wieder gelingt es uns mithilfe der in die Felsforma-

Gerne würden wir tiefer ins südliche Gifl el-Kebir vorstoßen, aber wir müssen dringend Treibstoff und Wasser auffüllen.

tionen hineingewachsenen Dünen, Höhenunterschiede zwischen den einzelnen Geländestufen zu überwinden. Im reinen Fels wäre dies nicht fahrbar. Wegen der nahen Grenze und der Unsicherheit, ob die Befahrbarkeit der Strecken in der bergigen, felsigen Landschaft auf libyscher Seite so bleibt, schwenken wir leicht in Richtung Westen. Plötzlich sackt das Fahrzeug vorne links weg. Plattfuß. Ein unter dem Sand nicht sichtbares, scharfkantiges Stück Fels hat mir ein Loch in die Seitenflanke des Reifens gerissen. Zum Glück ist jedes unserer Fahrzeuge mit sechs vollen Ersatzreifen ausgestattet. Das Wechseln geht zügig. Der nicht am Radwechsel be-

teiligte Rest der Truppe kocht Kaffee und genießt die wunderschöne Umgebung. In Afrika wäre der kaputte Reifen mit einem Seitenwandflicken später zu retten. In Europa würde der TÜV-Prüfer ob solcher Reparaturmethoden wohl akute Atemnot bekommen.

Wir sind so fasziniert von der landschaftlich so abwechslungsreichen und faszinierenden Strecke, dass wir Zeit und Raum für einige Tage vergessen. Gerne würden wir tiefer ins südliche Gifl el-Kebir vorstoßen, aber wir müssen dringend Treibstoff und Wasser auffüllen. Al Kufra, die Oase im Südosten Libyens, ist hierfür die

Diese Landschaftsform ist aus der Weissen Wüste in Ägypten bekannt und war für uns hier in Libyen unerwartet.

Gemeinsam mit unseren libyschen Begleitern genießen wir den Blick in die unendlich erscheinende Landschaft.



nächste Möglichkeit. Nach fast 1.000 Kilometern offroad erreichen wir den Asphalt. Es ist immer wieder ein seltsames Gefühl. Nach so langen Strecken draußen, im freien Gelände und auf Pisten, plötzlich festen versiegelten Untergrund zu erreichen. Unvermittelt herrscht beim Erreichen der Straße Stille in den Fahrzeugen und ein ruhiges, mittig stehendes Lenkrad vermittelt das Gefühl, dass es keine gravierenden Schäden gibt.

Unsere kleine Truppe erreicht Al Kufra. Die Oase kündigt sich bereits seit einigen Kilometern mit den ersten Palmen und Gärten an. Grün in unterschiedlichsten Facetten. Nach so langem Aufenthalt in der Wüste und dem absoluten Fehlen dieser Farbe des Lebens. Wir können den hungrigen Blick fast nicht abwenden ob dieser Farbenvielfalt. Die ersten Hütten und festen Häuser werden passiert,

Menschen, die uns nachsehen, Autoverkehr, Lastwagen, Busse, eine Tankstelle – wir sind zurück in dem, was man geflissentlich als Zivilisation bezeichnet. Und wie ich unserem Guide für das vermintete Gebiet bereits vor längerem mitgeteilt hatte, wird er uns an der ersten Tankstelle verlassen. Während die anderen bereits ihre Tanks auffüllen, hole ich sein Gepäck vom Dach und gebe ihm Geld für Taxi und Bus. Ungläubig sieht er mich an. Langsam dämmert ihm, dass ich das vor ein paar Tagen sehr ernst gemeint hatte. Es gab nur einen Grund, mit einem zweiten Guide in dem sowieso schon vollen Land Cruiser unterwegs zu sein: das Minengebiet. Das kannte er nicht. Die Agentur hatte ich bereits via Satellitentelefon verständigt. Wir haben noch einen weiteren Guide und den Polizisten an Bord, beide Pflicht in Libyen. Somit sind wir hier auf der sicheren, legalen Seite. Er fängt an

zu schimpfen und zu drohen und hält das nächste Taxi an.

Wir füllen unsere Tanks und Kanister randvoll mit Treibstoff und ergänzen unsere Wasservorräte an einem nahen Brunnen. Dann fahren wir zur Distriktkommandatur, die in der Oase liegt. Wir sind verpflichtet, uns als reisende Ausländer zusammen mit unseren libyschen Begleitern bei den Behörden zu melden.

Man begrüßt uns so, als ob man unsere Ankunft bereits erwartet hätte. Der Bezirksgouverneur würde uns gerne sprechen. Die Pässe werden nach der erfolgten Kontrolle einbehalten. Wir bekommen Erfrischungen angeboten und es ist eine typisch libysche, freundliche Atmosphäre. Lediglich unsere beiden libyschen Begleiter sind, ohne dass ich es bemerke, plötzlich verschwunden. Nach etwa einer halben Stunde werden wir alle ein Stockwerk höher gebeten.

Alles Schreiben und Reden über die Weite der Sahara zeigt dieses Bild mit einem Blick ...



Eine schwere Holztür öffnet sich und ich werde aufgefordert einzutreten. Der Rest der Truppe soll vor der Tür warten. Ein etwa 40 Quadratmeter großer Raum, voll klimatisiert. Ein großer Schreibtisch steht am Fenster, das mit Jalousien und Vorhängen leicht abgedunkelt ist. Licht kommt lediglich durch ein Seitenfenster und von der Deckenbeleuchtung. Der Schreibtisch ist geschäftig gefüllt mit Akten und Schriftstücken. Dahinter steht ein gepflegter, großer und schlanker Libyer in Zivil auf, als ich eintrete. Er begrüßt mich freundlich mit Handschlag. Die üblichen Begrüßungsfloskeln werden ausgetauscht. In einem freundlichen Radebrech aus Französisch, Englisch und Arabisch. Wie die Reise verläuft, wie uns Libyen gefällt, das Wetter, die Trockenheit – ausgesprochen höflich. Er ist etwa 50 Jahre alt und strahlt

Autorität aus. Er ist der Gouverneur der Provinz. Vor dem Schreibtisch zur Linken steht unser Guide für das verminte Gebiet. Und unsere anderen beiden libyschen Begleiter. Letztere scheinen kein bisschen nervös ob der Obrigkeit. Der Gouverneur spricht

Wir füllen unsere Tanks und Kanister randvoll mit Treibstoff und ergänzen unsere Wasservorräte ...

Recht, hat also die Funktion eines Richters inne. Der Gouverneur lädt mich ein, auf einem der vorderen, dreireihig gestellten Stühle Platz zu nehmen. Während wir reden, öffnet sich die Tür erneut. Ein weiterer Mann im mittleren Alter betritt den Raum und nimmt hinter mir Platz. Als alle sitzen, beginnt unser libyscher Guide lautstark auf Arabisch zu argumentieren und auf mich zu

zeigen. Ich bedeute den Beteiligten, dass ich leider kein Wort verstehe. Der Gouverneur unterbricht den Wortschwall unseres Guides und der hinter mir sitzende Mann übersetzt in fließendem Deutsch. Er hatte in der DDR studiert, wie so viele Libyer. Der Guide argumentiert, er wäre für die komplette Reise angeheuert worden. Ich könne ihn nicht einfach nach Hause schicken. Was ich denn dazu zu sagen hätte. Ich erkläre den Sachverhalt. Die Mitnahme eines libyschen Guides ist in Libyen Pflicht. Leider kennt der uns zur Verfügung gestellte die verminte Gegend an der Grenze zu Ägypten nicht. Und ohne einen ortskundigen Guide wollte man uns an der Grenze diese Strecke nicht genehmigen. Diese Strecke ist mit der libyschen Reiseagentur vereinbart. Also hatte man kurzerhand ei-

nen zweiten Guide geschickt. Auf den wir nahe Tripolis immerhin einen Tag gewartet hatten. Leider stellte sich in der Grenzregion zu Ägypten dann heraus, dass dieser zweite Guide sich dort auch nicht auskannte und auf die Frage, wann er zuletzt hier gewesen sei, nur Ausflüchte parat hielt. Die Sachlage wurde geschildert und unsere beiden anderen libyschen Begleiter bestätigten meine Sichtweise. Allerdings darf der über 70 Jahre alte Guide sein Gesicht nicht verlieren. Also einigt man sich auf einen Übertragungsfehler am Telefon. Er kennt die Minengebiete in Richtung Tschad, und ich drücke mein Bedauern aus für die Unannehmlichkeiten seiner Heimreise per Bus. Hätten wir einen Grenzverstoß gen Ägypten begangen, wäre die Sache vermutlich anders gelaufen. So bleiben alle freundlich. Es wurde mir angerechnet, dass ich dem Guide das Taxi und den Bus bezahlt hatte, obwohl der Bus ihn sowieso nichts kosten würde. Das Warum ist aus meiner Erinnerung verschwunden. Meine vagen, wortkargen Ant-

worten unsere weitere Streckenwahl betreffend, werden vom Gouverneur mit freundlichem Verständnis akzeptiert. „Bon voyage, à la prochaine“, ein freundliches Händeschütteln, man freut sich, wenn wir als Gäste einmal wiederkommen, und wir sind wieder unterwegs.

Wir verlassen Al Kufra, vorerst in Richtung Norden. Alle sehen uns am Horizont verschwinden. Nachdem wir einige Kilometer auf schlechter werdendem Asphalt zurückgelegt hatten, schlagen wir einen Haken gen Westen. Zurück in die Wüste. Vor uns liegen wieder fast 1.000 Kilometer bis zur nächsten Ansiedlung. Wir werden die Rebiannah-Sandsee queren. Und das möglichst nahe an der Nordspitze des Tibesti-Gebirges, das sich aus dem Tschad herein nach Norden zieht, um schließlich zum Waw an-Namus, einem Vulkankrater im Süden Libyens, zu gelangen. Aber das ist eine andere Geschichte ...

Karte



Nachgefragt



Was waren damals die Schwierigkeiten bei einer Reise in die Sahara, speziell nach Libyen?
Es wurde eine Einladung durch eine libysche Reiseagentur verlangt und ein Guide/Begleiter dieser Agentur. Nachdem sich einige Reisende frei gekauft und den Begleiter während der Reise nach Hause geschickt hatten, auch illegale Grenzübertritte nach Süden durch Reisende spielten eine Rolle, wurde zusätzlich ein mitfahrender libyscher Polizist Pflicht.

Was hat sich in den letzten Jahren geändert, wo steht das Land heute?

Libyen ist zerissen durch einen Bürgerkrieg, der das Land in Interessensgebiete der einzelnen Bevölkerungsgruppen teilt. Im Norden größtenteils arabische Stämme, im Süden die Tubu und die Touareg.

Zu den politischen Verhältnissen kommt heute Corona dazu, wird man in Zukunft überhaupt dorthin reisen können?

Das kann man so pauschal nicht beantworten, da nicht sicher ist ob das Land in seinen heutigen Grenzen so noch lange bestehen wird. Corona spielt nur in den besiedelten Gegenden des Nordens eine Rolle, da eine statistische Erfassung und ein Gesundheitssystem wie bei uns, seit dem Ende der Ära Gaddafi nur mehr im Norden ansatzweise besteht.

Was planst du für die Zukunft, wird es wieder Reisen von dir in die libysche Sahara geben?

Algerien ist im Moment bei mir in Planung und eine Westafrika Expeditionsreise von Marokko über Mauretanien bis in den Senegal. Und natürlich die Canning Stock Route in meiner zweiten Heimat Australien.

www.outback-expeditions.com