

Durch die Wüste Libyens –

Im sagenhaften Sandmeer

Quer durch den Erg wbari wollen wir zum Akakus-Gebirge fahren und den Waw en Namus besuchen. Soweit der Plan. An eine Panne hat natürlich niemand gedacht...

Text & Fotos: Dr. Klaus Sparwasser

Die Welt scheint im Sand zu versinken. Wie ein Scheibe aus Messing klebt die Sonne am aschfahlen Himmel und taucht die Landschaft in ein gespenstisches Zwielflicht. Hinter den Stadtmauern wabern braune Wolken. Die Palmwipfel in den Gärten zwischen den verlassenem Häusern peitscht ein schneidender Wind, und durch die Gassen der Oase toben Fontänen aus Staub. Es sind kaum Menschen unterwegs, und die wenigen ducken sich in den Schutz der alten Gemäuer und halten den kunstvoll geschlungenen Turban dicht vor dem Gesicht geschlossen. Ein Sandsturm in der Sahara, doch er legt sich bald wieder. Wir sind in Ghadames, einer der schönsten und ältesten Oasen Libyens. Einst Drehscheibe des Karawanenhandels, glaubt man sich in der Innenstadt in die Zeit Heinrich Barths versetzt, der Mitte des 19. Jahrhunderts die libysche Wüste auf mehreren Expeditionen erkundete.

Auf dem Markt erstehen wir die nötigsten Lebensmittel: Kartoffeln, Zwiebeln, Zitronen, Gemüse und Melonen. Vollgepackt, die Blattfedern bis fast zum Anschlag belastet, fahren wir gen Osten. Nach wenigen Kilometern wird der Untergrund sandig und weich, sehr weich. Die tonnenschweren Fahrzeuge ziehen tiefe Furchen in den Dreck. Wir lassen Luft ab, zwei bar sind vorläufig genug. Dann folgen 50 Kilometer übelster Kurverei durch breiigen Feh-Feh, Bulldust würde man andernorts dazu sagen. Die Tachonadel vollführt Bocksprünge auf der Anzeige und hüpfert zwischen 15 und 20 Stundenkilometern umher. Gewaltige Staubwolken qualmen aus den Radkästen und verhindern jede Rundumsicht.

Langsam gewöhnt sich das Ohr an das schwungvolle Heulen des Diesels, wenn wieder ein Sandberg hart an der Drehzahlbegrenzung genommen wird. Wieder und wieder scheint die Motorhaube in den Himmel zu fliegen, die Räder fallen fast aus den Aufhängungen, Gas weg am Höhepunkt, die Landschaft fliegt von unten zurück ins Bild, und der Tanz durch die Achterbahn endet auf der anderen Seite mit einem gemütlichen Rutscher.

Am nächsten Tag sind wir vorsichtiger, immerhin liegt die nächste Werkstatt ja nicht gerade um die Ecke. Einen Durchstieg nach Süden in Richtung Ubari zu finden wird immer schwieriger. Wir messen 48 Grad im Wagen, alle Konturen verlieren sich in der gleißenden Helligkeit. Dünen, Hunderte Meter hoch, reichen bis zum Horizont, Kamm auf Kamm, Grat auf Grat, nur ganz weit hinten in der blauen Ferne glauben wir den dunklen Rand eines felsigen Höhenzuges auszumachen. Einigermaßen ratlos beschließen wir hier umzukehren, zumal das Getriebe des Land Rovers beim Schalten etwas seltsame Geräusche von sich gibt.

Auf unseren eigenen Spuren zurückfahrend, rennen wir nun gegen die weichen, windabgewandten Dünenflanken an. Der Land Rover schafft nur eine Düne. Dann zerreißt ein herzhaftes Krachen das gleichmäßige Jaulen der Maschine, die Räder rollen noch ein paar Meter gegen die Steigung aus, der Wagen steht. Irgendwo unter dem Auto klappert es furchtbar, jedenfalls ist der Antrieb hin.

Aus unserem Lager dringen bis in die Nacht die Geräusche von klimpernden Schraubenschlüsseln und Hammerschlägen. Die Ursache der Misere ist schnell entdeckt: Aus dem Getriebekorb kullern erbsengroße Stücke gehärteten Stahls. Das Differential hat sich in tausend Teile aufgelöst. Immerhin könnte bei stillgelegter Hinterachse der Vorderradantrieb noch funktionieren. Doch bald enden unsere Versuche mit erneutem Krachen: Antriebsstrang vorne gerissen. Wir müssen den Wagen zurücklassen und mit den verblieben Autos weiter. Hilfe erhalten wir bei einem Militärstützpunkt, wo man uns nach Deji geleitet. Dort warten wir auf Ersatzteile, die drei Tage später tatsächlich eintrudeln. Dann machen wir uns mit Führer auf den Weg. Suleiman, ein stolzer Araber in der typischen hellblauen Dschellabia der Tuareg, mit klarem Blick ältesten und sauber gestutztem Oberlippenbart, soll uns zu unserem zurückgelassenen Fahrzeug geleiten.

Der Toyo von Suleiman ist ein betagter Veteran, mindestens 25 Jahre alt, und die Ausstattung wirkt, als ginge es auf eine Kaffeefahrt. Aber Suleiman kennt sich tatsächlich aus. Man merkt, dass die Wüste sein wahres Zuhause ist. Wo für uns triste Landschaftsformen nahezu unmerklich ineinander übergehen, stehen für ihn unübersehbare Wegweiser.

Anstelle der Staubschlacht beim ersten Versuch, erwartet uns diesmal eine heitere, friedliche Landschaft. Eher gemächlich folgen wir dem trockenen Lauf eines Wadi. Überall Grün und blühende Büsche. Aus unscheinbaren Kräutern lässt sich Tee zubereiten, halbhohe Sträucher liefern mit ihren saftigen Blättern Wasser und Vitamin C und ihr saurer Sud zieht uns die Mundwinkel zusammen. Suleiman zeigt uns einen winzigen Zipfel jenes uralten Wissens, das den Tuareg seit Jahrhunderten ein Überleben in einer der kargsten Regionen der Erde ermöglicht. In seinem ältesten Sohn Moussa, einem aufgeweckten Jungen mit lebhaften funkelnden Augen, lebt die Tradition fort.

Der Abend unter freiem Himmel inmitten eines sanft ansteigenden Dünentals gibt uns schließlich den Rest. Während Suleiman aus dem unterwegs gesammelten Holz ein Feuer entfacht, einen Eintopf gekocht, im heißen Sand Brot gebacken und genüsslich gespeist hat und jetzt friedlich und entspannt unter dem weiten Sternenhimmel im warmen Sand liegt, hantieren wir immer noch mit unseren Gaskochern, Schlafsäcken und Campinggeschirr herum. Er beobachtet uns belustigt. Die feinen Züge auf seinem Gesicht sprechen Bände.

Ohne hohe Sandberge überwinden zu müssen, folgen wir den alten Karawanenwegen der Nomaden, entlang einer Kette mehr oder minder intakter Brunnen. Unseren Kompass können wir getrost vergessen. Suleiman hat seine Landkarte im Kopf. Wenig später stehen wir vor unserem Landy, der unberührt auf uns wartet.

Die Reparatur dauert bis tief in die Nacht. Der Mond taucht das Lager in ein unwirkliches Licht. Jeder hängt seinen Gedanken nach und lässt die silberglänzenden Silhouetten der umliegenden Dünenberge auf sich wirken. Kurz nach Mitternacht stört ein heulender Motor die Ruhe, und zwei Scheinwerfer tasten sich zögernd die Düne hinauf. Der Wagen läuft! Problemlos und mitten durch das Dünenfeld, das uns vor einer Woche noch unüberwindbar erschien, erreichen wir am nächsten Tag Ubari.

Mit einem Festschmaus verabschieden wir uns von Suleiman und Moussa. Die Gastgeschenke, die wir zurücklassen, Benzinkanister und ein paar Werkzeuge - täuschen nicht darüber hin weg, dass wir die Beschenkten sind.

Die Räder pfeifen wieder auf Teerbelag, es geht Richtung Murzuk. Wir wollen zum Waw-en-Namus, dem Krater der Mücken. In Tmisah füllen wir ein letztes Mal die Tanks bis

zum Rand. Der Vulkan kündigt sich schon von weitem durch den allmählich grau werden den Sand an. Asche, aus dem Erdinneren vor Jahrtausenden in die Wüste geschleudert. Zurück blieb nach dem Ausbruch eine tiefe Schüssel mitten im Nichts, in deren Zentrum sich der Vulkan kegelförmig erhebt. Um den Hügel hingetupft schillern bunte Seen, fremd und wie von einem anderen Stern.

Palmen umstehen in Gruppen die Seenlandschaft, und was wie ein Strand aus feinem weißem Sand aussieht, ist in Wirklichkeit eine dicke Salzkruste. Inmitten der lebensfeindlichen Umgebung wirkt der Vulkan wie eines der letzten Paradiese.

Von der Spitze des Kegels aus gesehen, ziehen sich die Seen wie eine Kette strahlender Smaragde um seine Basis, ein einmaliger Anblick. Für uns ist die Reise hier zu Ende. Leider. Bis Tunis sind es immerhin noch rund 1500 Kilometer.

REISE-INFO LIBYEN

Einreise: Es besteht Visumpflicht. Die Passdaten müssen ins Arabische übersetzt und beglaubigt werden. Antragsformulare können bei der libyschen Botschaft bezogen werden, Übersetzungstempel beim Einwohnermeldeamt. Der Reisepass sollte noch mindestens sechs Monate gültig sein.

Einfuhrbestimmungen: Alkohol ist in jeder Form verboten, ebenso die Mitnahme von Waffen, Gleiches gilt für Drogen. Die Kontrollen sind manchmal sehr streng. Problematisch kann die Einfuhr elektronischer Geräte wie Computer oder GPS Werden, aber man muss solche Dinge ja nicht offen herumliegen lassen. Kameras: und Ferngläser passieren die Kontrollen in der Regel unbeanstandet.

Medikamente: Eine gut sortierte Reiseapotheke sollte jeder mitführen. Hinein gehören neben Schmerz- und fiebersenkenden Medikamenten hauptsächlich Mittel gegen bakterielle Durchfallerkrankungen, also auch spezifische Antibiotika, Impfschutz gegen Tetanus, Diphtherie und Hepatitis A sind anzuraten.

Reisezeit: Reisen in die Sahara sind prinzipiell immer möglich, in den Sommermonaten sind sie allerdings nur etwas für hart gesottene Gemüter. Temperaturen von 50 und mehr sind keine Seltenheit, und körperliche Anstrengungen sollten weitgehend vermieden werden. Ideal ist die Zeit im Herbst/Winter von September bis Mai. Die Nächte können allerdings sehr kalt sein (Temperaturen fallen oft in die Nähe des Gefrierpunktes).

Sicherheit: Bei Routenplanungen sollte hinsichtlich der Dauer, der Treibstoff- sowie Nahrungs- und Wasservorräte immer eine ausreichende Sicherheitsreserve einkalkuliert werden. Der Wasserbedarf steigt schnell auf 6-8 Liter pro Kopf und Tag an. Gute Karten und Navigationskenntnisse sind überlebensnotwendig, ein oder besser zwei GPS-Geräte mehr als hilfreich.

