



Libyen 1994

Ein Motorradabenteuer

von Achim Lerch

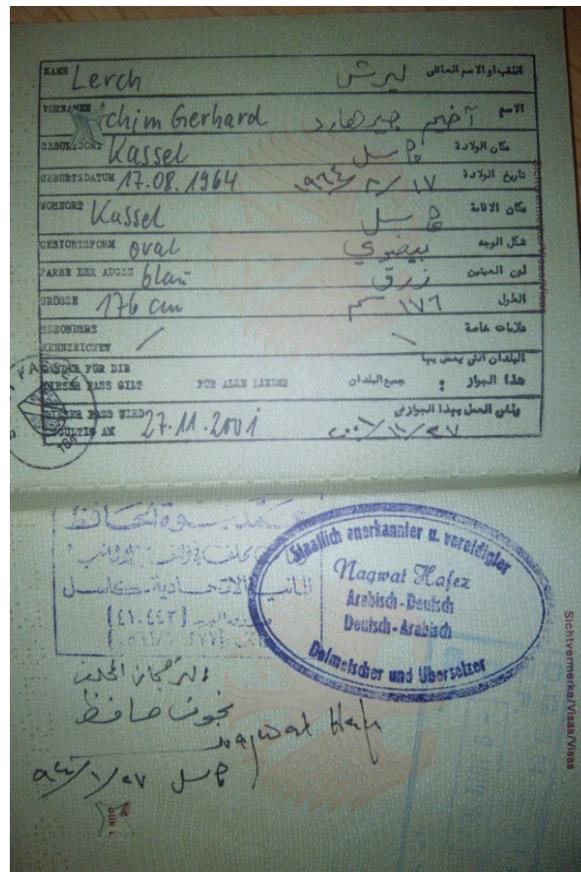
LIBYEN 1994, Teil 1, Vorbereitung

Nachdem erste Ideen zu einer Libyenreise im Freundeskreis bereits im Sommer 1993 diskutiert wurden, wurde es im Herbst, nach meiner Tunesienreise im September, dann konkret. Letztlich sind Arend, Henning und ich übrig geblieben, die Reise wurde für März 1994 geplant. Zunächst galt es, einen internationalen Führerschein und internationalen Fahrzeugschein zu beantragen und für diese wie auch für den Reisepass eine beglaubigte arabische Übersetzung zu organisieren (eine Liste mit zugelassenen vereidigten Übersetzern gab es bei der libyschen Botschaft).

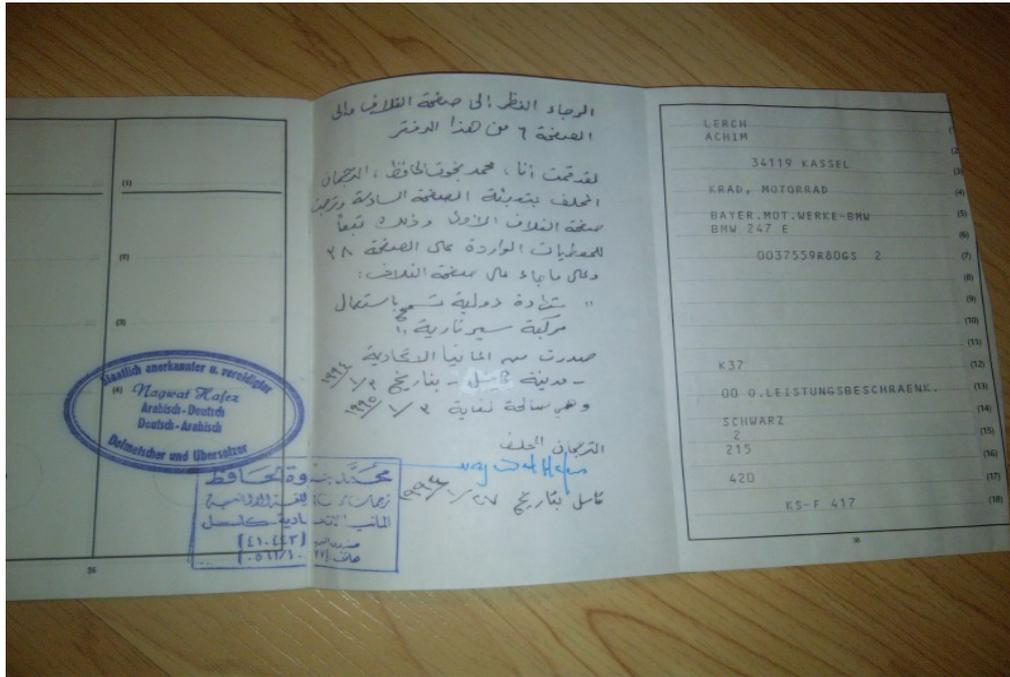
Führerschein:



Reisepass:



Fahrzeugschein:



Das hat schon einiges an Geld gekostet, und dann galt es, das Visum zu beantragen, was aber noch einmal ziemlich teuer war. Henning war damals noch Student und gerade in seiner Diplomphase, es war nicht hundertprozentig sicher, dass seine Diplomarbeit bis März fertig werden würde, und er wollte das Geld nicht umsonst ausgeben. Nach den damaligen Informationen sollte es auch möglich sein, das Visum bei der libyschen Botschaft in Sfax (Tunesien) zu beantragen, wo wir ja sowieso vorbeikommen würden, also haben nur Arend und ich das Visum beantragt - ein großer Fehler, wie sich zeigen sollte!

Die weiteren Vorbereitungen galten dann v.a. den Motorrädern, vor allem ich hatte da plötzlich viel zu tun: Meine 750er DR Big war im Tunesienurlaub kaputt gegangen und per ADAC zurück gekommen, ich hatte im November eine 800er DR Big gekauft und begonnen, sie für die Tour zu optimieren (z.B. eine Stabilisierungsstrobe zwischen den Tankhälften, die in späteren Baujahren serienmäßig verbaut wurde, weil es bei den ersten Baujahren zu Tankrisen durch Schwingungen kam). Am Heiligen Abend 1993 stand dann aber eine R80GS zu einem unschlagbaren Preis in der Zeitung, und ich habe sie spontan gekauft. Jetzt galt es, die Gummikuh für die Wüste fit zu machen, z.B. musste noch ein großer Tank besorgt und lackiert werden, außerdem ein Distanzring für die Montage des Desertreifens und weitere Kleinigkeiten. Obwohl ich wusste, dass das Originalfahrwerk der 80GS für eine Wüstenreise nicht wirklich geeignet ist (Arend, mit gleichem Mopped, war mit Öhlins ausgestattet), hatte ich kein Geld mehr für Fahrwerkstuning und beließ es beim Original - ein zweiter schwerer Fehler!

Schließlich galt es noch, möglichst genaues Kartenmaterial zu besorgen (die gab es z.B. von IGN oder ONC). Die haben uns bei der Orientierung (mit Kompass, ohne GPS!) geholfen, aber nicht verhindern können, dass wir uns ausgerechnet auf der längsten Pisten-Etappe verfahren haben und auf Benzin des libyschen Militärs angewiesen waren - aber das ist eine eigene Geschichte!

Am 23.2.1994 sind dann Arends und mein Pass mit dem libyschen Visum endlich eingetroffen, am 2.3. haben Hennig und ich in einer Nachtaktion noch seine Diplomarbeit formatiert, ausgedruckt und am nächsten Morgen zum Binden gegeben, er konnte die Arbeit also rechtzeitig abgeben und ist mit uns am 4.3.1994 frohgemut in Richtung Libyen gestartet.

LIBYEN 1994, Teil 2, Tag 1 bis 6 (Anreise):

4.3.1994: Nachdem wir am Vorabend bei mir zu Hause gemeinsam noch ein leckeres Fleischfondue genossen haben, war Start am frühen Morgen. Autobahn ereignislos bis Basel, dort musste Arend mit dem Taschenmesser die seitlichen Stollen des Michelin Desert „zuschneiden“, da sie am Kardantunnel schleiften (er hatte den 5mm-Distanzring; ich selbst 10mm, was dann später aber auch Probleme machte...). Hinter dem Gotthardtunnel lag Schnee, am Comer See, wo wir in der Jugendherberge in Como die erste Nacht verbrachten, war aber bestes und mildes Frühlingswetter. Tag 2 führte uns nach Genua, wo wir schon vormittags eintrafen und uns in die Schlange vor der bereits im Hafen wartenden „Habib“ einreihen. Die Einschiffungsprozedur dauerte, man verbrachte die Wartezeit u.a. damit, durch die Schlange zu spazieren und die Vehikel der anderen Afrika-Reisenden zu begutachten und das ein oder andere Schwätzchen zu führen. Und, die Welt ist ein Dorf: Ich traf Tina und Iris, zwei Bekannte aus Berlin (Endurofahrerinnen aus Leidenschaft, Mitbegründer der Endurofunten), die auf dem Weg nach Tunesien waren. Für die Nacht hatten wir eine Vierbettkabine, die aber nur mit uns dreien belegt war.

In Tunis die übliche lange Prozedur, bis man durch den Zoll war und alle Stempel beisammen hatte, für uns ging es dann direkt nach Nabeul zum Campingplatz Jasmin – ein (zumindest damals) bekannter Anlaufpunkt für Afrikareisende. Mir kam es vor, als wäre ich erst vor einer Woche dort gewesen (es war ja auch tatsächlich nicht einmal ein halbes Jahr her seit der Tunesienreise). Was auf deutschen Autobahnen noch nicht bemerkbar war, zeigte sich jetzt auf tunesischen Straßen: Mein Desertreifen schleifte beim Einfedern links am Kotflügel, und so musste ich diesen mit dem Taschenmesser passend ausschneiden. Klar, dass ich alle Kommentare, die ich in Basel zu Arends Reifenbeschnitt-Aktion abgegeben habe, jetzt zurückbekam.

Am nächsten Tag, dem 7.3., ging es dann über El Jem, wo wir das römische Kolosseum besichtigt haben, nach Sfax, wo wir ein Hotel in der Nähe der libyschen Botschaft bezogen. Zwei Motorradfahrer aus Biberach (Ténére und DR Big), die wir auf der Fähre getroffen hatten, trafen etwas später zufällig im gleichen Hotel ein – wie sich zeigen sollte, für Henning ein schöner Zufall. Wir haben dann den Abend gemeinsam verbracht und uns über unsere Reisepläne ausgetauscht. Die gute Laune dieses Abends verwandelte sich dann am nächsten Morgen in tiefste Enttäuschung: Entgegen den uns vorliegenden Informationen konnte Henning in der Botschaft in Sfax kein Visum erhalten – das geht nur in Deutschland oder ggf. mit einem Einladungsschreiben aus Libyen! Da in Afrika in Sachen Bürokratie einiges möglich ist, beschlossen wir nach der anfänglichen Ratlosigkeit, es noch einmal direkt an der Grenze zu versuchen. Wir fuhren also weiter, zunächst nach Djerba, wo wir direkt am Strand gezeltet haben. Der Abend verlief in ziemlich gedrückter Stimmung, vor allem natürlich für Henning.

Am nächsten Morgen ging es mit einem Rest an Optimismus nach Ben Guerdane, wo wir den Verlockungen der vielen Händler, die Libysche Dinar zu attraktivem Schwarzmarktkurs anboten, nicht widerstehen konnten (der offizielle Umtauschkurs war unverschämte hoch). Etwa sieben Kilometer vor der Grenze war ein erster Vorposten, an dem bereits die Visa erstmals kontrolliert wurden und wo Henning nicht durchkam. Wir haben dann die Ausrüstungsgegenstände, die wir platzsparend nur einmal dabei hatten, so getauscht, dass Arend und ich die Wüstenetappen bestreiten konnten (so hatte Henning z.B. den Benzinkocher, den er in Tunesien nicht zwingend brauchen würde, eingepackt). Wir vereinbarten trotzdem zunächst, dass Henning noch warten sollte, wir würden an der Grenze schauen, ob was geht und ihn ggf. nachholen. Wie sich leider zeigte, ging nichts, wir sind also nochmal zurück und mussten uns von Henning verabschieden. Ein schwerer Abschied! Der Plan für ihn war nun, einen verkürzten Tunesienurlaub zu verbringen. Da er die

geplante Route der beiden Biberacher kannte, wollte er versuchen, sie zu treffen und sich ihnen anzuschließen. Bis heute verfluche ich mich dafür, warum wir im Herbst vor 30 Jahren nicht darauf bestanden haben, auch für Henning das Visum zu beantragen. Wir hätten es zur Not für ihn bezahlen können. Zu spät, aber Lektion gelernt: So etwas wird mir bei einer Reisevorbereitung nicht mehr passieren. Nach dem schmerzlichen Abschied sind Arend und ich dann wieder zur Grenze, bereit für das Abenteuer „Grenzübertritt“...

LIBYEN 1994, Teil 3, Tag 6 (Grenzübertritt):

Nach der (problemlosen) Ausreise aus Tunesien bestand die Grenze auf Libyscher Seite aus einem weitläufigen, unübersichtlichen Gelände mit mehreren Schuppen und Baracken, und beinahe wären wir an dem Zollschuppen – der eben wirklich nur ein unscheinbarer Schuppen war – vorbei gefahren. Erst der laute und unmissverständliche Zuruf eines Zöllners („Stopp!!“ ist eben international) ließ uns anhalten. Als erstes fragte uns besagter Zöllner, ob wir nicht ggf. (schwarz?) Geld bei ihm tauschen wollten. Da wir nicht sicher waren, ob das eine Falle war, verneinten wir, worauf wir zunächst die Alukoffer für eine Durchsuchung öffnen mussten. Als nächstes sollten die diversen Gepäckrollen dran kommen, aber durch die Gabe eines Kugelschreibers mit buntem Werbeaufdruck konnte die Gepäckkontrolle abgekürzt werden. Als nächstes wurden wir zu einem weiteren Schuppen geschickt, in dem die libyschen Kennzeichen zu erwerben waren. Hier galt es zunächst, drei Din-A-4-Seiten Formulare auf englisch auszufüllen, danach 60 LD für die Schilder zu zahlen (50 Dinar waren Pfand, die man bei Rückgabe zurückerhalten sollte). Der Beamte fragte bei Entgegennahme des Geldes, wo wir es denn her hätten? Ob wir etwa schwarz getauscht hätten? Mein Englisch war plötzlich noch schlechter als seines und ich tat so, als verstehe ich seine Frage nicht, worauf er zum Glück lachend abwinkte und jedem von uns zwei Kennzeichen übergab, die wir gleich vor Ort montieren sollten.



Etwas orientierungslos sind wir dann weiter zu einem deutlich sichtbaren Schlagbaum mit bewaffneten Zöllnern links und rechts, die uns aber zurück schickten zu einer weiteren Baracke, da noch der Einreisestempel im Reisepass fehlte. Dazu musste aber zunächst wieder ein Formular ausgefüllt werden, diesmal allerdings auf arabisch. Zum Glück war gerade eine deutsch sprechende Person anwesend und half uns beim Ausfüllen. Tja, und dann öffnete sich für uns tatsächlich der Schlagbaum zu diesem unbekanntem Land, so gar nicht vergleichbar mit den eher westlich orientierten und touristisch erschlossenen Ländern Tunesien oder Marokko. Freudig überrascht waren wir dann an der ersten Tankstelle hinter der Grenze: Umgerechnet 14 Pfennig für den Liter Sprit, das war auch 1994 sensationell billig (und sollte im Landesinneren noch billiger werden). Wir fahren an diesem Tag noch bis Sabratalh, wo wir etwas außerhalb des Ortes einen schönen

Übernachtungsplatz direkt am Strand fanden:



Dort blieben wir nicht lange alleine, ein Polizist kam auf uns zu, und wir befürchteten schon, dass wir hier nicht zelten dürften, aber er wollte uns nur begrüßen, sprach wenig englisch, wir verstanden aber soviel, dass er seinen Bruder holen wollte, der wohl etwas deutsch spreche. Er verschwand, kam etwas später wieder: Sein Bruder sei noch nicht da, wir sollten aber mitkommen und bei ihm übernachten, er lade uns gerne ein. Wir lehnten dankend ab, erstens, weil wir die Nacht wirklich lieber am Strand verbringen wollten, zweitens, weil wir mit der ganzen Situation etwas überfordert waren, nicht sicher, ob wir das mit der Einladung richtig verstanden hatten. Er verschwand abermals, kam einige Zeit später aber mit seinem Bruder wieder, der tatsächlich etwas deutsch sprach. Für Erheiterung sorgte dann die Vorstellungsrunde: Ich sagte, ich heiße Achim, worauf der Polizist meinte „Akim“. Nein, sagte ich, „Achim“. Er lachte, zeigte auf sich: „Akim“. Sein Bruder, Omar, lud uns abermals ein, bei ihm zu übernachten, aber wir lehnten abermals ab, hatten auch schon die Motorräder abgeladen und das Zelt aufgebaut. Die beiden tuschelten miteinander, verabschiedeten sich, und verschwanden. Um nur eine Stunde später wieder zu kommen: Mit Körben voll Essen. Es war mittlerweile fast dunkel, Zeit für das Fastenbrechen (es war gerade Ramadan), das die beiden Brüder mit uns am Strand begehen wollten. Da die Verständigung jetzt ganz gut funktionierte, erzählten wir den beiden von der Misere mit Hennings Visum. Sofort erklärten sie ich bereit, das geforderte Einladungsschreiben nach Sfax zu schicken, doch es war zu spät. Ein Mobiltelefon, mit dem wir Henning hätten informieren können, hatten weder wir noch er. Es war dann ein langer erster Abend in Libyen, geprägt von sehr gemischten Gefühlen. Und bei all dem leckeren Speisen hätten wir beiden Ungläubigen doch so manches gegeben für ein kühles Bier dazu...

LIBYEN 1994, Teil 4, Tag 7 bis 8 (Tripolis und Leptis Magna):

Der nächste Tag führte uns auf einer kurzen Etappe (gut 80 Kilometer) bis zur Hauptstadt Tripolis – wörtlich: "Drei Städte". Das waren ursprünglich neben Macar Uiat, dem heutigen Tripolis, noch die Schwestersiedlungen Sabratah im Westen und Leptis im Osten, gegründet als karthagischer Handelsstützpunkt im 6./7. Jahrhundert v. Chr. Wir haben in einem eher gehobenen Hotel im Zentrum eingekcheckt, zwar nicht ganz billig, aber wir hatten gehofft, dass das Hotel eine notwendige, aber lästige und aufwendige Formalität für uns erledigen würde: Nach der Einreise musste man sich nach damaligem Stand innerhalb von sieben Tagen bei einer „Balladiya“ (Sitz der Verwaltungsbezirke) registrieren lassen. Der Reiseführer beschreibt das Vorgehen wie folgt: „Besorgen Sie sich das Formblatt... (arabisch), eine Gebührenmarke und kleben diese in das obere Feld... Dann besorgen Sie sich die Karte ... (gelb, 13x18 cm)... Die Kosten 250 LD.....Schreiber

erledigen das Ausfüllen...Ihre Arbeit kostet 1.000 LD...“ Bitte was? Dann, etwas weiter unten: „Ein großes Hotel wird die Anmeldung eventuell erledigen“. Ja, hätte unseres auch gemacht, aber erst am Samstag, wo wir schon weiter im Süden sein wollten. Wir haben uns dann die gelbe Karte geben und den Unterkunftsnachweis vom Hotel abstempeln lassen und sind damit selbst per Taxi zur Balladiya gefahren. Irgendwann wurden wir in das noble Vorzimmer eines offenbar hohen Beamten geführt, darin eine bildhübsche dunkelhäutige Sekretärin (ich hoffe, das ist jetzt nicht sexistisch oder rassistisch oder gar beides). Nachdem wir zu ihrem Chef vorgelassen wurden, erklärte uns dieser, dass die Registrierung frühestens am nächsten Mittwoch erfolgen könne: Morgen sei Freitag (bekanntermaßen frei in muslimischen Ländern), und danach beginne das Zuckerfest zum Ende des Ramadan. Wir könnten diese Formalität aber auch später auf unserer Reise in jeder größeren Stadt nachholen. Na toll! Als uns aber dann seine Sekretärin zum Abschied zuckersüß winkte und ein „Ciao“ hauchte, war jeder Ärger über libysche Bürokratie verflogen. Wir waren ja auch nur Männer (und seit einer Woche unterwegs...).

Wir folgten dann als nächstes einem Tip von Omar, zum Geld tauschen ein Juweliengeschäft aufzusuchen – quasi die inoffiziellen Zentralen für Schwarztausch. Der Kurs war nicht so gut wie bei den Händlern in Tunesien, aber weit besser als der offizielle. Anschließend war Sightseeing in Tripolis angesagt (Altstadt, Hafen und das Museum in der dortigen Festung). Im Reisetagebuch habe ich seinerzeit notiert: „Die Stadt verbindet orientalischen Charme mit modernem Großstadtflair“. Störend wirkten allenfalls die allgegenwärtigen Plakate mit übergroßem Gadhafi-Konterfei in allen nur erdenklichen Herrscher-Posen. Auch das Museum enthielt damals neben Ausstellungen zu den verschiedenen geschichtlichen Epochen des Landes auch eine eigene Abteilung über den allgegenwärtigen Muammar al Gadhafi. Nicht zuletzt dessen undurchsichtige Außenpolitik (z.B. im Tschad-Konflikt) und die ihm vorgeworfene Unterstützung des internationalen Terrorismus führte letztlich 1992 zu einem UNO-Embargo gegen das Land. Umso erstaunter waren wir, dass in den Läden trotzdem alle nur erdenklichen westlichen Waren angeboten wurden – von Levis-Jeans über die üblichen Turnschuhe oder Bob Dylan-CDs bis zu gängigen Lebensmitteln der großen Konzerne. Abends dann waren wir noch einmal richtig gut essen – der günstige Umtauschkurs ließ das zu, und für die nächsten Tage war eher einfache Kost angesagt.

Hier noch zwei Bilder aus Tripolis:





Nach einem guten Frühstück war unser Ziel am nächsten Tag Leptis Magna, gut 100 km östlich von Tripolis. Auf dem Weg dorthin wollte aber irgendwann meine Kuh nicht mehr so recht, sie lief nur noch auf einem Zylinder. Zündfunke war da, und schließlich konnte nach etwas Fehlersuche eine verstopfte Vergaserdüse als Ursache identifiziert werden. Gut, dass die bei der BMW so leicht zugänglich ist! In Leptis Magna suchten wir uns zunächst einen Übernachtungsplatz, mit Blick auf Meer und das Ruinenfeld, das wir anschließend ausgiebig besichtigten. Die Stadt war einst ein phönizischer Handelshafen und erlebte ihre Blütezeit unter den Römern, die meisten Bauwerke ließ der in Leptis Magna geborene spätere römische Kaiser Lucius Septimius Severus errichten. Nach dem Untergang des Römischen Reiches verfiel die Stadt unter arabischer Herrschaft mehr und mehr. Erst im 20. Jahrhundert wurde sie von italienischen und amerikanischen Archäologen wieder ausgegraben. Zurück an unserem Übernachtungsplatz erhielten wir noch kurz Besuch zweier Jugendlicher, dann wurde vor der antiken Kulisse gekocht und ein einfaches Abendessen genossen. In den Gesprächen ging es nach so viel Aufregung einerseits und Kultur andererseits vor allem um die bevorstehenden Pistenabenteuer: Schließlich sollte es am nächsten Tag endlich in die Wüste gehen!

Leptis Magna:



LIBYEN 1994, Teil 5, Tag 9 und 10 (Leptis Magna bis Hun):

12.3.1994, unser 9. Reisetag. Der Tagebucheintrag ist überschrieben mit „Übermut tut selten gut“. Aber der Reihe nach: Zunächst fuhren wir von Leptis Magna entlang der Küste nach Misrata, um dort unsere Registrierung bei der Balladya zu erledigen. Nach einigem Suchen und der Mithilfe eines Einheimischen, der uns per Auto zu der Behörde eskortierte, stellten wir zunächst erfreut fest, dass diese geöffnet war. Wir erwarben im Erdgeschoss eine Gebührenmarke, erhielten einen Stempel und wurden dann von einem Mitarbeiter in den 2. Stock geführt, wo wir in sehr bequemen Ledersesseln warten sollten. Nur wenige Minuten später kam der Mann mit unseren abgestempelten Pässen wieder und die Registrierung war erledigt – mit deutlich weniger Aufwand, als es die Beschreibung im Reiseführer hatte vermuten lassen. Noch schnell einkaufen und Wasser bunkern (während Arend auf dem Markt war, bewachte ich die schon bald von einer Mensentraube umringten Motorräder), dann sollte aber unserem Pistenabenteurer wirklich nichts mehr im Wege stehen. Außer der Tatsache, dass wir die Piste, die in Ahmad beginnen sollte, zunächst einfach nicht fanden. Wir irrten in einem Industriegebiet herum, das mit seinen Zäunen und Scheinwerfern sehr an militärische Anlagen erinnerte und hatten angesichts zahlreicher Warnschilder, die aber alle auf arabisch waren, ein mulmiges Gefühl. Das dann kurz später in regelrechte Angst umschlug, als ein Toyota-Pickup sehr schnell auf uns zufuhr und mit quietschenden Reifen neben uns hielt. Fahrer und Beifahrer sprangen aus der Kabine, ebenso gleichzeitig vier oder fünf Männer von der Ladefläche und umringten uns. Wir machten uns fast in die Hose. Aber da war keine Feindseligkeit, nur Neugierde, vor allem die Motorräder betreffend. Die Verständigung war etwas schwierig, so dass die Männer uns auch nicht wirklich bei der Suche nach der Piste helfen konnten, aber schließlich haben wir den Einstieg doch noch gefunden.

Die Fahrspur führte zunächst noch durch Getreidefelder, dann begann eine Art Salzwüste, durchzogen von kleineren, z.T. mit Büschen bewachsenen Sanddünen. Die Piste selbst war zunächst ebenfalls sandig, teilweise reichten die Dünen auf die Piste und forderten uns erstmals als Endurofahrer. Auf der linken Seite war immer die Küste zu sehen, mal etwas näher, mal etwas weiter weg. Irgendwann wurde der Boden dann fester (lehmartig) und erlaubte höhere Geschwindigkeiten. Es stellte sich jetzt zum ersten Mal auf dieser Tour so richtiger Fahrspaß ein. Die Laune stieg, das Fahren auf dieser festen Piste war beinahe wie Schweben, die Landschaft sah endlich nach Afrika aus. Büsche links und rechts der Piste ragten manchmal so in diese hinein, dass man eine Art Slalom fahren musste und mit gezielten Gasstößen ließen sich dabei leichte Drifts provozieren. Das machte so viel Spaß, dass ich immer übermütiger wurde. Übermut tut selten gut. Es kam, was kommen musste: Die feste Lehm-piste war plötzlich in einer Linkskurve nicht mehr fest, sondern feucht und damit extrem rutschig, aus einem angesetzten „leichten Drift“ bei ca. 70 km/h wurde ein passabler Sturz: Ich fiel auf die linke Seite, das Motorrad drehte sich rutschend einmal um 180°, verfring sich in einem der Büsche, richtete sich dabei auf und kippte auf die rechte Seite. Außer einem verbogenen Kofferträger, einem verbeulten Alukoffer, einem losen, aber nicht gebrochenem Spiegel ist aber zum Glück nichts passiert – auch mir selbst nicht! Dass ich mich trotzdem geärgert habe, lag vor allem daran, dass ich zu diesem Zeitpunkt noch nicht wusste, dass mir noch ein deutlich schlimmerer Sturz bevorstehen würde! Wir fuhren an diesem Tag noch einige wenige Kilometer weiter (sehr vorsichtig jetzt) und suchten uns dann etwas abseits der Piste an einem Wasserturm einen Übernachtungsplatz (kurz vor Abugrein). Trotz des Sturzes war die Laune an diesem Abend gut, wir fühlten uns endlich auf der Tour angekommen!

Am nächsten Tag sollten weitere schöne Pistenkilometer folgen. Zunächst ging es nach Abu Nujaym, dort begann eine verfallene Piste nach Hun. Sie war anscheinend wenig befahren, auf den kleinen Dünen, die über der gut erkennbaren, teils gepflasterten Fahrspur lagen, waren keine Spuren zu sehen. Nach dem Sturz vom Vortag war ich vorsichtig, für die Sanddünen zu vorsichtig: Zu wenig Gas bedeutete, dass ich gleich in der ersten größeren Düne stecken blieb:



Danach ging es dann aber besser und schließlich machte es richtig Spaß, auf steinigem Untergrund Schwung zu holen und dann über die Dünen förmlich zu "fliegen". Unser Nachtlager haben wir dann etwa 30 km vor Hun aufgeschlagen und nach Sonnenuntergang vermittelte die hell erleuchtete Stadt am Horizont einen Eindruck davon, dass dort gerade das Zuckerfest zum Ende des Ramadan gefeiert wurde.

LIBYEN 1994, Teil 6, Tag 11 (Hun - Sebha)

Nachdem uns am Vorabend Schwärme von Mücken (wo kommen die Mistviecher eigentlich her, so mitten in der Wüste?) das Abendessen verleidet und uns früh ins Zelt getrieben hatten, beschlossen wir, gleich zu packen und loszufahren, und erst in Hun zu frühstücken. Die 30 km Piste bis dorthin waren, bis auf eine kleineres Weichsandfeld, recht problemlos zu fahren. In Hun dann in einem Café gefrühstückt, im Radio lief Chris de Burgh, und draußen wurden unsere Motorräder von den Passanten ausgiebig begutachtet:



Nachdem wir unsere Vorräte aufgefüllt hatten, ging es zunächst auf Asphalt ca. 60 km nach Süden, dann folgte eine Piste mit grobem Schotter, die auf ein Hammada-Plateau anstieg. In dieser Steinwüste war die Piste kaum zu erkennen, einzige Orientierungshilfe waren aufgeschichtete Steinhäufen in unregelmäßigen Abständen:



Immer wieder führte die Piste wieder kurz hinunter in die sandige Ebene, um kurz danach wieder auf das Plateau anzusteigen, wobei die An- und Abstiege sehr groben Schotter aufwiesen. Irgendwann in einer Pause stellte Arend Ölverlust am Ölkühler fest, es war aber nur eine Verschraubung einer Schlauchschelle losvibriert. Nach einem letzten steilen Abstieg verlief die Piste dann endgültig in der Ebene, dem Wellblech auf der Hauptpiste konnte man daneben recht gut ausweichen. Allerdings forderte der Sand eine gewisses Tempo, was zu einem regelrechten Rausch führte. Beste Laune zu diesem Zeitpunkt:



Irgendwann zwang uns dann die Topographie wieder auf die Hauptpiste, die kurz danach ein total verspurtes, tiefsandiges Wadi durchquerte. Im tiefen Sand hilft nur: Gewicht nach hinten, Lenker locker lassen, und Gaaaas! Ich war fast durch, als das Vorderrad aus meiner Spur in die Nachbarspur lief, und bevor ich das so richtig realisiert hatte, lag ich auch schon. Blinker abgebrochen (mit Schlauchschelle repariert), Tank total zerkratzt (ja, der nagelneue Tank, den ich direkt vor der Tour hatte lackieren lassen). Egal, Krone richten und weiter. Nachdem wir die Asphaltstraße nach Brak überquert hatten, verlor sich unsere Piste etwas später völlig im Sand, war als solche nicht mehr erkennbar.



Anhalten, Kompasspeilung – die Richtung stimmte, also sind wir zunächst weiter. Kurz darauf erkannten wir auf einer Anhöhe, dass es anscheinend keinen Weg an den großen Dünen im Süden vorbei gab, wir beschlossen also umzukehren und über Brak nach Sebha zu fahren. Kurz bevor wir die Straße erreichten, stürzte Arend noch einmal im weichen Sand, zum Glück ohne Schäden. Beim Versuch, danach im weichen Sand wieder anzufahren, grub er sich noch mal so richtig ein und es floss einiges an Schweiß, bis die Kuh wieder flott war. Endlich in Sebha angekommen, ging es erst mal zur Tankstelle. Dort bat uns ein Libyer mit zwei kleinen Kindern um ein Foto mit den Kids auf den Mopeds, zum Dank eskortierte er uns dann zum Hotel. Dort endlich angekommen waren wir komplett groggy – 450 km heute, davon 200 km teils sehr anspruchsvolle Piste. Dazu dann noch ein richtiges Bett: Wir schliefen wie ein Stein!

LIBYEN 1994, Teil 7, Tag 12 bis 13 (Pausentag und Mandara-Seen, gescheiterter Versuch)

Ein Pausentag war angesagt: Körper- und Motorradpflege, Wäsche waschen, Postkarten schreiben usw. Der Motorradcheck führte bei mir aber zu einer ernüchternden Entdeckung: Das Federbein war undicht und verlor deutlich sichtbar Öl. Nicht wirklich überraschend, aber trotzdem großer Mist. Wie großer Mist, sollte sich später noch zeigen. Ansonsten ein fauler und entspannter Tag, trafen beim Bummel durch die Stadt ein schweizer Pärchen, das die Piste Idri – Darj (von Darj kommend) gefahren ist und bestätigen konnte, dass es in Darj Benzin gab (wir hatten diesbezüglich widersprüchliche Informationen), für unsere weitere Planung war das entscheidend. Doch vor der Etappe Idri – Darj stand für den nächsten Tag erst einmal ein landschaftliches Highlight, aber wohl auch die größte fahrerische Herausforderung bevor: Die Mandara-Seen inmitten der gewaltigen Dünen der Erg Ubari. An diesem Abend, an dem wir uns in Sebha noch ein leckeres Kebap schmecken ließen, drehten sich unsere Gespräche nur um dieses Thema, vor allem um die Frage, ob wir mit den voll bepackten Kühen diese Dünen würden bezwingen können!

Am nächsten Morgen ging es zunächst noch zur örtlichen Agentur der Libyan Travel Agency, wo man eine Genehmigung für die Befahrung des Wadi Mathendous einholen musste – unser nächstes Ziel nach den Mandara-Seen. Danach fuhren wir voller Aufregung in Richtung Takartibah, wo der Einstieg in die Dünen liegt:



Der erste Dünenkamm, den es zu überqueren galt, erschien uns aus der Nähe beängstigend hoch. Wir ließen Luft aus den Reifen, atmeten noch mal tief durch und gaben Gas. Arend vorne, ich versetzt dahinter. Arend bekam wohl plötzlich Zweifel, nahm Gas weg und blieb stehen, ich wollte den Schwung nutzen und fuhr weiter, den immer steiler werdenden Dünenkamm aufwärts. Dritter Gang, zweiter Gang, erster Gang – und Ende, Hinterrad eingegraben, der Gipfel des Kamms noch weit voraus. Hinter mir hörte ich, wie Arend wieder anfuhr, mächtig Gas gab, an mir vorbei zog, und keine zehn Meter später auch feststeckte:



Ausgraben der Motorräder und wenden war mit Gepäck unmöglich, also Koffer ab, wenden, Koffer wieder dran und wieder runter. Was beinahe noch schwieriger war, weil man auch bergab ordentlich Gas geben musste, damit das Vorderrad nicht einsackt und man über den Lenker absteigt. Dann zweiter Versuch, mit gleichem Ergebnis. Während wir noch etwas ratlos (und erschöpft) neben den inzwischen wieder mühsam gewendeten und zum Fuß der Düne zurückgefahrenen Motorrädern standen, kam ein Toyota-Jeep angefahren und hielt direkt neben uns. Der Fahrer stellte sich als Abdul Atif vor, er betreibe in der Nähe ein Reisebüro und biete unter anderem Jeep-Touren zu den Mandara-Seen an. Er könne gegen eine entsprechende Gebühr unser Gepäck transportieren. Nachdem er im Verlauf des Gesprächs allerdings berichtet hatte, dass der Sand aufgrund des seit einigen Tagen herrschenden Windes gerade extrem trocken und damit weich sei, hatten wir doch arge Zweifel, ob wir – selbst ohne Gepäck – die mehr als 50 km durch die Dünen (eine Strecke!) mit unseren Kühn schaffen würden. Uns bekannte Berichte von anderen Motorradfahrern, die die Seen erreicht hatten, bezogen sich alle auf eher leichte Einzylinderenduros. Wir beschlossen daher schweren Herzens, ein anderes Angebot von Abdul anzunehmen: In seinem Reisebüro zu übernachten (inzwischen war es schon später Nachmittag) und uns von ihm mit dem Jeep am nächsten Tag zu den Seen fahren zu lassen.

Ein Mitarbeiter, der als Beifahrer im Jeep gesessen und bisher still an der Seite gestanden hatte, setzte sich als Sozius auf Arends Motorrad (auf die Gepäckrolle, um genau zu sein) und eskortierte uns in das gut 20 km entfernte Reisebüro von Abdul, der noch einen Termin wahrzunehmen hatte. Neben dem Büro befand sich eine kleine Halle, in der weitere Mitarbeiter (alle aus Ägypten, wie sich herausstellte), einfache Möbel aus Palmholz herstellten – ein zweiter Geschäftszweig von Abduls Unternehmen. Wir konnten die Motorräder in dieser Halle unterstellen und wurden sofort mit Reis, Kartoffeln und Tee bewirtet. Später wurden zwei der Palmholz-Betten für uns in Abduls Büro gestellt, dazu zwei grobe Woldecken. Ich konnte in dieser Nacht aber einfach keinen Schlaf finden: Die Enttäuschung, dass wir an den Dünen gescheitert waren, der Ärger über bzw. die Sorge um mein undichtes Federbein und schließlich die Flohbisse, die mir die Bewohner der Woldecke bescherten, hinderten mich am Einschlafen. Das Bett war auch nicht gerade bequem, so dass ich schließlich die Isomatte und den Schlafsack vom Motorrad holte und erst dann in einen unruhigen Schlaf fiel, als es draußen schon wieder hell wurde.

LIBYEN 1994, Teil 8, Tag 14 (Mandara-Seen)

Nach einer für mich also sehr kurzen Nacht ging es am nächsten Morgen dann mit dem Jeep in Richtung Dünen. Eines wurde dann sehr schnell klar: Wir hatten die richtige Entscheidung getroffen. Selbst ohne Gepäck hätten wir die Strecke kaum bewältigen können: Zu weich der Sand,

zu steil teilweise die Auf- und Abfahrten. So wich dann die Enttäuschung vom Vortag dem Genuss der wilden Fahrt durch das Sandmeer und der Vorfreude auf die Seen. Abdul fuhr die Strecke mit einer unglaublichen, schlafwandlerischen Sicherheit. Er erkannte Unterschiede in der Sandbeschaffenheit, die für uns absolut unsichtbar waren, und konnte so besonders weichen Stellen ausweichen, in denen wir uns wohl sicher eingegraben hätten. Trotzdem gab es ein, zwei Stellen, wo selbst er und trotz Allradantrieb Schwierigkeiten hatte, durchzukommen. Und er ließ es sich nicht nehmen, sich einen Spaß mit uns zu machen: Mit ordentlich Gas fuhr er eine steile Düne hinauf bis zum Kamm, ließ den Jeep genau dort zum Stehen kommen, die Vorderräder in der Luft, mein Blick (ich saß auf dem Beifahrersitz) in den Abgrund gerichtet – gefühlt ging es auf der anderen Seite senkrecht nach unten. Da wollen wir jetzt aber nicht runter, oder? Abdul grinste, legte den Rückwärtsgang ein und fuhr zurück. Meine Erleichterung währte aber nur einen kurzen Moment, dann stoppte Abdul auf halber Höhe der Düne, legte den ersten Gang ein und gab Gas, das er genau im richtigen Moment erst unmittelbar vor dem Dünenkamm wieder wegnahm, so dass der Toyota langsam über den Dünenrand kippte, dann wieder Vollgas und tatsächlich den unfassbar steilen Abhang hinunter. Ein reines Wunder, dass ich ihm seinen schönen Jeep nicht vollgekotzt habe.

Tja und dann öffnete sich hinter einem weiteren Dünenkamm der Blick auf den ersten der Seen, Maflu. Der Anblick dieses Naturwunders – Salzseen inmitten dieser gewaltigen Dünenlandschaft - raubt einem förmlich den Atem. Insgesamt gibt es sechs Seen, die als „Mandara-Seen“ bezeichnet werden sowie, etwas entfernt, fünf weitere, kleinere Seen (alle zusammen werden als Ubari-Seen bezeichnet). Der namensgebende Mandara-See selbst begann bereits zur Zeit unserer Reise auszutrocknen und ist jetzt wohl nur noch ein mit einer Salzkruste überzogenes Schlammloch. Wir fuhren zunächst noch zum „Umm el ma“ („Mutter des Wassers“):





Danach ging es noch zum Gabrun-See, wo, wie wir erfuhren, Abdul geboren und aufgewachsen ist. Die dortige Tuareg-Siedlung Gabrun wurde aber in den 80er Jahren aufgegeben, die Bewohner umgesiedelt nach Gabrun al-Dijedid („Neu-Gabrun“, wo sich Abduls Reisebüro befand). Wir verbrachten einige Zeit am See, und während Arend versuchte, die große Düne hinter dem See zu erklimmen (ein Vorhaben, das mir viel zu anstrengend erschien), saß ich einfach am Ufer und staunte:



Die Rückfahrt durch die Dünen war dann ähnlich spektakulär wie die Hinfahrt, an Abduls Büro angekommen hieß es dann Abschied nehmen, umziehen, Moppeds packen und weiter Richtung Germa. Kurz vor der Stadt (wieder einmal) eine Polizeikontrolle, die aber wie gewohnt entspannt

abließ: Papiere vorzeigen und dann ausführlich Fragen zu den Motorrädern beantworten. Dabei wurden wir dann abgelöst von zwei anderen deutschen Motorradfahrern auf Suzuki DR 350 und Kawasaki KLR 650. Die beiden wollten ein Hotel in Germa beziehen und am nächsten Tag ohne Gepäck zu den Mandara-Seen fahren. Wir warnten sie vor dem sehr weichen Sand, aber mit den Einzylindern (gerade der leichten DR 350) und Erfahrung könnte es funktionieren – ob sie es wohl geschafft haben? In Germa haben wir uns noch kurz die Ruinen angeschaut und eine Kleinigkeit gegessen, dann sind wir weiter, um uns außerhalb der Stadt abseits der Straße einen Übernachtungsplatz zu suchen. In einer blick- und windgeschützten Mulde wurde wir fündig, und wir beschlossen den Tag vor dem Zelt sitzend mit einer Tasse Tee, ließen die atemberaubende Landschaft der Mandara-Seen noch einmal Revue passieren und genossen dann noch eine Weile schweigend den grandiosen Sternenhimmel über der Sahara.

LIBYEN 1994, Teil 9, Tag 15 bis 16 (Wadi Mathendous und Crash)

Von unserem Übernachtungsplatz führte zunächst eine feste Piste bis zu einem ambitionierten Bewässerungsprojekt: Mitten in der Wüste wurden mehr als 70 kreisrunde Getreidefelder von jeweils 50 ha Größe angelegt, in denen ein mit Bewässerungsdüsen bestücktes Metallgerüst auf Rädern rotiert – ähnlich dem Zeiger einer Uhr – ein skurriler Anblick! Das Projekt gibt es wohl bis heute, man erkennt die Felder gut auf Google-Maps:

<https://maps.app.goo.gl/eG3ez2putysEvz978> Danach begann eine Sandebene und die Piste wies zahlreiche tiefsandige, verspurte Passagen auf. Mitten im Nichts dann ein Kontrollposten, an dem unsere in Sebha eingeholte Genehmigung für die Befahrung des Wadi Mathendous kontrolliert wurde, danach stieg die Piste steil und sandig auf ein Plateau an. Dort war der Untergrund dann relativ fest und gut zu befahren, aber nach einem einzigen Hinweisschild zum Wadi verlor sich die Piste irgendwann im Nichts. Wir navigierten mit Kompass querfeldein, landeten aber an einem unüberwindbaren Abgrund. Also anhand der eigenen Spuren zurückgefahren, und irgendwann die Piste wieder gefunden, die sich recht holprig und steil hinunter in das Wadi Mathendous schlängelte. Hier der Blick von der Kante des Plateaus hinunter ins Wadi:



Im Wadi haben wir die Piste verlassen und sind zu einer Baumgruppe unterhalb des Steilhangs gefahren, die uns als Übernachtungsplatz geeignet erschien. Kurz vorher ist Arend noch einmal im weichen Sand umgefallen und hat sich beim wieder Anfahren eingegraben. Der Plan war, das Zelt aufzubauen und dann nach den Felszeichnungen zu suchen, für die das Wadi berühmt ist. Tatsächlich zeigte sich aber, dass schon direkt an der Felswand hinter unserem Zeltplatz bereits die ersten prähistorischen Graffiti zu sehen waren – wow!



Wir sind dann trotzdem noch ca 2-3 km in das Tal hinein gelaufen und haben zahlreiche weitere Felszeichnungen entdeckt, ihr Alter wird auf etwa 10.000 Jahre datiert. Die Darstellungen von Giraffen, Elefanten, Rindern, Moufflons und allen möglichen anderen Tieren zeugen davon, dass die Sahara einst eine fruchtbare Landschaft war. Zurück bei den Motorrädern entdeckte ich ein Loch in der Gummimanschette zwischen Schwinge und Getriebeausgang, mit Flicker und Tape wurde es zumindest provisorisch geschlossen, damit der Sand nicht das vordere Kreuzgelenk ruiniert. Abends dann, als wir wieder den Sahara-Sternenhimmel genossen, wurde uns bewusst, dass wir den südlichsten Punkt unserer Reise erreicht hatten – und damit quasi den Wendepunkt. Ab jetzt ging es wieder Richtung Heimat.

Am nächsten Morgen war ich es dann, der sein Motorrad auf dem Weg zur Piste eingegraben hat. Auf dem Weg Richtung Tesawa befindet sich ein weiteres Bewässerungsprojekt, ein Mitarbeiter, der gerade vor Ort war, erklärte uns stolz die Details und eskortierte uns dann mit dem Jeep noch bis zur Piste nach Tesawa. Diese verlief gut erkennbar entlang von Strommasten (wohl zur Versorgung der Bewässerungsanlage), war aber tief verspurt und mit den Motorrädern kaum fahrbar. Daneben ging es ganz gut, aber, typisch Sand, nur mit Tempo. Zwischendrin ein (für uns mit bloßem Auge nicht erkennbares) Fesch-Fesch-Feld: So weicher Sand, dass das Motorrad bei ca. 80 bis 90 km/h wie mit einer eisernen Faust gebremst wurde. Runter schalten: vierter, dritter, zweiter Gang – und gerade so durchgekommen.

Danach war wieder alles normal, also Gas, und wieder mit ca. 90 Sachen über die Sandebene geflogen. Die aber nicht wirklich ganz eben war, und drei relativ kurz hintereinander folgende Bodenwellen (wohl vermutlich auch in Verbindung mit meinem undichten und deshalb nicht mehr ordentlich dämpfenden Federbein) sorgten dann für die Katastrophe: Das Motorrad hob ab, war etwa 5-6 m in der Luft (man konnte das anhand der Spuren im Sand später gut rekonstruieren), kam mit einem deutlichen Versatz von Vorder- und Hinterrad wieder auf, hob an der zweiten Bodenwelle erneut ab, kam nach weiteren 3-4 m mit entgegengesetztem Versatz auf, hob letztmalig ab und überschlug sich mehrfach. Ich selbst machte neben dem Motorrad diverse Purzelbäume auf dem von zahlreichen Steinbrocken durchsetzten Sandboden und schlug vor allem mit dem Rücken heftig auf, blieb schließlich liegen, wobei ich kaum Luft bekam und etwas benommen war. Scheiße, war's das jetzt?

LIBYEN 1994, Teil 10, Tag 16 (Nach dem Crash, Bergung der GS und Tesawa)

Die nächste Erinnerung: Arend war plötzlich schon bei mir, sagte, ich solle liegen bleiben, aber ich verspürte den unvernünftigen aber absolut unwiderstehlichen Zwang, zu überprüfen, ob ich mich

bewegen kann. Ich richtete mich auf, was zwar weh tat, aber ging und ich bekam dann auch gleich besser Luft. Dann aufgestanden und eine Bestandsaufnahme: Mir tat alles weh, vor allem der Rücken, der, wie sich zeigte, auch durch die Endurojacke hindurch großflächig aufgeschürft war. Es war aber augenscheinlich nichts gebrochen – da habe ich wohl unglaubliches Glück gehabt, definitiv mehr Glück als Verstand! Das Motorrad sah schlimmer aus: Beide Koffer verbeult, beide Kofferträger nach innen gebogen, der linke an zwei von drei Aufnahmen abgerissen. Auspuff nach innen gebogen. Spiegel und Blinker vorne links abgebrochen, Spiegelglas zersplittert. Verkleidung gerissen, ein Handprotector abgerissen, der Cockpit-Bügel („Wasserrohr“) stark verformt, Lenker verbogen und Mittelstrebe gebrochen. Der Tankrucksack komplett samt Reißverschluss von der Trägerplatte abgerissen. Sturzbügel, Ventildeckel und Tank beidseitig stark verkratzt.



Nach einiger Zeit der Beratschlagung schien es uns eigentlich unmöglich, dass ich mit diesen Schmerzen und mit diesem Motorrad die restliche Strecke bis Tesawa fahren könnte (auch wenn es - nochmal riesiges Glück – nach 150 km Piste an diesem Tag jetzt nur noch ca. 15 km bis dorthin waren!). Wir vereinbarten, dass Arend nach Tesawa fahren und versuchen sollte, einen Pickup oder ähnliches zu organisieren, um das havarierte Motorrad zu bergen. Nachdem er außer Sichtweite war, überkam mich mit voller Wucht das ganze Elend: Selbstmitleid, Wut, Angst (der Rücken schmerzte einfach höllisch – was, wenn da doch eine ernstere Verletzung vorlag?), Verzweiflung. Mir war, neben meinem kaputten Motorrad mutterseelenallein im Saharasand sitzend, „einfach nur zum Heulen zumute“ - und genau so habe ich es in diesem Moment im Reisetagebuch vermerkt. Wäre die Reise jetzt vorbei? Womöglich nicht nur für mich, sondern auch für Arend? Die Piste Idri-Darj z.B. könnte er unmöglich alleine fahren. Das waren sehr einsame und sehr bedrückende Minuten...

Schneller als gedacht hörte ich plötzlich Motorengeräusche und sah dann in einer riesigen Staubfahne erst Arends GS, und dann dahinter – völlig surreal in diesem Moment in der Weite der Wüste – einen weißen PolizeijEEP mit rotierendem Blaulicht auf mich zu fahren. Es wurde dann noch surrealer, als der Beifahrer ausstieg: Ein dunkelhäutiger Mann in einem dunkelblauen Trenchcoat, Anzughose mit schwarzen Lackschuhen, Sonnenbrille im Gesicht. Von Anfang an machte der Polizeichef von Tesawa (denn den hatte ich wohl vor mir) mit Körpersprache, Mimik und dann auch mit den sehr wenigen englischen Worten, die er sprach, klar, dass ihn dieser Einsatz im Staub einfach nur nervte und er sich in sein klimatisiertes Büro zurückwünschte. Er wollte auch nicht einsehen, warum ich nicht selbst fahren könne. Arend war so geistesgegenwärtig, heimlich den Killswitch meiner GS zu betätigen und demonstrierte dann, dass das Motorrad nicht anspringt. Erst nachdem der Polizeichef selbst mehrfach vergeblich den Anlasserknopf gedrückt hatte, gab er auf und befahl dem Fahrer, der eine Polizeiuniform trug, gemeinsam mit Arend die GS in den Jeep zu verladen – ich half, so gut meine Schmerzen das zuließen, während der „Chief“ mit den Händen in den Taschen seines Trenchcoates missmutig daneben stand. Natürlich passte das Motorrad nicht

vollständig in den Jeep, das Vorderrad ragte über die Stoßstange, die (zur Seite öffnende) Hecktür wurde mit einem unserer Spanngurte notdürftig fixiert. Ich kroch neben mein armes Mopped und los ging die wilde Fahrt – so wild, dass unterwegs mein kaputter Tankrucksack, der neben mir auf der Ladefläche lag, herausfiel und von Arend aufgesammelt und noch auf sein Gepäck geschnallt werden musste.



In Tesawa angekommen bestand der Chief, der inzwischen etwas besser gelaunt und auch etwas empathischer wirkte, darauf, mich zu einem Arzt zu bringen, doch das ist dann eine eigene Geschichte!

LIBYEN 1994, Teil 11, Tag 16 bis 18 (Tesawa bis Sebha)

Die Arztpraxis (oder Krankenstation) befand sich in einem Beton-Pavillon am Ortsrand von Tesawa. Zunächst bedeutete mir eine Krankenschwester, auf dem Flur zu warten, nach etwa einer Viertelstunde wurde ich dann in das Behandlungszimmer gebeten. Der Arzt, klein, rundliche Figur, graue Haare, war wohl vom Polizeichef schon informiert, worum es ginge. Er machte nicht sonderlich viele Worte, die Untersuchung, er auf seinem Stuhl sitzend, ich vor seinem Schreibtisch stehend, lief – ich schwöre! - genau folgendermaßen ab:

Arzt: „Move your legs“

Ich: Hebe nacheinander rechtes und linkes Bein – soweit es die Schmerzen zulassen. Nicht weit, wie ich glaube.

Arzt: „O.k. Move your arms“

Ich: Hebe nacheinander beide Arme, komme gerade so auf Schulterhöhe.

Arzt: „O.k., Nothing, you`re fine!“

Er kritzelte etwas auf einen Schreibblock und wünschte mir noch einen guten Tag. Sprachlos, und offen gestanden nicht wirklich beruhigt nach dieser Diagnose, verließ ich die Praxis.

Zurück in der Polizeistation, die wohl auch als eine Art Rathaus oder Gemeindeverwaltung diente,

wurde ich ein Büro gebracht, in dem der eigentliche Polizeichef (oder eher der Bürgermeister?) residierte, jedenfalls offensichtlich der oberste Chef in Tesawa. Traditionell mit weißem Umhang bekleidet, faltiges Gesicht, weißer Bart, mit seiner gesamten Erscheinung eine große Würde ausstrahlend. Er bot mir Tee und Kekse an, die ich dankend annahm. Von ihm erfuhr ich, dass Arend in der Zwischenzeit aktiv gewesen war: Mithilfe des gut englisch sprechenden Dorflehrers hatte er die Verbringung meines Motorrads in eine Werkstatt veranlasst und brachte wohl gerade unser Gepäck in das gegenüberliegende Schulgebäude, wo wir für die Nacht untergebracht werden sollten.

Dort angekommen nahm ich erst einmal zwei Schmerztabletten aus der Reiseapotheke, dann packte ich, ohne überhaupt zu wissen, ob oder wann mein Motorrad repariert werden könnte, mein Nähzeug aus und begann, den Reißverschluss des Tankrucksacks wieder an die Grundplatte zu nähen – irgendwie musste es ja weiter gehen, und ich versuchte meine Verzweiflung durch Entschlossenheit zu verdrängen. Jetzt erst recht! Außerdem brachte die mühsame Arbeit etwas Ablenkung. Zum Abendessen waren wir dann bei dem leitenden Ingenieur des Bewässerungsprojektes eingeladen, der Dorflehrer und der (vermeintliche) Bürgermeister waren ebenfalls anwesend. Wir saßen traditionell auf Kissen auf dem Boden (schwierig für mich, eine halbwegs schmerzfreie Sitzposition zu finden) und es wurden auf großen Platten zahlreiche Köstlichkeiten serviert. Nach dem Essen wurde die Diskussion mehr und mehr politisch, und gerade der junge Dorflehrer erwies sich als glühender Anhänger Ghadafis. Immer wieder zitierte er dessen „Grünes Buch“, eingeleitet jeweils mit den Worten „Our Leader told us...“. Wir fühlten uns etwas unwohl und versuchten, in unseren Antworten so diplomatisch wie möglich zu bleiben.

Die Nacht war für mich eine überwiegend schlaflose: Der Körper konnte keine wirklich schmerzfreie Lage finden, der Geist wollte einfach keine Ruhe geben, ständig kreisten die Gedanken um den Unfall und die Folgen. Wie würde mein Motorrad am nächsten Tag aussehen? Nach einem schnellen Frühstück führte mich mein erster Weg deshalb auch gleich in die Werkstatt, wo die Mechaniker die halbe Nacht fleißig gewesen waren: Der Kofferträger und die gebrochene Lenkerstrebe waren geschweißt, der Lenker selbst zumindest halbwegs gerade gebogen. Die Verkleidung war mit Draht geflickt. Ebenso der Handprotector mit Draht wieder befestigt. Der Auspuff nach außen gebogen, der Blinker „geschient“. Als ich auf den Hof der Werkstatt kam, wurde gerade noch – eigentlich rührend – mit gelber Farbe der Cockpit-Bügel ausgebessert. Was mich dann aber wirklich tief gerührt hat und meine Verzweiflung vom Vortrag endgültig in Zuversicht verwandelt hat, war der Anblick dieses kleinen Mädchens, das mich und mein Motorrad mit großen Augen und einer Mischung aus Neugierde und Erstaunen beobachtet hat:



Die Reparatur kostete mich (umgerechnet nach unserem Schwarzkurs aus Tripolis) ca. 40 DM, ein mehr als fairer Preis für die Nachtschicht. Ich fuhr zur Schule, wo wir die Motorräder bepackten, um uns dann von unseren Helfern zu verabschieden, nicht ohne uns noch zigfach zu bedanken. Dann ging es auf der Asphaltstraße zunächst nach Murzuq. Das Fahren war eine Herausforderung: Erstens schmerzte der Rücken immer noch gewaltig, zweitens war der Lenker eben immer noch etwas krumm, was zu einem sehr merkwürdigen Fahrgefühl führte. Ich sollte mich aber noch daran gewöhnen. In Murzuq aßen wir zu Mittag, und als wir gerade wieder losgefahren waren Richtung Sebha, überholte uns ein weißer Pickup, stoppte direkt vor uns und zwang uns so ebenfalls zum Anhalten. Der Fahrer (in Zivil) stieg aus, meinte etwas von „Police“ und bedeutete uns, ihm zu folgen. Tatsächlich fuhren wir zu einer Polizeistation, wo er nicht nur unsere Reisepässe, sondern erstmals auch die an der Grenze zu den Kennzeichen erhaltenen Versicherungsunterlagen akribisch prüfte. Dann mussten wir ihm noch auf einer großen Landkarte an der Wand unsere gefahrene und die weiter geplante Reiseroute zeigen.

Wir fuhren dann nach Sebha und bezogen (diesmal ein anderes, etwas günstigeres) Hotel. Sind dann noch hoch zur Burg gelaufen und haben anschließend in der Stadt gegessen. Als wir zum Hotel zurückkamen, stand neben unseren Kühen eine weitere BMW mit deutschem Kennzeichen (HPN-Umbau), den Fahrer trafen wir im Innenhof und verbrachten den Abend gemeinsam mit dem Austausch unserer Reiseerfahrungen – ich hatte ja genug zu berichten. Wir beschlossen, meinem Rücken vor der langen Pistenetappe Idri-Darj noch einen Tag Ruhe zu gönnen und verbrachten den nächsten Tag überwiegend mit Faulenzen und kleineren Wartungsarbeiten (Luftfilter reinigen z.B.). Nachmittags, im Innenhof des Hotels sitzend, habe ich dann folgendes im Reisetagebuch notiert:

„Meine Stimmung ist gemischt: Einerseits Lust auf Piste (jetzt erst recht usw.), andererseits steckt mir der Unfall noch in den Knochen (wobei der schmerzende Rücken eher das kleinere Problem ist, der mentale Dämpfer ist schlimmer!). Ein Teil von mir möchte am liebsten auf Asphalt nach Hause, „Wunden lecken“. Der andere Teil weiß natürlich, dass das Quatsch ist. Was passiert ist, ist passiert, und wird nicht dadurch ungeschehen, dass ich Arend und mir den Rest der Reise vermiese.“

LIBYEN 1994, Teil 12, Tag 19 bis 20 (Sebha – Idri – Darj, Etappe 1 und 2)

Der Plan war, von Sebha nach Brak nicht auf der Straße (kleiner Umweg) zu fahren, sondern direkt durch die Dünen. Nachdem Arend sich einmal und ich mich zweimal eingegraben hatte, ich beim zweiten Mal absolut keine Kraft mehr hatte, mich zu befreien, und mir außerdem der Schmerz die Tränen in die Augen trieb, beschloss ich, dass das für mich absolut nicht ging. Die Piste ab Idri, deren Umfahrung keinen kleinen, sondern einen riesigen Umweg erfordern würde, würde noch genügend Herausforderungen bringen (ich ahnte noch nicht, wie viele wirklich!), die Dünenetappe musste ausfallen. Arend war sichtlich enttäuscht, aber weder wollte er die Dünen alleine angehen, noch mich alleine lassen, also fuhren wir gemeinsam auf Asphalt nach Brak und weiter nach Idri. Dort galt es, vor allem zwei Dinge zu erledigen: Erstens mussten wir uns auf der Polizeistation für die Piste nach Darj abmelden, zweitens galt es, Tanks und Kanister zu füllen und Essens- und Wasservorräte aufzufüllen. Es stand eine Pisten-Etappe von 464 km ohne Versorgungsmöglichkeit bevor. Arend hatte einen 45-Liter-Tank, ich einen 35-Liter-Tank und zwei Fünf-Liter-Kanister, außerdem hatten wir 10 Liter Trinkwasser im Kanister und nochmals je 1 Liter pro Person in Trinkflaschen. Die Kühe brauchten im Sand – je nach Beschaffenheit – 6 bis 10 Liter auf 100 km, so dass unsere 45 Liter pro Motorrad reichen sollten, aber keinen allzu großen Spielraum für Navigationsfehler ließen.

Meine Laune, durch die Dünenepisode vom Morgen ohnehin schon nicht die beste, sank dann bereits nach wenigen Kilometern Piste auf einen absoluten Tiefpunkt: Weichsand, steinige Passagen und übles Wellblech lösten einander ab, und bescherten mir schlimme Rückenschmerzen. Bei einer Pause bemerkte ich außerdem, dass der Kofferträger an der Schweißnaht erneut gebrochen war, mit Packriemen konnte ich das zumindest provisorisch befestigen. Arend hatte einen kleineren Sturz, wobei aber zum Glück nichts passiert ist. Schon recht früh am Nachmittag hielten wir Ausschau nach einem geeigneten Übernachtungslatz, der Weg dorthin führte durch weichen Sand, ich stürzte, fiel auf den Rücken, und der verbliebene Rückspiegel brach ab. Ich war, nachdem das Motorrad wieder aufgerichtet war, fix und fertig, außerdem stinksauer und ich ließ meine schlechte Laune ungerechterweise an Arend aus. Wortlos half ich noch beim Zeltaufbau, dann nahm ich zwei Schmerztabletten (viele waren nicht mehr übrig) und ließ Arend mit dem Kocher allein, erklimmte einen Hügel hinter unserem Zeltplatz und setzte mich dort auf einen Stein. Ich musste jetzt einfach alleine sein! Die unglaubliche Stille der Wüste und die einsetzende Wirkung der Schmerztabletten beruhigten mich dann allmählich, und ich genoss noch eine Weile genau diesen Anblick:



Anschließend kletterte ich wieder hinunter, entschuldigte mich bei Arend und genoss mit ihm gemeinsam die einfache Tütensuppe, die er zubereitet hatte.

Am nächsten Morgen bereitete die Rückfahrt zur Piste wieder viel Mühe im weichen Sand, gelang aber ohne Sturz. Nach einigen Kilometern erreichten wir einen aus zwei kleinen Wellblechbaracken bestehenden Militärposten (im Reiseführer als Polizeiposten erwähnt, auf uns wirkte das aufgrund der Fahrzeuge und Uniformen nach den Erfahrungen mit bisherigen Polizeikontrollen aber eher militärisch). Bei der Ausweiskontrolle ahnten wir noch nicht, wie wichtig dieser Posten noch für uns werden sollte! Kurz danach stieg die Piste auf ein Hammada-Plateau an und nach weiteren gut 60 km wurden wir langsam nervös, weil die Piste immer noch nach Norden führte, obwohl sie längst nach Westen hätte abbiegen müssen, um dann in nordwestlicher Richtung nach Darj zu führen. Nach weiteren 20 km hielten wir an, berieten uns und entdeckten in westlicher Richtung Gebäude – ob dort die richtige Piste verläuft? Wir fuhren querfeldein zu den Gebäuden, die sich als Ölförderanlagen herausstellten, die aber offensichtlich schon lange stillgelegt waren. Eine alte Piste war zu erahnen, aber wohl schon ewig nicht mehr befahren. Wir trafen die wohl einzig richtige Entscheidung: die gesamte Strecke bis zum Militärposten zurück zu fahren. Der Weg dorthin hielt aber noch ein paar Schwierigkeiten für uns bereit: Kurz, nachdem wir gewendet hatten, handelte sich Arend auf dem steinigen Untergrund einen Plattfuß vorne ein – erstmals war Reifen flicken angesagt:



Nur 30 Kilometer später: Wieder Plattfuß vorne bei Arend. Erneut Radausbau, Reifen flicken, Radeinbau, wieder anziehen, Motorrad vom Hauptständer schieben. Vorne platt! Ob die Sahara jemals zuvor solch deutsche Flüche gehört hat? Radausbau, Ersatzschlauch einziehen, Radeinbau und weiter Richtung Militärposten. Dort lud man uns zum Essen ein, gab uns Benzin – das wir nach diesem Umweg dringend brauchten, um Darj zu erreichen - und eskortierte uns dann mit einem Jeep zur Abzweigung der richtigen Piste – so unscheinbar, dass wir sie schlicht übersehen hatten. Mittlerweile war es spät geworden, aber wir mussten noch ein paar Kilometer gut machen und fuhren noch eine Weile Richtung Sonnenuntergang, bevor wir direkt neben der Piste das Zelt aufschlugen. 280 Kilometer gefahren, aber effektiv nur 130 Kilometer der Strecke absolviert!



LIBYEN 1994, Teil 13, Tag 21 bis 22 (Idri – Darj, Etappe 3, Ghadames)

In der Nacht kam ein starker Wind auf, der kräftig an unserem Zelt rüttelte, und Kaffee kochen war am Morgen nur im Windschutz eines Kilometersteins neben der Piste möglich. Kurz nach dem Start trafen wir zwei Österreicher auf XT 600, die in die Gegenrichtung fuhren. Die Piste war jetzt sehr gut zu fahren: Sand, nicht zu weich, nicht zu fest – der ideale Zustand, der das Fahren zu einer Art schwerelosem Gleiten macht und zu einem regelrechten Rausch führen kann:



Wie das im Rausch so ist: Man verpasst gerne mal eine Abzweigung, so auch wir. Haben wir aber schon nach wenigen Kilometern gemerkt. Dann wurde die Piste wieder sehr holprig, vorbei war der Rausch, und wir waren dann, als kurz vor Darj die Piste in Asphalt überging, regelrecht erleichtert. (Es gibt in „Long Way Round“ eine Szene, wo Charley und Ewan nach einer langen Pisten-Etappe wieder Asphalt erreichen und Charley vor Freude die Straße küsst – ich konnte, als ich den Film sah, diesen Moment nur allzu gut nachvollziehen!). Wir küssten zwar nicht den Asphalt, machten aber beide einen kleinen Freudenwheelie. Unser erster Weg in Darj führte zur Polizeistation, wo wir uns weisungsgemäß nach der Abmeldung in Idri zurückmelden wollten. Die dortigen Beamten wussten aber anscheinend gar nicht so genau, was wir eigentlich von ihnen wollten. Wir bekamen große Zweifel, ob uns überhaupt irgendjemand gesucht hätte, wenn wir uns nicht in Darj gemeldet hätten. Es ging dann weiter nach Ghadames, die dortige Altstadt, die seit 1986 zum UNESCO-Welterbe zählt, wollten wir uns am nächsten Tag ansehen. Wir suchten (und fanden nach einigem Umherirren) die Jugendherberge. Die Rezeption war gerade nicht besetzt, wir warteten im Foyer und vertrieben uns die Zeit mit Billard spielen. Erst gegeneinander, dann gegen zwei anwesende Libyer. Nach dem einchecken dann zu einer Tankstelle mit Werkstatt, wo ich Spiegel und Kofferträger schweißen ließ. Nach einem anschließenden Essen (gebratenes Hühnchen mit Reis) ging es zurück zur Jugendherberge, wo eine ziemlich eklige Überraschung auf mich wartete: Als ich auf dem Weg zur Dusche frische Wäsche aus dem Alukoffer holen wollte, musste ich feststellen, dass die Dose Reifenpilot, die ich dummerweise im Koffer transportierte, explodiert war. Statt einen defekten Reifen zu füllen und Löcher zu verkleben, verklebte der Doseninhalt jetzt alles, was sonst noch im Koffer war. Eine riesige Sauerei! Dass die Dusche dann, wie schon häufiger zuvor, nur tröpfelndes kaltes Wasser zu bieten hatte, konnte da auch nicht mehr schrecken. Die eindeutig positive Nachricht des Tages (neben der Tatsache, dass wir die längste Pisten-Etappe der Tour gemeistert hatten) bestand darin, dass ich deutlich weniger Schmerzen verspürte.

Am nächsten Tag erst etwas Motorradpflege (Arend musste schon wieder Reifen flicken, ich eine Schraube für das Windschild passend zurechtsägen, die verloren gegangen war), dann zur Post, nach Deutschland telefonieren (eine ziemlich aufwendige Prozedur). Dort war alles klar, und auch Henning war inzwischen wieder gut angekommen. Danach haben wir dann die beeindruckende Altstadt besichtigt: Ein verschlungener Komplex aus Lehmbauten, mit engen Gassen, die größtenteils überdacht sind (feste Dächer oder zumindest Schilfmatten). Durch die spezielle Bauweise herrscht ein angenehm kühles Klima, selbst bei großer Hitze. Deshalb ziehen auch viele der Bewohner, die in eine eigens errichtete Neustadt umgesiedelt wurden, zumindest in den Sommermonaten in ihre alten Häuser in der Altstadt.



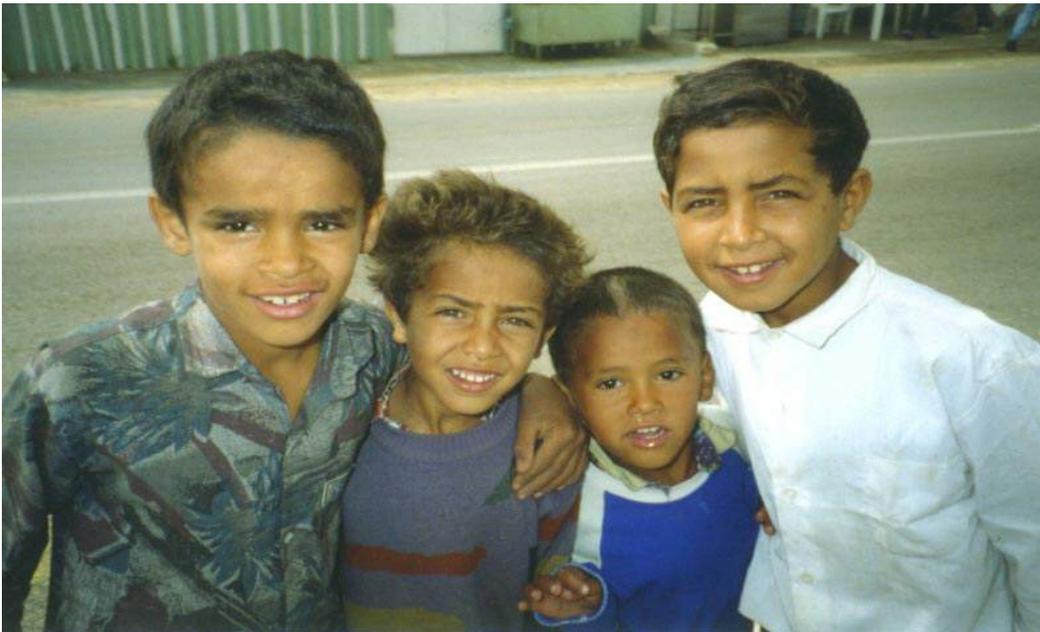
Abends sind wir noch einmal Essen gegangen, dazu gab es tatsächlich ein Bier! Alkoholfrei, gewöhnungsbedürftiger Geschmack, aber eine willkommene Abwechslung zum ewigen Pfefferminztee! Irgendwann, es war schon spät, ging es dann zurück zur Jugendherberge. Die war aber schon geschlossen, und wir mussten über den Balkon in unser Zimmer im ersten Stock klettern. Noch eine Herausforderung für meinen geschundenen Rücken, und vielleicht gut, dass das Bier alkoholfrei war!

LIBYEN 1994, Teil 14, Tag 23 bis 25 (Ghadames – Kerkenah, Tunesien)

So langsam fühlte es sich tatsächlich schon nach Rückreise an, aber noch hatten wir mehr als eine Woche vor uns, und der Plan war, in Zuwara an der Küste noch ein oder zwei Badetage einzulegen – etwas „normalen“ Urlaub hatten wir uns redlich verdient. Von Ghadames ging es zunächst zurück nach Darj, dann weiter nach Nalut. Hier begann ein starker Wind zu wehen, der später noch zu einem regelrechten Sandsturm werden sollte. Hinter Nalut führte die Straße in einigen Kehren hinunter ins Tal – nach langer Zeit mal wieder so etwas wie Schräglage. Das war aber das einzige fahrerische Highlight, danach war die Straße schnurgerade, die Landschaft trostlos und der Sturm hatte zahlreiche kleine Dünen auf die Straße geweht, und drohte teilweise, uns von der Straße zu wehen. Bei Zuwara angekommen, machten wir uns entlang der Küstenstraße auf die Suche nach einer Feriensiedlung „Abu Keshfa“, die sich dort laut Reiseführer befinden sollte. Fehlanzeige, eine Ansammlung von Bungalows, die tatsächlich den Namen „Abu Keshfa“ trug, erwies sich als Wohnanlage für die ausländischen Mitarbeiter einer Fabrik (wie uns ein Deutscher „Gastarbeiter“ bestätigt hat). Über eine Piste fuhren wir auf einem Damm bis zur Insel Farwa, doch das Hotel, das sich ebenfalls laut Reiseführer dort befinden sollte, existierte auch nicht. Nächster Versuch: Ras Ajdir. Auf dem Weg dorthin erwischte uns erst ein Gewitter, dann stellte ich fest, dass das Cockpit (samt Scheinwerfer) meiner GS locker hin und her wackelte, was einen kurzen Stop und den Einsatz von reichlich Draht erforderte.

In Ras Ajdir – eigentlich ein ziemlich trostloses kleines Kaff, wie ich im Reisetagebuch notiert habe - gab es dann aber wirklich ein recht gutes Hotel mit Restaurant. Wir checkten also ein und beschlossen, hier unseren Badeurlaub zu verbringen. Das Abendessen war vielversprechend: Vorsuppe, Salat, Fischfilet mit Pommes und Reis, recht lecker zubereitet. Am nächsten Morgen aber war von Badewetter keine Spur: Bedeckt, Nieselregen, kalter Wind – wir entschieden beim Frühstück, doch schon weiter zu fahren und den Badeurlaub in Tunesien nachzuholen. Natürlich wollten wir bei den hiesigen Spritpreisen unbedingt noch einmal volltanken, aber es gab in Ras Ajdir keine Tankstelle, also sind wir zurück gefahren bis Abu Kammash. Vor der dortigen Tankstelle war eine lange Schlange, da gerade ein Tankwagen Nachschub lieferte. Wir reihten uns

ein, und waren gleich von vier Jungs umringt, die von uns und unseren Motorrädern geradezu fasziniert waren:



Da wir uns einig waren, dass wir die Nummernschilder, die jetzt über Tausende Kilometer unsere Motorräder geschmückt hatten, unbedingt als Souvenir behalten wollten, hielten wir kurz vor der Grenze noch einmal an und versteckten je eines der beiden erhaltenen Exemplare unter der Sitzbank. An der Grenze dann gaben wir mit den Papieren ganz unschuldig blickend nur ein Kennzeichen zurück. „Only one?“, fragte der Beamte. „Yes, Motorbike, got only one!“ Er studierte die vor ihm liegenden Papiere - ohje, ob da die Zahl der ausgegebenen Schilder vermerkt war? Offensichtlich nicht, denn er stempelte die Papiere ab und gab uns die vollen 50 Dinar Pfandsumme zurück. Wieder in Tunesien tauschten wir bei den Schwarzhändlern unsere verbliebenen libyschen Dinar in tunesische und steuerten dann in Ben Guerdane ein Café für einen Mittagssnack an. Bei nach wie vor recht starkem Wind fuhren wir dann auf Asphalt weiter bis Medenine, bogen dann auf eine Piste nach Matmata ab, um dort im Wohnhöhlen-Hotel „Marhala“ einzuchecken. Arend war genauso beeindruckt, wie ich selbst ein halbes Jahr zuvor bei meiner ersten Übernachtung dort. (Das Hotel gibt es noch heute, wie mir gerade das Internet zeigt: <https://maps.app.goo.gl/Fwhdx8qMzrBabpYg7>).

Beim gestrigen Abendessen war beim Kartenstudium der Plan gereift, unseren Badeurlaub auf der Insel Kerkenah zu verbringen, und so fuhren wir nach dem Frühstück in Matmata auf direktem Weg nach Sfax und dort gleich in den Hafen. Die kleine Fähre nach Sidi Youseff auf Kerkenah wollte gerade ablegen, ich bin noch schnell darauf gefahren. Es zeigte sich aber, dass für Arends Motorrad kein Platz mehr gewesen wäre, also begann ich, füßelnd mein Motorrad wieder zurückzuschieben, um die Fähre wieder zu verlassen – die aber bereits langsam losfuhr, als mein Hinterrad schon auf der Hafentrampe, das Vorderrad aber noch auf der Rampe der Fähre war. Zwei Tunesier auf dem Schiff reagierten geistesgegenwärtig und gaben meinem Motorrad einen kräftigen Schubs, so dass ich – am ganzen Körper zitternd – tatsächlich plötzlich ganz auf der Hafentrampe stand, anstatt, wie schon befürchtet, mit samt GS ins Hafenbecken zu fallen! Auf diesen Schreck hin fuhren wir in die Innenstadt von Sfax und landeten in genau dem Straßencafé, in dem wir schon drei Wochen zuvor gegessen hatten – noch mit Henning und der Zuversicht, dass er in Sfax sein Visum erhalten würde! Wir verträdelten die Zeit bis zur nächsten Fähre mit Kaffee, Tee und Pizza.

Die Überfahrt auf der kleinen Fähre war dann etwas wackelig, aber sonst ereignislos. Auf Kerkenah angekommen fuhren wir auf einer Piste zu dem alten spanischen Fort „Borj Elhsar“, wo wir

übernachten wollten. Bei der Besichtigung der Festungsanlage trafen wir einen Wächter der uns klar machte, dass wir direkt beim Fort nicht übernachten dürften, empfahl uns aber dazu einen Strand in nur zwei Kilometer Entfernung. Den Tipp nahmen wir dankbar an, und nur wenig später stand unser Zelt direkt an besagtem Strand, nur 5 m vom Meer entfernt. Meine damalige Stimmung wird vielleicht am besten beschrieben durch meinen Tagebucheintrag von diesem Abend im Original-Wortlaut: „Liege im Schlafsack, blicke auf die Lichter einer Bohrinsel o.ä. und lausche dem Rauschen des Windes in den Palmen, der Brandung und den Schreien einiger Möwen. Der Anblick, den die Insel heute bot, das blaue Meer, weiße Häuser, bunte Fischerboote und grüne Palmen – einfach herrlich. Genau das, was man nach der Wüste braucht. (...) Ich glaube, ich war reif für diese Insel!“ Kurz darauf zauberte dann der Sonnenuntergang diese Lichtstimmung als perfekten Tagesausklang:



LIBYEN 1994, Teil 15, Tag 26 bis 31 (Kerkenah – Nabeul - Kassel)

Am folgenden Morgen sprangen wir als allererstes direkt in das kühle Meer – eine herrliche Erfrischung! Danach begaben wir uns auf eine Inselrundfahrt, teils auf Pisten, teils direkt am Strand entlang. Mittagessen in Remla, dann zurück zu unserem Strand, nochmal ins Meer gesprungen, danach die Isomatten in den Sand gelegt und noch ein Sonnenbad genommen. Abends haben wir uns zunächst ein Süppchen gekocht, und dann bekamen wir noch Lust auf ein kühles Bier, sind deshalb zum nahegelegenen Hotel gefahren und haben dort den letzten Inselabend auf der Terrasse ausklingen lassen. Glück hatten wir dann am Folgetag: Als wir im Hafen ankamen, war die Fähre gerade abfahrtsbereit und hatte noch Platz für uns, so ging es ohne Wartezeit an Bord. Von Sfax sind wir dann auf direktem Weg nach Hammamet gefahren, unterwegs gab es gegrillte Lammkoteletts am Straßenrand. In Hammamet haben wir uns noch kurz die Festung angeschaut, dann ging es nach Nabeul zum Camping Jasmin. Unsere Wintersachen, die wir auf der Hinfahrt dort hinterlegt hatten, waren noch da, versehen mit einer Nachricht von Henning: Er hatte auf seiner Tunesientour leider ziemlich viel Regen. Wie üblich trafen wir auf dem Campingplatz zahlreiche andere Afrika-Touristen, u.a. ein Pärchen, das mit den Motorrädern in Algerien gewesen war. Die beiden waren ziemlich fertig, hatten auf ihrer Tour viele Probleme - technisch (z.B. ein Reifen von der Felge gesprungen), aber auch, was die Lage in Algerien betraf: Die Versorgungssituation war dort so schlecht, dass zeitweise an Touristen kein Brot verkauft wurde und die beiden wohl so manchen Hungertag hatten. Mir schien aber, dass sie etwas weniger mit ihrem Schicksal haderten, nachdem ich von meinem Unfall erzählt hatte.

Es blieb uns noch ein letzter Afrikatag, bevor uns die Habib wieder nach Europa bringen würde, und den verbrachten wir mit einer Tour zum Cap Bon – eine Tour, die noch einmal einiges an

Enduro-Einlagen brachte: Auf Straße ging es zunächst bis Kelibia, dann auf einer Piste weiter zum Cap. Die letzten Kilometer bis zum Leuchtturm waren damals eine ziemlich kernige, grob geschotterte Piste, die sich in einigen steilen Kehren zum Leuchtturm wand. Danach ging es auf weiteren schmalen Pisten und Eselwegen über die Halbinsel, auch eine recht tiefe Furt war zu überwinden. Die Landschaft mit grünen Weiden und grasenden Kühen wirkte dabei eher alpin als afrikanisch. Zurück am Campingplatz gönnten wir uns ein kühles Bier, dann eine heiße (!) Dusche und danach ging es nach Nabeul zum Essen.

Am nächsten Tag dann eine kühle Fahrt nach Tunis, dort einschiffen. Nachdem wir die letzten tunesischen Dinar noch vor dem Hafen ausgegeben hatten, sollten wir jetzt plötzlich noch eine Gebühr von 10 Dinar zahlen (wohl wegen der Umbuchung, da wir ja ursprünglich für drei Personen gebucht hatten und Henning vorzeitig zurück gefahren war). Zum Glück lieh uns ein Paar aus Reutlingen, das hinter uns am Fährschalter stand, den nötigen Betrag. Dieses Mal teilten wir uns die Vierbett-Kabine mit einem schweizer Pärchen, das auf einer Cagiva Elefant eine Tunesienrundfahrt gemacht hatte. Die Nacht war recht unruhig wegen ordentlichem Seegang, der obendrein der Fähre eine erhebliche Verspätung einbrachte. Unser Plan, in Deutschland noch eine Zwischenübernachtung einzulegen, war damit hinfällig geworden – durchfahren war angesagt. Es war dann nach der Ausschiffung auch schon 19:00 Uhr und es dämmerte bereits in Genua, als wir die allerletzte Etappe der Tour in Angriff nahmen – die natürlich auch nicht ganz ohne Probleme verlief: ein kaputtes Rücklicht, ein Tankautomat, der unsere Karten nicht lesen konnte und schließlich noch Schnee in den Kasseler Bergen. In Kassel sind wir von der Autobahn direkt zum Bäcker, Brötchen kaufen, dann zu mir nach Hause. Wir klingelten Henning, der damals im gleichen Haus, ein Stockwerk unter mir wohnte, aus dem Bett und tauschten bei einem langen gemeinsamen Frühstück unsere Reise Geschichten seit der Trennung in Tunesien aus. Dann noch ein extra starker Kaffee für Arend, der noch bis kurz hinter Hildesheim musste. Als er dort ankam, lag ich längst tief schlummernd in meinem Bett und träumte von Dünen, Palmen, Wellblech, von Polizisten mit Trenchcoat und Sonnenbrille, von fliegenden Kühen – kurz: Von einem unglaublichen Abenteuer!

ENDE

Epilog:

So, das war nun also mein Rückblick auf das (fast) 30 Jahre zurückliegende Libyenabenteuer. Erstaunlich und faszinierend, wie intensiv ich selbst es beim Schreiben noch einmal erlebt habe! Und noch der Vollständigkeit halber: Auf Anraten von Freunden und Familie habe ich kurze Zeit nach der Rückkehr einen Orthopäden konsultiert und den Rücken röntgen lassen – nichts. Der Arzt in Tesawa hatte also wohl richtig gelegen mit seiner Diagnose, und ich hatte einfach ein unglaublich riesiges Glück!

Vieles ist seit damals passiert, in meinem Leben, aber vor allem auch in Libyen. Ghadafi wurde 2011 gestürzt, es folgte Bürgerkrieg und eine bis heute andauernde Teilung in Ost und West. Wie ist es wohl in dieser Zeit all den Menschen ergangen, deren Lebensweg sich auf dieser Reise kurz mit dem meinen gekreuzt hatte? Was machen Omar und Akim, die uns an unserem ersten Abend am Strand von Sabratah bewirten haben? Wie geht es der hübschen Sekretärin aus der Balladyia in Tripolis? Wie Abdul Atif, der uns zu den Mandara-Seen chauffierte oder seinen Mitarbeitern? Was ist mit den Einwohnern von Tesawa, die uns in einer Notlage so großzügig halfen? Dem kleinen Mädchen aus der dortigen Werkstatt? Den Jungs von der Tankstelle in Abu Kammash, kurz vor der Ausreise? Ob ihnen allen auch so viel Glück vergönnt war, wie mir?

Und hier nun, ganz zum Schluss, noch unsere gefahrene Route:

