

Wüstentour im libyschen Fessan-Mission impossible?

Eindrücke der Akkakus-Wau-En-Namus-Expedition von Felix Transfeld

Eine Reise in die libysche Wüste mit Familie im Sommer? "Du spinnst!" sagte lapidar mein ältester Sohn Lars, "Viel zu heiß!" ließ eine zunächst interessierte potentielle Mitfahrerin aus München wissen, "Durch den Fesch-Fesch (Feinstsand) werdet Ihr jetzt nie kommen!" begründet unser Bekannter Mohamed Abdessalah, ein Mitorganisator der Optic 2000, einer bekannten tunesischen Rallye, seine Absage. "Very strange conditions!" winkten amerikanische Freunde in Tunis ab, mit dem unverkennbaren Hinweis auf den Oberst Muhamar Gaddafi und seine nicht immer berechenbare Handlungsweise. "Wüstentour, im Sommer, nach Libyen mit Kindern? Nein, Danke!" Die Armee der Zeigefinger gegen uns, verfolgten wir also nun unsere Idee noch überzeugter. Wir, das sind Elke und Stefan Löffel und ihre Söhne Marc(8) und Philipp(12), sowie ich, Felix Transfeld.



Halt, nicht zu vergessen der "Steppenwolf", ein 84 er Mercedes 300 GD sowie der "Sandbär", ein 89 er Pajero 2500 Turbodiesel mit breiten 33 Zoll Sandreifen. Beide Fahrzeuge mit langem Radstand ideal für die vor uns liegenden 5000 km Straßen, Pisten und Wüstenflächen.

Irgendwann im Herbst 1998 geboren, wurde die Idee immer weiter präzisiert, mit kleineren Touren im Süden Tunisiens, unserem derzeitigen Lebensmittelpunkt, vorbereitet. Wir belegten ein halbes Jahr Arabisch, machten uns mit Schlangen- und Skorpionprävention vertraut, orientierten zu Fuß in der Wüste bei Nacht und lasen natürlich viel über unser potenzielles Reiseziel.

Stichwort

Libyen

Mit 1,8 Mio qkm der viertgrößte Flächenstaat Afrikas der mit nur etwa 4,7 Mio Einwohnern eine relativ geringe Bevölkerungsdichte aufweist. Mehr als 90 % der Landesfläche sind unbewohnte Sand-, Fels- und Kies- wüsten, die teilweise nicht oder nur sehr schwer überwindbar sind. Haupteinkommen- und Devisenquelle ist die Ölförderung, eines der Hauptprobleme die illegale Zuwanderung aus den schwarzafrikanischen Ländern. Landessprache in Wort und Schrift ist Arabisch. Zur Einreise benötigen Deutsche ein Visum.

Viel Hilfe gaben uns Gespräche mit Libyenerfahrenen, seien es Reisende oder ehemalige Residents und Kontakte über das Internet. Die Ausstattung wurde gesammelt und überprüft: Zwei Garmin GPS, Funk, Zeltmaterial und Kocher, Schaufeln und Bergegurte, Kompass und Kartenmaterial, ein vollständiges Notfallmedipack mit Schlangen- und Skorpionserum, Ersatzteilpaket, für jedes Fahrzeug zwei Reifen und Wasser, Wasser, Wasser. Freunde liehen uns noch wichtige Dinge: Seilwinde, Kanister, Kühlschrank und Dusche. In Kisten wurde alles modular, rutsch- und stoßsicher verpackt. 70 Kilo Lebensmittel, Fertiggerichte, Brühwürfel, Dosenbrot und Kekse sollten von den Widrigkeiten lokaler Märkte unabhängig machen. Echter Luxus waren 48 Dosen alkoholfreies Bier, die in der Bilsch mitgeführt wurden.

Vollgepackt stehen die beiden "Wüstentiere" am Abend des 14. Juni in unserem Garten in Tunis, im Schein der untergehenden Sonne gönnen wir uns noch einen letzten Whisky Cola.

Take off und Einstieg

Bordbucheintrag: 15.06.99 0720 Uhr Innentemp. : 36°C Km Stand :0 km Start in Gammarth/Tunis

Von der Anreise in Tunesien gibt es eigentlich nicht viel zu erzählen, interessant für uns "Tunesier" jedoch in Ben Guerdane ein Verkauf ganz besonderer Art. Zunächst halten wir die klaren Kanister mit gelber und oranger Flüssigkeit am Straßenrand für Sirup oder Limonade. Tatsächlich ist es aber libyscher Vergaserkraftstoff, der erheblich billiger als der tunesische Kraftstoff ist. Bei einem der zahllosen Devisenhändler tauschen wir "schwarz" unsere tunesischen Dinar in libysche um und übernachten ein letztesmal in Tunesien kurz vor dem Grenzübergang Ras Ajdir unmittelbar am Mittelmeer. Noch verschafft der Wind vom Meer in der Nacht angenehme Kühlung. Innerhalb weniger Kilometer vor der Grenze drei Kontrollen; Polizei, Nationalgarde, wieder Polizei. Es wird nun klar, es geht nunmehr nach Libyen.

Grenzübergang auf tunesischer Seite: Vielleicht etwa 250 PKW in fünf Reihen, 40 LKW am rechten Rand. Wir zweifeln schon ob ein Übergang heute noch möglich sein wird. Wir haben Glück! "Ausländer mit Vorrang" und werden in eine Spur mit noch ca. 15 Autos gelotst. Schnell wickeln sich die tunesischen Kontrollen ab. Wir verlassen Tunesien durch einen Mauerdurchbruch über dem eine grüne libysche Fahnen Girlande hängt.

Stefan hat schon einen libyschen Grenzpolizisten "festgenagelt" der erklärt, wie welche Formblätter ausgefüllt werden. Alle Vordrucke nur in Arabisch, schnell ist dieser Papierkram erledigt, nunmehr ab zum Abfertigungsschalter. Wieder ereilt uns ein Schreck, etwa 50 Libyer und Tunesier stehen eng gedrängt an der Sonnenseite des Gebäudes und warten auf die Abfertigung. Wir sehen uns schon als Dörrfleisch in den Abend hineinstehen. Wieder Glück: "Touristen mit Vorrang", ganz vorne dürfen wir nun an den Tresen und unsere Pässe bearbeiten lassen.

Unangenehm setzt sich die Einreise beim Zoll fort, alles darf ausgepackt und vorgezeigt werden. Alkohol und Schweinefleisch steht auf dem Index, konfisziert wird jedoch unser Wasser. Elke und Stefan müssen fast auf ein Drittel ihres leckeren Bula Regia Kohlensäurewasser verzichten, mir nimmt man nur 12 Flaschen des normalen Mineralwassers ab. Wir beobachten, wie einreisenden Tunesiern ein großer Teil ihrer mitgebrachten Nudeln abgenommen wird. Ein Versuch, unser Wasser bei der Ausreise wieder zu erlangen, scheiterte. Honi soit, qui mal y pense!

Eine freudige Überraschung, da unsere Autos echte Tunesier sind, erspart man uns die Zulassung auf libysche Kennzeichen. Das spart Zeit, Geld und Nerven. Nach etwa einer Stunde Gesamtzeit verlassen wir den Grenzbereich und fahren nach Libyen.

Erstes Volltanken des Autos und der Kanister für umgerechnet etwa fünf Mark lässt uns ebenfalls freudig erstaunen, ebenso das der Dieselkraftstoff genauso viel kostet wie der Vergaskraftstoff. Auch an den arabisch beschrifteten Tanksäulen kennen wir uns jetzt schnell aus, der Dieselplatz ist immer der mit den meisten Spuren vom Verschütten des Kraftstoffs.



Weiter geht es nach Sabrata, die Orientierung erfolgt nunmehr nach den ausschließlich arabisch beschrifteten Schildern durch Vergleich mit der Waypointliste oder der arabischen Karte. Schnell sind wir mit den Strukturen der Schrift vertraut und erkennen einzelne Ortsnamen. In Sabrata genießen wir die wundervolle Aussicht zwischen den Säulen zum Meer, bewundern die gut erhaltenen Grundrisse der römischen und punischen Gebäude und entschließen uns nun über Ifri möglichst weit in der Nacht Richtung Sebha zu fahren.

Stichwort:

Sabrata

Einst sehr wohlhabende römische Ansiedlung am Mittelmeer, die ihre Ausschmückung insbesondere dem römischen Kaiser Septimus Severus verdankte. Der machte den Städten seiner Herkunftsregion Tripolitanien Theater und Tempel zum Geschenk. Sehenswert in Sabrata besonders das Theater und der Isistempel. Auch ein guterhaltenes phönizisches Mausoleum kann bewundert werden.

Vor Ifri nehmen wir ein Abendpicknick mit Blick von der eindrucksvollen Felskulisse ein. Wir erleben einen wunderschönen Sonnenuntergang in der endlos erscheinenden Ebene. Nach einigen Orientierungsschwierigkeiten vor Mizda (die Geoprojectkarte zeigte unter anderem auch geplante, aber noch nicht ausgebauten Straßen in diesem Bereich) beziehen wir einen Übernachtungsplatz vor Shwarif. Wir schlafen in den auf Grund der Ladung nicht abklappbaren Sitzen, was nicht sehr erholsam ist.

Bordbucheintrag: 17.06.99 0621 Uhr Innentemp. : 40°C Km Stand :1193 km Nach fünf Stunden Schlaf wird das Scorpion Trophy Team vom Rad gebunden.

Weiter nach Süden und das Sebha Syndrom



Nach dem Frühstück erreichen wir Shawrif und haben vor, uns zu mindestens kurz das im Reiseführer genannte Fort anzuschauen. Bereits kurz nach dem Einparken gesellt sich ein Libyer im weißen Burnus zu uns. Nach dem kurzen Gespräch in sehr gutem Englisch über das Wer, Woher und Wohin bietet er uns an, uns durch die Überreste des Forts zu führen. Stolz erklärt er, dass diese ehemalige italienische Festung noch seinen Großvater im Verließ hielt und zwischenzeitlich als Schule genutzt wurde. Auf dem Turm, den wir nach einer abenteuerlichen Kletterpartie erreichen, zeigt er uns einen Rundblick über ganz Shawrif. Wir hatten uns bei der Anfahrt gewundert: In einem solchen Gelände finden sich derartige Ansiedlungen nur in Anlehnung an Oasen, es sind hier jedoch nur wenige, einzelne Bäume zu sehen. Unser Führer klärt uns auf: Derzeit wird die Ortschaft über das "Great Man Made River Project" versorgt. Früher gab es eine örtliche Tiefbohrung von 70 m, das Wasser aber war sehr schlecht. Der große Fernmeldemast nebenan sei in den letzten Jahren von Siemens erstellt worden, die hätten im ganzen Land gearbeitet. Die Deutschen hätten einen guten Ruf. Wieder vor den Toren des Forts, verabschiedet sich unser Begleiter, steigt in einen neuen, hochglanzpolierten Hyundai und fährt von dannen.

Stichwort:

Great-Man-Made-River Projekt

Wasserversorgung ist im Wüstenstaat Libyen die Achillesferse der Volkswirtschaft. In einem gigantischen 25 Mrd Dollar Projekt hat sich Libyen dazu entschieden, fossiles Grundwasser zu erschließen und in riesigen Pipelines nach Norden zu leiten. Die Bestände haben eine Reichweite von 50 Jahren und sind nicht erneuerbar. Das Projekt ist umweltpolitisch umstritten.

Wir kaufen noch Zigaretten im Ort und fahren über Brak weiter Richtung Sebha. Gegen 15 Uhr erreichen wir Sebha. Weder bei der Einfahrt noch bei der Ausfahrt stoßen wir auf die gerade in Sebha erwarteten strengen Polizeikontrollen. Die Orientierung in der recht weitläufig mit Betonsilos zersiedelten Vorstadt ist nicht leicht, doch recht schnell erreichen wir das Zentrum und finden auch die im Reiseführer beschriebene Konditorei neben der für die Reisegenehmigungen zuständigen Agentur. Die Straßen sind wie leergefegt, es ist feuchtheiß und stickig. Ein Kellner bugsiert uns in die Konditorei, deren Glastüren über und über mit Stickern von Tourenunternehmern beklebt sind. Die Agentur würde um 17 Uhr öffnen, sagt er uns. Wir nehmen Platz, unsere Autos gut verschlossen durch die Fenster der Konditorei im Blick und trinken eine Pepsi aus dem frisch gespülten Plastikbecher. Während Stefan zwischenzeitlich schon mal nach der Agentur schaut, trifft er zufällig einen Libyer, der in Jena studiert, recht gut deutsch spricht. Die Agentur sei bereits seit Wochen geschlossen, vielleicht wüsste die Polizei gegenüber, wer die Genehmigungen ausstellt.

Stichwort:

Sebha

Als Hauptstadt der Sebha Region macht sie keinen attraktiven Eindruck. Schmuddelige Betonbarock, eine nicht überschaubare Menge legaler und illegaler Zuwanderer aus dem Süden. Sebha ist für eine besonders hohe Kriminalitätsrate berüchtigt. Von einem unnötigen Aufenthalt dort wird abgeraten. Touristen soll zeitweilig der Zugang zum Ort verwehrt worden sein, dieses insbesondere nachts. Sebha ist zentrale Anlaufstelle für alle touristischen Genehmigungen im Süden und Südwesten Libyens.

Zwischenzeitlich dazugestoßen, gehen wir alle gemeinsam zur Polizeiwache, wo gerade ein zerbeulter Toyota-Pickup- Streifenwagen vorfährt. Lässig sitzen mehrere Beamte in Uniform und Zivil im Schatten des Eingangsportal, einer davon offen einen Revolver hinter dem Gürtelschloß. Nein, man sei nicht zuständig und wisse auch nicht, wer die Genehmigung ausstelle. Es gäbe noch eine andere Agentur in einem anderen Ortsteil sagt uns unser Bekannter. Wir entschließen uns, Sebha zu verlassen und nötigenfalls wie von Göttler beschrieben, die Genehmigungen in Zuwalaya zu besorgen.

Bordbucheintrag: 17.06.99 1705 Uhr Innentemp. : 65°C Vergeblicher Versuch in Sebha die Genehmigungen für unsere Expedition zu bekommen.

In schneller Fahrt über die gut ausgebauten Asphaltstraßen erreichen wir die Zufahrtstraße nach Timsah und campieren etwa 50 km vor Timsah in einem Hügelgelände abseits der Straße. Unerwartet kommt noch ein Sturm auf, wir müssen die Zelte noch in der Nacht abbauen und im Windschutz der Fahrzeuge neu aufbauen.

White Out, Skorpione und andere Phänomene

Bordbucheintrag: 18.06.99 0750 Uhr Innentemp. : 53°C Km Stand :1852 km Alles voller Sand. Staubschlier über allen Instrumenten und Ausrüstungsgegenständen.

Es ist Freitag, gesetzlicher Feiertag im islamischen Libyen. Alle Aktivitäten im Land scheinen gegen einen absoluten Nullpunkt zu gehen. Keine Passanten auf den Straßen, nur geringer Verkehr von Fahrzeugen.

Bei einem Orientierungshalt in Zuwalaya schenken uns Anwohner spontan Wassermelonen, köstlich schmecken die kühlen Früchte. Unsere Autoaufkleber "Asdika allmani sahara - Deutsche Freunde der Sahara" stoßen immer wieder auf freudige Anerkennung.



Eine Genehmigung lässt sich trotzdem nicht ergattern, also nunmehr ohne!

Gegen Mittag erreichen wir Timsah mit der Absicht, noch einmal in dieser letzten Siedlung vor dem Wau En Namus zu tanken, Getränke und Obst aufzunehmen. Gegebenenfalls liegen noch etwa 600 km Strecke ohne Tankmöglichkeit vor uns, wenn wir nicht in der Garnison Wau- El- Kebir tanken können. So füllen wir also auch an einer Tankstelle unsere Brauchwasservorräte auf. Neben der Zapfstelle liegt eine zerbrochene Weinflasche italienischer Herkunft. Es geht also doch.

Am frühen Nachmittag verlassen wir das ausgestorbene Timsah gen Osten, fahren durch Palmenanpflanzungen und erreichen bald die nach Osten führende klar erkennbare Wellblechpiste, die bald in eine schöne glatte Sandpiste übergeht. An einer großen Düne mit Palmen wird der Sand weicher, die Piste verliert sich im Nichts. Wir lassen die Luft aus den Reifen und orientieren uns nur nach GPS. Bald ist am Horizont nichts mehr zu erkennen. Das grelle Sonnenlicht teilt die Welt nur noch in zwei Hälften, hellblau und hellbeige, am Horizont bilden sich Reflektionen, Luftspiegelungen, kleine Seen und Büsche, die bei der Annäherung wieder verschwinden. Die Reifen mahlen in der nicht ganz festen Sandfläche, die Augen werden von der Grelle des Lichts geblendet, sie erkennen keine Details mehr am Boden vor dem Fahrzeug, alles färbt sich nur noch blau und beige.

Stichwort:

Timsah -Tenne

Die Timsahtenne ist eine ca. 30 x 40 km flache und harte Sandfläche ohne jegliche Dünenbildung und Bewuchs östlich von Timsah. Sie lässt sich recht gut befahren, Phänomene wie die Bildung von Fata Morganen oder das "White Out", das Verschwinden jeglicher Konturen auf Grund der grellen Lichtverhältnisse lassen sich hier besonders gut beobachten.

Wir halten uns, wie von Göttler empfohlen, westlich der jetzt wieder erkennbaren, aber zerwühlten Piste.



Am Horizont taucht nun eine kleine Hügelkuppe mit Bewuchs auf. Sie liegt auf der GPS Richtung und wird als Orientierungspunkt genommen. Ich schaue auf die Instrumente und wieder zur Kuppe, sie ist verschwunden! Auch eine Fata Morgana?!

Bordbucheintrag: 18.06.99 1400 Uhr Innenraumtemperatur 53°C Bewegen uns jetzt auf einer riesiggroßen Sandfläche ostwärts Timsah , eine Vielzahl von Fata Morganen vor uns. Stefan etwa 2 km hinter uns. Das Fahrzeug hinterläßt im Sand tiefe Eindrücke. Geschwindigkeit etwa 30 km/h. Fahrzeug exakt auf GPS Bearing. Wir verlangsamen, dass Stefan aufholen kann.

Sekunden später des Rätsels Lösung, wir durchquerten unmerklich eine Senke, die Kuppe verschwand also hinter dem Horizont. Der Sand in dem jetzt immer hügeliger werdenden Gelände wird immer weicher, zunehmend mahlen die Reifen. Ich versuche, so gut wie es geht, den Schwung des Fahrzeuges zu erhalten. Im Rückspiegel erkenne ich, wie Stefan versucht, die Piste zu erreichen sich aber in einem Weichsandfeld festfährt. In einer großen Kurve wende ich, fahre zurück und suche für den "Sandbären" eine feste Standfläche. Wir entschließen uns den festsitzenden "Steppenwolf" so gut wie es geht mit Sandblechen und Bergegurt



herauszuziehen, dabei darf der "Sandbär" sich mit seinen breiten Tatzen nicht zu weit einwühlen, denn unter der dünnen festen Sandschicht ist der Sand weich. Schnell gelingt die Bergung, wir verpacken das Bergematerial und wollen die Fahrt fortsetzen, ich schaue noch in den Spiegel, höre einen dumpfen Knall, sehe wie Marc, Elke und auch Stefan den "Steppenwolf" fluchtartig verlassen. Stefan hält sich seine Augen mit den Händen zu. Bei den hohen Temperaturen ist eine Tränengaspatrone im Handschuhfach detoniert und entlud sich direkt in Fahrerrichtung. Wir spülen mit reichlich Wasser die Augen aus und entlüften das Fahrzeug. In der Diskussion nachher erkennen wir, dass wir sehr viel Glück hatten. Die Patrone hätte auch bei voller Fahrt auf der Autobahn explodieren können....

Nunmehr wieder einigermaßen feste Piste unter uns verlassen wir die Timsah -Tenne. Zunehmend ist links und rechts der Piste Schrott zu erkennen, Reifen, Fahrgestellteile, ganze Zugmaschinen und Auflieger, ein Jeep der sich wohl voll überschlagen hat. Diese Piste Richtung Wau-El- Kebir diente der libyschen Armee in den 70er Jahren als Hauptaufmarschstraße im Krieg gegen den Tschad um den Aouzoustreifen.



Stichwort:

Aouzoustreifen

Die südliche Tibestiregion, während der italienischen Kolonialperiode von den Italienern einverleibt wurde nach Ende des zweiten Weltkriegs auf französischen Druck wieder in das Staatsterritorium des heutigen Tschad zurückgegliedert. Seit 1973, unter Hinweis auf historische Ansprüche, versuchte Libyen unter Einsatz kriegerischer Mittel diesen Streifen wieder unter Kontrolle zu bekommen. Auf Grund eines UN Mandats von 1994 gilt der Status-Quo zu Gunsten des Tschads bestätigt. Der Krieg führte zu einer weitgehenden Verminung gerade Südlibyens

Das Gelände wird zunehmend steiniger, die Piste wieder Wellblech. Um uns herum ein hügeliges Gelände, am Horizont kleinere Berge. Am frühen Abend erreichen wir, es ist immer noch Freitag, einen Kontrollposten, in der Nähe einer Containersiedlung. Er ist verlassen, wir fahren weiter geradeaus, am Horizont erkennen wir eine Tankstelle. Wir vermuten die Garnison Wau-El-Kebir, diese befindet sich tatsächlich aber noch einige Kilometer weiter. Auf Arabisch tauschen wir uns freundlich mit dem Tankstellenpersonal über das Wer, Woher und Wohin aus. Gestern seien hier vier Franzosen vorbeigekommen, auch Richtung Wau-En-Namus. Wir sollten hier nicht weiterfahren, das Militär in Wau-El-Kebir würde uns festhalten, wir sollten noch einmal zurück zur Containersiedlung fahren, dort sei ein "Hotel". Von da aus würde die Piste auch direkt zum Wau-En-Namus führen. Zum Abschluss wird uns noch kostenlos der Tank gefüllt. Auf dieser Strecke müssen wir also nicht auf unsere Kanister zurückgreifen. Erfreut verschenken wir eine Flasche Trinkwasser.

Zurück in der Containersiedlung stellen wir fest, dass diese gar nicht so leer ist. Zwei Farbige, besser Englisch als Arabisch sprechend, erlauben uns in den Anpflanzungen hinter der Containersiedlung zu campieren.

Wir suchen uns einen geschützten Platz, stellen aber nach dem Aufbau fest, dass die Platzwahl doch nicht so glücklich war. Schnaken umschwirren uns, weder Gaskocher noch Petroleumlampen halten das Viehzeug im Griff.

Ein Pickup fährt in unsere Schneise. Übliches Begrüßungszeremoniell, schnell schält sich ein in Kampfanzug gekleideter Libyer als Führer heraus, verdeutlicht uns, daß es eigentlich verboten sei, hier zu übernachten, dass es einige Kilometer weiter ein "Hotel" gäbe und wir da übernachten sollten. Wir haben ganz und gar nicht Lust umzuziehen, unsere Arabischkenntnisse sind jedoch nicht hinreichend genug, den Fall abzuklären.

Stichwort:

Arabisch

Diese Sprache wird von etwa 180 Mio Menschen gesprochen, während die Schriftsprache weitgehend einheitlich ist, gibt es erhebliche Unterschiede in den gesprochenen Regionaldialekten. Erschwerend wirkt, dass das Arabische eine konsonanten-orientierte Sprache ist, wo bereits schon für uns nicht mehr hörbare Abweichungen zu ganz anderen Sinnzusammenhängen führen. Wir haben uns in Tunesisch- Arabisch vorbereitet, stellen fest dass wir im Regelfalle in Libyen verstanden werden, selbst die Libyer aber nur sehr schwer verstehen.

Der Hoteldirektor könne besser Englisch und wir könnten ihm alles verdeutlichen. Ich fahre im Pickup mit, wir fahren am Rande der Anpflanzung vorbei und erreichen nach wenigen Minuten das "Hotel" oder besser Gästehaus. Meine Begleiter und ich ziehen vor dem Eingang nach Landessitte die Schuhe aus, was meinen Begleitern mit ihren Slippern leichter fällt als mir mit meinen schweren Tourenschuhen. Wir betreten ein mit "Livingroom" ausgeschilderten Raum, in dem mehrere Libyer auf Kissen und Sofas liegend fernsehen. Ein dunkelhäutiger Mann steht auf und begrüßt mich auf Englisch. Ich erkläre ihm unsere Situation, bewundere sein schönes Hotel, mache ihm aber deutlich, dass es uns sehr ungelegen kommt, jetzt noch abzubauen. Er willigt ein, wir können draußen bleiben. Meine Begleiter und ich verlassen das Hotel. Was jetzt passiert, beeindruckte meine Begleiter weit weniger als mich. Während sie wieder in ihre Slipper schlüpfen und ich mich gerade nach meine Schuhens bücke, schießt ein etwa handflächengroßer Skorpion aus dem Schuhhaufen mit entfalteten Scheren und aufgerichtetem Schwanz heraus in die Dunkelheit. Meine Begleiter haben den Eindruck, ich wollte den Skorpion mit einem Schuh erschlagen und wollen mich zurückhalten, ich prüfe jedoch nur, ob sich noch weitere "Kollegen" darin versteckt haben. Zurück am Lager wünscht mir der Libyer im Kampfanzug noch eine ruhige Nacht, "rodbelek". das letzte arabische Wort verstand ich nicht, er deutete mit einer Geste eines imaginären Gewehrs in die Schulter gezogen an, was er meinte: "Paß auf Banditen auf!"

Bordbucheintrag: 18.06.99 2125 Uhr Innenraumtemperatur 40 °C Insektenangriff auf unseren Texastopf, anschließend Wacheinteilung und Bettruhe.

Wir teilen eine Wache ein, ich bis halb zwei, Stefan dann bis zum Morgen. Ausrüstung: Taschenlampe und Handbeil, ohne Zwischenfall verstreicht die Nacht, die kaum Kühlung verschafft.

Das achte Weltwunder und eine Bergtour bei 60° C

Wir verlassen die Anpflanzung und rollen über das Gästehaus auf die durch Göttler beschriebene Ausweichpiste Wau-El-Kebir. Etwa nach 20 km stoßen wir auf ein interessantes Balisenfeld, etwa 50 Steinmännchen stehen wie in einem Garten zusammengestellt. Hier haben sich Touristen verewigt. Teilweise sind Namen auf dem Boden ausgelegt, teilweise Aufkleber aufgebracht. Wir hinterlassen unseren Scorpionaufkleber und fahren weiter.

Kurz vor Mittag erreichen wir einen Vorkrater des Wau-En-Namus, wir fahren über rote Eruptivsteinplatten. Sind Sandfelder vorhanden, so sind diese ein Gemisch aus Sand und schwarzer Asche. Je schwärzer das Gemisch, umso heißer. Man kann es bereits nicht mehr mit der Hand berühren.

Stichwort

Hitze

Mit etwa 50° bis 60° C im Schatten wird im Monat Juni ein erstes Peak erreicht. Die relativ geringe Luftfeuchtigkeit und ein ständig wehender Wind lassen diese Temperaturen jedoch erträglich erscheinen. Wichtig ist es, immer Schatten zu suchen, viel zu trinken und seine Anstrengungen den Temperaturen anzupassen. Helle, reflektierende und locker sitzende Bekleidung schirmt die Hitze ab. Elektrolytpräparate und eine salzreiche Ernährung helfen Kreislauf und Stoffwechsel zu stabilisieren. Auch für das Auto heißt es, immer wieder die Motortemperatur auszuwerten, das Kühlwasser zu prüfen und ggf. einen Halt bei im Leerlauf drehenden Motor zum Abkühlen zu machen. Auch das Einschalten der Heizung bringt die Temperatur herunter.

Schließlich weist die GPS auf einen Hügel vor uns, der Sand wird immer schwärzer und auch weicher. Ich fahre an, fahre mich aber kurz vor der Hügelkuppe fest. Gottseidank rollt das Fahrzeug noch zurück, erneut nehme ich Anlauf, komme nun durch und bringe das Fahrzeug kurz vor der Kuppe zum Stehen. Rechts neben mir schießt nun auch Stefan auf die Kuppe.

Bordbucheintrag: 19.06.99 1231 Uhr Innentemp. : 50°C Fortsetzung der Fahrt zum Wau-En-Namus. Ca. 6 km vor uns schwarze Anhöhe, die sich auftürmt.

"... der Anblick, der sich uns bietet, nimmt uns so den Atem, dass keiner ein Wort zu sprechen imstande ist. Selbst die verwöhntesten und ältesten Expeditionsleute unter uns geben mir später zu, dass sie noch nie eine solche Situation erlebt, noch nie etwas derartiges gesehen haben, was uns jetzt wie eine Art achtes Weltwunder erscheint. Man stelle sich vor: Wir befinden uns mitten in der heißen, trockenen, wasserlosen Sahara. Wir durchquerten über 100 Kilometer der toten, ausgedörrten Stein und Kieswüste. Kein Baum, kein Strauch, kein Grashalm. (...) Alles war tot, starr, heiß, trocken, blendend hell und grell. Und nun stehen wir auf einem riesigen flachen Kraterrand.



Es ist ein pechschwarzer, rennbahnglatter, runder Reif von über 10 Kilometer Umfang (...), (in dessen Mitte) sich der eigentliche Vulkankegel (erhebt). (...) Am Boden der

gewaltigen Schüssel liegt in der Tiefe das große Wunder, das Unerhörte das wir stumm und staunend nicht fassen können. (...)Dort unten lachen uns herrliche ultramarinblaue Miniaturseen an, jeder umrahmt von einem schneeweißen Sand- oder Salzrand (...) (und) mitten in dieser Zauberlandschaft zwei weitere kleine Seen mit roten, durchsichtig weinrot leuchtendem Wasser (...) (Das) ist keine Fata Morgana, es ist Wirklichkeit. Die Seen bleiben blau und rot, die Palmenwipfel wiegen sich immer noch im Wind und der braunrote Basalthut steht wuchtig und fest mitten drin. Es ist das achte Weltwunder."

Diesen Anmerkungen des Geographen Benjamin Richter ist nichts mehr hinzuzufügen.

Staunend blicken wir in den Krater. Wir entschließen uns den Krater zu umfahren und an der flacheren Südseite in den Krater einzusteigen.

Stichwort:

Wau- En- Namus

Der Wau-En-Namus (deutsch: Mückenkessel) ist ein nicht mehr aktiver Vulkan in einer Zone, die sich im Prinzip vom Ätna in Sizilien bis zum Kilimandscharo in Ostafrika erstreckt. Er gilt mit einem Krater von etwa 4 km Durchmesser und 150 m Tiefe auf Grund zahlreicher kleiner Seen in Mitten einer Vulkanasche-Sandwüste als eine besondere Sehenswürdigkeit. Der Wau-En-Namus wurde erstmalig von dem deutschen Geographen Benjamin Richter erschlossen. Das Umfeld des Wau-En-Namus ist auf Grund des Eruptivgestein besonders schwierig zu durchfahren.

Immer noch ist der Sand weich, Stefan führt. Wir müssen, die Fahrzeuge in Schwung haltend, uns voll aufs Fahren konzentrieren und haben kaum Zeit, den Einblick in den Krater zu genießen. An der Südseite befinden sich die Reste eines alten Containers, dort stellen wir die Fahrzeuge ab. Dieses soll der südlichste Punkt unserer Tour sein. Mit 4 Liter Wasser, Keksen sowie Film- und Fotomaterial ausgestattet, starten wir den Fußmarsch zur Sohle des Kraters.

Die Hitze steht über dem schwarzen Staub, durch unsere dicken Schuhe spüren wir nichts von der Hitze, die sich dort aufstaut. Abwärts geht es recht schnell, der Krater wird immer steiler, zum Schluss rutschen wir förmlich auf die Sohle. Unser Ziel ist es, einen der kleinen roten Seen anzulaufen. Schnell erreichen wir eine Palmengruppe. Der Wau-En- Namus, der Mückenkessel wird seinem Namen gerecht, wir werden nunmehr von zahlreichen Mücken umschwirrt.

Alle Seen werden von dichten Schilfgruppen umstanden und sind so nur schwer zugänglich. Wir entschließen uns zum Aufstieg, alle 15 Schritte eine Pause einlegend, gestaltet sich der Aufstieg zum Gewaltmarsch. Die Sonne bringt nun kurz hinter dem Zenit noch einige Grade hinzu. Erschöpft erreichen wir nach 40 Minuten den Kraterrand.

Wir verlassen den Wau-En-Namus und orientieren uns zurück, jetzt südlicher als während der Anfahrt. Schnell landen wir in einer Eruptivgesteinzone, die wir nur im Schrittempo durchfahren können. Wie Rasierklingen bauen sich die spitzen Steine und Steinplatten, die zumeist beim Anfahren zerbrechen, vor uns auf. Schweißgebadet suche ich einen Ausweg aus der Zone, die verheißungsvollste Sandzunge führt jedoch nur noch in noch gröberes Gelände. Nach etwa einer dreiviertel Stunde haben wir es geschafft, wieder ist Kies-Sandboden unter den Reifen und alle Reifen noch ganz.

Bordbucheintrag: 19.06.99 1520 Uhr Passierten gerade ein Lavaplattenfeld. Sind heilfroh, da jetzt durch zu sein.

Stefan führt nun heraus. Über die Ausweichpiste rollen wir Richtung Gästehaus, übernachten aber noch etwa 10 km vorher in einer Hügelgruppe rechts der Straße in einem Wadi. Hier kommt unsere Dusche das erste Mal zum Einsatz. Wir freuen uns über den Luxus.

Am nächsten Morgen passieren wir erneut die Timsah-Tenne und fahren zurück in das nun wache und aktive Timsah. An unserer Tankstelle bitte ich einen aus dem Nachbarhaus kommenden weißen Burnusträger uns Diesel zu geben. Er lehnt ab und verweist auf die Tankstelle. Nach dem Auftanken gibt er sich als Polizist aus und will unsere Genehmigungen zum Besuch des Wau-en-Namus sehen. Wir geben ihm zu verstehen, dass wir keine haben. Im Glauben, dass wir noch Richtung Wau unterwegs seien, macht er uns deutlich, noch einmal nach Sebha zu fahren, die Genehmigung zu besorgen und erst dann zum Wau zu fahren. Wir lassen ihm in dem Glauben, stimmen zu und verlassen Timsah Richtung Traghan.



In der Nähe des Abzweigers zur Oase Al Katrun, dem Hauptdurchgangsort Richtung Niger und Tschad, suchen wir einen Nachtplatz in einer Hügelgruppe neben der Straße. Glücklich parken wir die Autos in einer windgeschützten Nische in einem kleinen Wadi ein, als vor uns ein weißer Pickup auf die Steinfläche schießt und bremst. Das Fahrerfenster ist mit einer grünen Fahne verhängt, auch so kann man Nationalsymbole nutz- und schattenbringend einsetzen. Wir erkennen sehr schnell: Polizei. Übliches Begrüßungszeremoniell und schnelles Regeln der Probleme: Wir können hier bleiben. Nach Bewunderung vom "Steppenwolf" und "Sandbär" setzt sich der Polizist wieder in das Auto und schießt von dannen.

Orientalischer Einkauf und Fortsetzung des Genehmigungsproblems

Bordbucheintrag: 20.06.99 0700 Uhr Innentemp. : 40°C Seit 0600 auf. Fahrzeug entsendet und Kofferraum neu organisiert.

Nach Abbau des Nachtlagers geht es in schneller Fahrt über den Asphalt in Richtung Wadi Mathendous. Zwischenziel ist Murzuk, alte Karawanenstadt. Nach unserer ausgedehnten Wau-En-Namus Tour ohne größere Einkaufsmöglichkeiten in Timsah, gilt es wieder die Vorräte insbesonders an Obst und Gemüse sowie Trinkwasser aufzufüllen. Auch möchte ich die Gelegenheit zum Telefonieren nutzen.

Stichwort:

Murzuk

Ehemals klassische Drehscheibe des Karawanenhandels an einer Ost-West bzw. Nord-Südroute durch die Sahara. Früher von Salzsümpfen umgeben und dadurch durch Malariaepidemien heimgesucht, war Murzuk eine bedeutende Stadt des Sklavenhandels.

In der "Einkaufszone" parken wir unsere Autos und finden schnell sachkundige Führer. Ein Libyer spricht uns auf französisch, recht ungewöhnlich für Libyen, an. Recht schnell stellt er sich als Händler heraus und lotst uns in sein kleines Geschäft. Schnell finden wir das was wir brauchen: Cola, alkoholfreies Bier, Zigaretten, nur Trinkwasser in Flaschen müsse er besorgen. Für Gemüse und Obst gibt er uns seinen Gehilfen mit, einen jungen Farbigen, der nur Englisch spricht, das aber sehr gut. Dieser führt uns durch die Gassen und Winkel der Stadt zum Souk.

Vor dem Souk auf dem Boden sitzend, wie bei Göttler beschrieben: Einige Tubu Frauen bieten Waren feil. Auf dem Souk erwerben wir köstliche Trauben, Tomaten und Zitronen. Zurück bei den Wagen füllt uns der Gehilfe noch unsere Trinkwasserkannister auf. Unser Händler besorgte uns zwischenzeitlich Flaschenwasser, Importware aus Ägypten. Leicht verärgert sind wir über den hohen Preis. Die Flasche kostet über zweieinhalb Dinar, dafür bekommt man über 30 Liter Diesel.

Wir suchen die Post. Richtungsweisend schicken uns mehrere Libyer nun mehr Richtung Ortsausgang im Westen. Schließlich lande ich vor einer Polizeiwache. Ein hochgewachsener, stolzer Turbanträger erklärt mir den Weg, erkennt aber schnell, dass es wohl besser sei, mich zu führen.

"Inti allmani? - Du bist Deutscher?" "Ennam, äna allmani - Ja, ich bin Deutscher!" Dem Dialog folgte seine anerkennende Geste des Daumens nach oben. Die Deutschen sind also anerkannt.

"Äna tubu, inti tarif? - Ich bin Tubu, weißt Du?" "Äna narif - ich weiß!"

Stichwort:

Tubu

Neben den Touareg gehören die Tubu zu den wichtigsten nicht-arabischen Volksgruppen in Libyen. Ihr traditioneller Siedlungsraum ist das Tibestigebirge im Süden Libyens. Tubu bedeutet "Felsmensch", sie sind bekannt für einen legendären Orientierungssinn, die eheliche Treue ihrer Frauen gilt in der Sahara als vorbildlich. Die unverschleierten Frauen tragen einen kleinen Dolch bei sich - um diese Treue zu verteidigen. Traditionell waren die Tubus Viehhirten, Karawaniers und noch größere Karawanenräuber. Politisch und sozial sind sie in das moderne Libyen nicht so recht integrierbar.

Er führt mich zu einem kleinen Gebäude unter einem großen Richtfunkmast, ich bedanke mich, er verabschiedet sich.

In einer kleinen Schlange stehend, warte ich am Schalter, reiche einen kleinen Zettel mit den Telefonnummern und meinem Pass herüber. Innerhalb weniger Minuten werden die Gespräche vermittelt.

Gut versorgt setzen wir unsere Fahrt nach Westen zum Wadi Mathendous fort. Bis Tesawa geht es noch auf Straße, die Suche nach dem Pisteneinstieg gestaltet sich etwas schwierig, dann haben wir zunächst wieder Wellblech dann Sandpiste unter den Rädern. In zügiger Fahrt geht es weiter bis am Horizont Siloanlagen auftauchen. Südlich von uns in weiter Entfernung erstrecken sich riesig erscheinende Sanddünen. Die Siloanlagen gehören zum Barjuprojekt, einer sehr großen Bewässerungsanlage. Wenige Minuten hinter den Silos, wir orientieren nunmehr grob an Hand des Pistenverlaufs und des GPS, verliert sich die Piste in einer zerwühlten Suhle. So schnell kann ich nicht herunterschalten, ich stehe, versuche anzufahren, alle vier Räder wühlen sich nur noch gen Erdmittelpunkt.

Bordbucheintrag: 21.06.99 1347 Uhr Im Weichsandfeld hängen geblieben. Luft abgelassen vorne auf 1,2 hinten auf 1,5. Stefan auf allen 1,2. Setzen Fahrt ziemlich träge fort. Motordrehzahl ca. 3000 U/min auf 4 L. Geschw. ca. 20 km/h.

Stefan, er führt, bringt den "Steppenwolf" auf einer festen Sand-Splitzone zum Stehen. Aussteigen, Lagebeurteilung, Bleche herunter, Schaufeln raus, Bergegurt raus, Anhängen, Rausziehen, Gurt ab, Bleche rauf. Ziemlich schweißtreibend. Ich fahre an, wieder wühlen sich die Hinterräder ein, ein Rad der Vorderachse leicht in der Luft. Aussteigen, Lagebeurteilung, Bleche herunter, Schaufeln raus, Bergegurt raus, Anhängen, Rausziehen, Gurt ab, Bleche rauf.



Ziemlich erschöpft, "Steppenwolf" und "Sandbär" nun beide mit ihren Tatzen auf festem Sand - Split stehend genehmigen wir uns ein kaltes Bier aus dem mitgeführten Kühlschrank.

Der Rest der Strecke zum Kontrollposten Ellauen ist eine Mischung aus Sandsplit und Steingeröll mit Peaks. Das erfordert voll konzentrierte Fahrweise, denn mehr als zwei Joker - zwei Ersatzreifen pro Auto- können wir nicht einsetzen.

Am Horizont tauchen zwei weiße Flecke auf, ein Container und ein Tankwagen. Schnell nähern wir uns. Die GPS piepst, Anzeige "APPROACHING ELLAUE". Vor dem Container halten wir an, in sandfarbener Kombi mit Sonnenbrille und Turban kommt uns der Kontrolleur entgegen. Übliches Begrüßungszeremoniell dann die Frage, wo denn unser Guide wäre. Wir erzählen so gut wie es geht unsere Story auf englisch-arabisch. Er weist uns auf die Möglichkeit hin, in Germa oder Tesahwha einen Führer zu besorgen und betont "No Guide- no Mathendous!". Wir bitten unmittelbar am Platz übernachten zu können, um morgen noch einmal nach einem Guide zu schauen. Dann die Wende "Mush Mushgel - Kein Problem". Er nimmt uns unsere Pässe ab, zeigt Richtung Mathendous, fordert uns auf, spätestens morgen um zehn Uhr den Bereich wieder verlassen.

Stichwort:

"Libysche Mentalität"

Ich lehne es ab, Menschen nach ihrer Herkunft und Abstammung einzurichten und ihnen daher eine bestimmte Verhaltensweise zuzuordnen. Dem Ruf nach ist der Libyer bei den Maghrebinsern so etwas wie der Ostfriese oder der Bayer in schlechten Witzen bei uns. Ihm wird eher geistige Schwerfälligkeit nachgesagt. Wir Europäer verbinden oft das ungute Bild des Extremisten und Terroristen. Tatsache ist, dass wir fast immer herzlich, freundlich und aufgeschlossen begrüßt worden sind. Andererseits fehlt gerade die für Tunesien typische Aggressivität gegenüber Touristen gerade bei Kindern. Wir haben in Libyen nie bettelnde Kinder erlebt. Selbst kleine Geschenke wiesen sie stolz zurück.

Dankbar lassen wir eine Flasche tunesischen Mineralwassers zurück und rollen nun weiter nach Westen. Die Piste verwandelt sich jetzt endgültig in Felsboden, Spalten und Kanten lassen uns nur in Schrittempo vorwärtskommen. Das dichte Netz von GPS-Punkten in dieser Region erleichtert ungemein die Orientierung.

Bordbucheintrag: 21.06.99 1705 Uhr Zu heftiges Durchfahren einer Bodenwelle. Coladosen und Wassermelone zertrümmert.

In der unendlich erscheinenden Steinwüste erkennen wir nun deutlich einen Grabenbruch mit groben Felsstrukturen, die Piste führt in einer Schlangelinie hinab und wir stehen in einem tiefeingeschnittenen Wadi vor einer tiefen Wasserdurchfahrt.



Unser Ziel - der Wadi Mathendous. Die Wasserdurchfahrt erscheint sehr tief, wir entscheiden uns für einen anderen Weg.

Wenig später finden wir in einem Nebenwadi einen windgeschützten Lagerplatz, auf dem Boden von zwei großen Felsplatten bauen wir die Zelte auf, ohne Häringe mit Steinbeschwerungen. Sorgfältig achten wir in den Felsspalten auf Schlangen und Skorpione. Wir entscheiden uns, am nächsten Morgen vor Sonnenaufgang das Biwak abzubauen und eine Fußexpedition in den Wadi zu unternehmen. Köstliche libysche Trauben runden als Dinner den Abend ab. Der kühle Wind im Wadi verschafft eine willkommene Abkühlung während der Nacht.

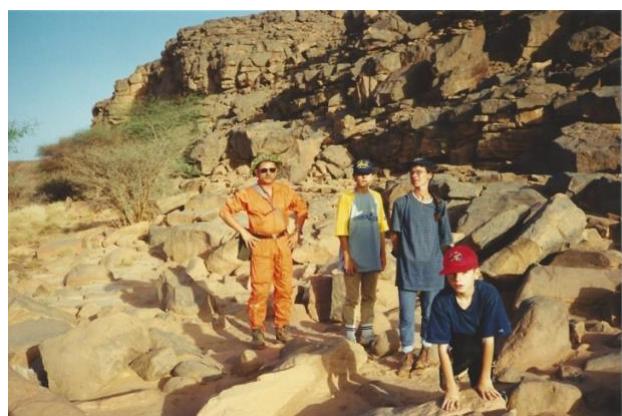
Zu Fuß mit GPS und Kompass in die Vergangenheit

Kurz nach vier Uhr stehen wir auf. Auf dem Gaskocher bereitet Elke schnell einen Kaffee. Wir verleiben uns nochmal Trauben und ein paar Brote ein. Fünf Liter Wasser, Kekse, zwei GPS mit neuen Batterien, ein Magnetkompass, eine Videokamera und ein Fotoapparat sind im wesentlichen unsere Ausstattungsgegenstände mit denen wir uns nunmehr zum Abstieg, in den Wadi aufmachen. Zwei Zeichnungsfelder wollen wir anlaufen - nicht mehr, mit Rücksicht auf die Temperatur. Erstmalig tragen wir unsere "Apfelsinen", orangrote Fliegerkombis, die nicht nur locker sitzen, sondern auch durch die grelle Farbe das Licht und die Wärmestrahlung reflektieren. Zunächst stellen wir mit der GPS die "Bearing" die Abgangsrichtung fest und übertragen diese mit einer Magnetkompasspeilung in das Gelände. Wir laufen zunächst einen Punkt in etwa 800 m Entfernung an, über die weite Steinwüstenfläche erreichen wir einen Abstieg in den nächsten Wadi - den eigentlichen Wadi Mathendous.

Stichwort:

Wadi - Mathendous

Er ist ein Teil eines weit eingeschnittenen Wadigebiets in der Steinwüste ostwärts des Akkakusgebirges. Geschützt gegen den Einfluß der Witterung und der Sonneneinstrahlung haben sich in dem ca. 30 m tiefen Einschnitt sehr gut prähistorische Zeichnungen aus einer Periode von 9000 v. Chr. bis ca. 2000 v. Chr erhalten. Sie lieferten den Beweis mit Bildern von Elefanten, Giraffen und Büffeln, dass die nördliche Sahara früher eine Eeuchtsavanne war. Das Gebiet steht unter dem Patronat der UNESCO.



Überall sind Feuchtflächen - weicher, feuchter Sand. Wir wundern uns über die Herkunft des Wassers bei diesen Temperaturen. Nach etwa 30 Minuten Fußmarsch stoßen wir auf

der Südseite des Wadi auf die ersten Spuren der Zeichnungen, etwas früher als nach der GPS Koordinate zu vermuten. Wir sehen eine Vielzahl interessanter Dinge, Fruchtbarkeitsdarstellungen, Straußvögel, Büffel, Jagdszenen und auch Schriftzeichen. Die Feuchtfächen bringen eine Vielzahl von Mücken und Fliegen hervor. Wir wechseln die Wadiseite , der steile Südrand ging mittlerweile in eine leicht abfallende Uferseite über. Wieder früher als nach GPS erwartet, stoßen wir wieder auf das zweite Zeichnungsfeld. Schnell erkennen wir im Fels nun die leicht rötlich abgesetzten Zeichnungen. Kameldunghaufen deuten immer wieder daraufhin, wo Touristengruppen abgestiegen sind und besonders interessante Zeichnungen vorgefunden haben. Wir entscheiden uns nun für die Rückkehr, gerade der GPS Bearing querfeldein zurück suchen wir uns unseren Weg über die weite Ebene in den Nebenwadi. Die Sonne entwickelt schon gut Kraft und beginnt zu stechen. Kurz vor neun, nach einem ersten kühlen, alkoholfreien Bier verlassen wir den Wadi Richtung Kontrollposten. In schneller Fahrt zunächst über Piste nach Tesawha (dort wird getankt und die Vorräte aufgefüllt), dann über Asphalt Richtung Idri geht es nach Norden. Ziel ist der Einstieg in die Idri-Darij Passage. Wir übernachten wieder abseits der Straße vor Idri.

Von Bocksprüngen, Plattfüßen und anderen Katastrophen

Nach Auswertung des Göttlerführers entschließen wir uns den Ort Idri selbst zu meiden, besonders eifrige Sicherheitskontrolleure sollen dort alle Autos wahrlich zerlegen. Einige Kilometer vor Idri verlassen wir den Asphalt und gehen nunmehr auf eine komfortable Sandpiste. Nach etwa 20 Kilometern, an einem von Schilf umstandenen See verliert sich die Piste vor einem Dünenfeld. Links oder besser im Norden auf der Bearing von Darij ein von Bulldozern geschobenes Feld, geradeaus oder besser im Osten das Dünenfeld, zurück um den See, die dritte Möglichkeit.

Wir steigen aus und erkunden zu Fuß, dann Entschluß , die Luft abzulassen und durch das Dünenfeld zu fahren. Schnell finden wir die Piste wieder, die sich auch gut verfestigt, wir fahren jetzt an einer Art Salzsee entlang.



Dieser rechts, das Dünenfeld links. Die Piste wie ein eingefahrener Feldweg. Am Ende stehen wir wieder in einer Felsgruppe und müssen prüfen, wie wir am besten den Abstieg schaffen. Ich stelle den "Sandbären" in einer Gefällestrecke ab, lasse den Motor wegen dem Kühlschrank weiter laufen, prüfe den Abstieg und sehe voller Schrecken, daß der "Sandbär" mir hinterherläuft. Philipp, mein Beifahrer wirft sich in den Fußraum und drückt das Bremspedal. Der "Sandbär" kommt zum Stehen. Glück gehabt. Philipp macht sich als Co-Pilot übrigens sehr gut :Kartenorientierung, GPS Bedienung, Wasserversorgung und technische Prüfungen, ganz toll! Nach kurzer Zeit wieder Sand unter den Rädern, wir fahren auf eine Düne zu, ich erklimme sie, bleibe aber auf der

Kuppe hängen, ich lasse das Fahrzeug zurückrollen, nehme nocheinmal Anlauf, nehme die Kuppe, ein Riesenschlag: ca. 3 m hinter der Kuppe bricht die Sandfläche etwa einen halben Meter jäh ab. Der "Sandbär" jumpst mit einem Bocksprung diese Treppe herunter, von der Gewalt des Aufpralls lösen sich die Kanister am Heck, einer fällt auf die Düne zurück, der andere auf das Schiebedach, die restlichen beiden verbleiben in der Halterung. Beim ersten Anfahren der Kuppe erkannte ich unter den grellen Lichtverhältnissen nicht den Abbruch.

Stefan sah wie der "Sandbär" abrupt in der Tiefe verschwand, dosiert das Gas etwas und bringt den "Steppenwolf" auf der Vorderkante der Düne vor dem Abbruch zum Stehen.

Eine Sichtung des Unterbodens ergab schnell, daß der Sprung heil überstanden wurde. Die Sandpiste verliert sich schnell und geht in eine Schotter- Sandpiste über. In schneller Fahrt geht es weiter Richtung nächster GPS Punkt Awaynat Whin., ich schaue in den Rückspiegel und sehe Stefan stehen. Das ganze Team ist ausgestiegen, Marc hinter dem Fahrzeug, wir drehen und fahren zurück. Bei der Annäherung sehe ich wie das Fahrzeug abnormal vorne links eingeknickt dasteht. "Don't drink and drive!" kann man da nur sagen. Stefan trank aus einer Wasserflasche, sah nicht auf die Piste und nahm voll einen spitzen Stein mit. Der Reifen ist voll an der Innenseite aufgeschlitzt. Einen Joker von zwei gesetzt!

Nunmehr geht es weiter auf Fels- Stein-Schotter- Sandpiste, schier endlos über weite Flächen mit voller Konzentration, links und rechts türmen sich jetzt kleine Gebirge auf. Große Steinbalisen leiten den Weg Richtung

Awaynat Whin, die Piste weicht nur wenig von der GPS Bearing ab.

Schließlich nach zwei Kurven sehen wir am Horizont den Kontrollposten, ein halbverfallenes Haus mit einer Funkantenne, ein weißer Pickup davor. Langsam rollen wir heran, etwa 200 m davor: Ein alter Ziehbrunnen, herrliches kühles Wasser. Wir lassen alle leeren Kanister voll und fahren nun zum Kontrollpunkt, hinter dem Haus haben es sich die drei Beamten, alle recht locker im zivilen Burnus, auf alten Matratzen mit Tee und einem Kartenspiel bequem gemacht. Wir werden herzlich willkommen, das übliche Begrüßungszeremoniell, wieder Erstaunen, dass wir keine libyschen Kennzeichen haben. Alle werden wir in ein großes Buch eingetragen, mit Pass- und Fahrzeugdaten und verlassen dann den Posten. Einige hundert Meter hinter dem Posten im Schatten einer kleinen Palmengruppe erhöhen wir den Luftdruck, genehmigen uns ein alkoholfreies Bier und setzen die Fahrt nun über die Abbruchkante, einen etwa 200 m hohen Anstieg auf eine Hochfläche fort. Beindruckend im Rückspiegel diesen Abbruch zu sehen. Wenig später finden wir uns auf einer monotonen Kieshochfläche wieder, damit hatten wir nicht gerechnet. Das Problem eines windgeschützten Lagerplatzes stellt sich nun, keine Chance. Wir stellen die Autos mit dem Bug spitz zusammen in den Wind, knüpfen die Plane davor als Windschutz und setzen die Zelte an das Heck der Fahrzeuge. Die heutige Dusche wird erstmals mit noch kaltem Brunnenwasser durchgeführt, eine herrliche Erfrischung. Eine Tomatensuppe mit viel Knoblauch zum Leid von Marc aber mit zu weichen Nudeln ist genau das Richtige für das leibliche Wohl.

Von einem nicht gerade kleinen Umweg

Nach dem Abbau der Zelte orientieren wir uns zurück zur Piste, und fahren weiter Richtung Westnordwest, Richtung Darij. Die Piste ist eine gut erkennbare Fahrspur mit einzelnen Steinen und Felsbrocken. Nach etwa 40 Minuten stoßen wir auf eine quer verlaufende gut ausgebauten Piste Richtung Norden in das El Hamda Ölfeld. Wir erliegen nach zwei Tagen Geschaukel und Gekletter der Versuchung und nehmen die schnelle "Autobahn" Richtung Norden in der Hoffnung bis zum El Hamda Ölfeld eine bessere Westpassage zu finden. Die TPC zeigt alle Details der Strecke, eine Stromleitung, die keine mehr ist, zu einer Pumpstation einer Pipeline, die jetzt mit einer Solaranlage versorgt wird. Kurz vor Mittag erreichen wir das El Hamda Ölfeld Tanklager, die Straße geht hier nicht mehr weiter, wir müssen zurück, queren die Pipeline und fahren nunmehr nach GPS wieder querfeldein, ca. 2 Stunden Fahrt über die Piste brachten uns unserem Ziel Darij keinen Meter näher und wir stehen wieder im Schotter.



Stichwort:

Orientierung

Die Orientierung erfolgte mit GPS und aus Infos bekannten Koordinaten. Dieses war im Allgemeinen das Verlässlichste. An Kartenmaterial standen die amerikanischen TPC, die französische Michelin- sowie die lybisch-britische Geoproject zur Verfügung. Am genauesten, jedoch auch am unhandlichsten erwies sich die TPC. Gerade im Wau En Namus Bereich hatte die jedoch ihre Schwächen. Satellitenphotos über www.SaharaInfo.ch waren leider in der Internetqualität schlecht und nicht auswertbar. Hinsichtlich der Streckenführung von Pisten wiesen Geoproject und Michelin Unschärfe auf. Praktisch war die arabische Geoproject, wenn man mal einen Libyer nach dem Weg fragte. Immer einsatzbereit: der alte Magnetkompass!

Nach etwa 30 Minuten erreichen wir eine einsame Pumpstation mit einer Pferdekopfpumpe, kein Mensch zu sehen, verfallene Hütten und Häuser ein großer Schrottplatz mit antiquiertem Gerät, alten Tiefladern und Bedford LKWs. Wir verlassen den Platz weiter Richtung Darij. Ein rhythmisches Pfeifen alarmiert mich, ich halte das Pfeifen geht jetzt in ein Dauerpfiffen über. Auch ich habe meinen ersten Joker gesetzt,

hinten rechts hat ein Reifen einen Strukturbruch in der Lauffläche, wie bei Stefan: Totalschaden. Reifenwechsel, darauf ein alkoholfreies Bier.



Bordbucheintrag: 24.06.99 1201 Uhr Alle haben die Schnauze voll. Machen jetzt erstmal ein Picknick.

Wenig später unter dem schnell aufgebauten Windschutz ein Siestapicknick auf der freien Fläche. Sauerkrautsalat mit Ananas und Brot mit Wurst ist der kulinarische Höhepunkt.



Wir nähern uns Darij an diesem Tag noch bis auf ca. 40 Kilometer und entschließen uns dann, doch noch einmal auf der Hochfläche zu übernachten. Wie am Vortag bauen wir aus unseren Fahrzeugen einen Windschutz für die Zelte, es kommt jedoch kaum Wind auf.

Ein Abstecher nach Ghadames und zurück Richtung Norden

Nach dem Abbau der Zelte beginnt der Tag erstmal mit einer Kanisterbetankung der Fahrzeuge. Seit Tesahwa nicht mehr aufgetankt, ist der sparsame "Steppenwolf" mit seinem 115 Liter Tank noch halbvoll, der durstige "Sandbär" mit seinen 90 Litern ziemlich leer. Jeweils 80 Liter verschwinden im Tank beider Autos, nachher eine gründliche Wäsche, um den Geruch von den Händen zu bekommen. Kurz nach dem Start haben wir das Schotterfeld bereits verlassen und rollen auf einer gut gekennzeichneten Piste Richtung Darij, Wadis und Schotterfelder wechseln nun einander ab.

Bordbucheintrag: 25.06.99 0944 Uhr Kameldung am Fuße des Pistenanstiegs.

Erste Spuren der Zivilisation, dann eine kleine Herde links der Straße, ein Hirte dabei, erster Mensch seit zwei Tagen. Später eine zerfallene Behausung. Immer fahren wir noch auf Richtung der GPS Bearing, schließlich wechselt die Piste endgültig in einen Wadi und wird zur Rennpiste, mit 90 km/h schießen wir dahin. Der Wadi wird breiter und breiter und öffnet sich in eine riesige Fläche, nur noch einige Tafelberge am Horizont sind erkennbar. Vor uns ein schwarzer Strich im Gelände, ich vermute eine Pipeline, nein eine Asphaltstraße. Wir biegen links ab Richtung Darij. Freitag in Darij, alles verschlafen, keine Passanten auf der Straße, wenig Fahrzeugverkehr. Wir entschließen uns gleich Richtung Ghadames weiterzufahren. Gegen Mittag machen wir etwa 20 km vor der Stadt noch einmal Rast.

Bei der Erkundung eines einigermaßen gedeckten Rastplatzes kommt der



"Sandbär" wieder seinem Lieblingshobby nach und gräbt sich hoffnungslos im Sand ein. Philipp meldet "6:2" und meint damit die Bergebilanz, leider zu unseren Ungunsten. Ein letztes mal während unser Reise wird der "Sandbär" geborgen.

Schnell ist ein Sonnenschutz aufgespannt, da gesellen sich zwei Spanier aus Ceuta mit ihrem Mitsubishi zu uns, die einzigen Touristen, die wir während unsere ganzen Tour sehen. Man tauscht sich über das woher und wohin aus. Wir machen bis kurz nach drei eine ausgedehnte Siesta, die Sonne strahlt dermaßen, daß man keine Blechteile des Autos mehr anfassen kann. Stefan ruht in seinem Auto, ich etwas zugiger darunter. Elke weckt mich, als ein kleiner Skorpion an mir vorbeizieht.



Wir machen uns landfein und rollen nun nach Ghadames.

Stichwort:

Ghadames

Einst eine der wichtigsten Durchgangsoasen des Transsaharaverkehrs an den Routen zwischen Schwarzafrika und Tunis sowie Tripolis, gegründet an der legendären Eselsquelle, die längst versiegt ist. Unter der libyschen Revolutionsregierung wurde die Bevölkerung bereits in den siebziger Jahren in die Neustadt umgesiedelt. Die menschenleere Altstadt steht unter Schutz der UNESCO, im Regelfalle ist sie ohne Führer nicht zu besichtigen. Als die tunesische Grenze noch offen war, war Ghadames der Einkaufsort für die Tunesier.

Wie zu erwarten, an diesem Tag auch dort keine großen Aktivitäten, wir fahren mit den Fahrzeugen eine große Runde um uns zu orientieren und einen ersten Überblick zu bekommen. In einer kleinen schattigen Gasse finden wir einen Parkplatz, ein Händler öffnet direkt vor uns seinen "Supermarkt", wir finden wieder fast alles was wir brauchen, Cola, Traubensaft, nur kein Wasser und kein alkoholfreies Bier. Das finden wir beim nächsten. Stefan holt noch Brot, ich Tomaten und Zitronen. Wir besichtigen die Altstadt, auf dem Weg dorthin fallen uns die vielen Reiseagenturen auf, die im Wesentlichen durch die Vermittlung von Führern ihr Geld verdienen. Für Fahrten ins südliche Ghat und von hier aus in den Akakus besteht strikte Führerpflicht, kein Wunder, dass die Preise in Ghadames dann auch sehr hoch sind. Wir haben Glück, am Freitag kann man auch die Altstadt ohne Führer besuchen. Mit einigen Moscheebesuchern suchen wir unseren Weg in das Gewirr der kleinen, schattigen Gäßchen. Unterhalb lassen sich noch schöne Gärten erahnen, weitausgreifende Palmen schirmen von der Sonne ab, überdachte Souks wechseln mit mauerumschlossenen Wegen ab. Am Rand eine kastellartige Festung. So etwas hatten wir in Tunesien noch nicht kennengelernt. Wir verlassen Ghadames Richtung Norden, Richtung Darij über eine vierstrellige Straße. 1997 sah ich dieses Gelände aus Richtung Borj el Kadra, die Tafelberge, die Hochspannungsleitung, mehr war nicht zu erkennen. Nie dachte ich daran, mich einmal hier aufzuhalten.

Bordbucheintrag: 25.06.99 1745 Uhr Blick durch die Tafelberge auf Borj El Kadra in Tunesien. Erkennbar die Ausläufer des algerischen Ergs und die Baumanpflanzungen der kleinen Oase.

Jetzt schaue ich zurück. Noch eine letzte Übernachtung in Libyen, in einem Hügelgelände rechts der Straße nördlich von Darij finden wir einen Biwakplatz.

Zurück nach Hause und Mister Jerba

Bordbucheintrag: 26.06.99 0630 Uhr Innentemp: 48°C Kilometerstand: 4414 km Letzter Tag in Libyen

In schneller Fahrt nach Norden über die Asphaltstraße geht es Richtung Nalut, der Verkehr nimmt nunmehr zu. Begegneten uns zuvor nördlich Darij nur einzelne Fahrzeuge, reißt der Gegenverkehr nunmehr fast nicht mehr ab. Im Westen haben wir Einblick nach Tunesien 30 - 40 km entfernt. Die Landschaft hier wie da, nunmehr nicht mehr Sand sondern Kesselgelände mit Ginsterbewuchs. Wir erreichen Nalut zur Mittagszeit, beeindruckend ein ungewohnt grünes Stadtbild, bei der Abfahrt nach Norden ein Blick in die faszinierende Altstadt mit Gorfa, dann eine Serpentinenfahrt mit atemberaubendem Blick in sich ein vor uns öffnendes Tal.



Eine letzte Polizeikontrolle: "Bambino-Passeport?" fragt mich der Polizist auf arabo-europäisch nach Philipps Zuordnung. "Umu rhadi - Seine Mutter ist dort!" antworte ich stolz in arabisch "Good bye" ist die Reaktion. Im Tal unter dem Schatten einer Akazie machen wir noch einmal Rast. Spargel und Leberpastete wirft der Speiseplan aus. Gegen 16 Uhr 15 erreichen wir die libysche Grenzkontrolle. Im Gegensatz zur Einreise sind wir jetzt die einzigen Kunden. Zunächst etwas Konfusion da wir unsere Abrißkarten nicht vorweisen können. Doch dann werden sie neu erstellt. Wir werden zum Zoll weiter gewiesen, da wir jedoch keine libyschen Kennzeichen haben, erklärt man die Amtshandlung für beendet, zunächst jedenfalls. Ein weiterer Zöllner meint aber doch noch mein Auto komplett zerlegen zu müssen, nimmt dann aber doch Abstand. Kurz nach 17 Uhr sind wir in Tunesien und rollen Richtung Jerba. Ein erstes alkoholhaltiges Bier beim Abendessen, ein Whisky Cola am Pool und das "unvergessliche" Erlebnis einer "Mister Jerba Wahl", die ein deutscher "Hühnerhabicht" gewinnt, schließen den Abend ab.

Am nächsten Tag erreichen wir ohne weitere Zwischenfälle Tunis.

5526 km liegen hinter uns, Straße, Piste, Sand, Dreck und Asche. 12 Tage Abenteuer pur, unerwartete Erlebnisse, eine Vielzahl von Eindrücken, atemberaubende Landschaften und interessante Menschen. Eine Reise mit Minimalkomfort jedoch einzigartigen Eindrücken.

Wir sind uns einig, das macht Geschmack auf mehr.

Im nächsten Jahr vielleicht Ténéré? Wir werden sehen.....

Diese Reise war nicht alleine vorzubereiten, deshalb ganz herzlichen Dank an

Wolfgang Seel:

Er versorgte uns mit GPS Waypoints und einer arabischen Geoproject Karte, beides hat uns sehr geholfen.

Heidi und Emil Bolier sowie Yves Larboulette (www.sahara-info.ch):

Die Boliers legten eine sehr interessante Internethomepage über ihre Akakuskameltour an und machten damit erst Appetit, Yves informierte uns über aktuelle Libyeneinreiseprobleme per E-Mail.

Eckhardt Marz (PREUSSAG) und Pierre Badrain:

Beide erzählten uns von ihren langjährigen Erfahrungen aus Libyen als Resident, viele Dinge halfen uns weiter, andere Dinge trafen Gott-sei-Dank nicht mehr zu.

Bernd Bärtele:

Er stattete uns noch mit diversem Leihmaterial Seilwinde, Kanister und Dusche aus. Insbesondere die Dusche machte aus uns täglich neue Menschen.

Abdessalam:

Unser Sprachlehrer von der US Language School in Sidi Bou Said , der uns in tunesisch Arabisch soweit fitmachte, dass wir in Libyen verstanden wurden, wenn auch wir nicht alles dort verstanden haben.

U.S. Ministry of Defense:

Wieder konnten wir uns verlässlich und kostenfrei auf das Global Positioning System abstützen und bis auf 120 m exakt alle uns bekannten Waypoints ansteuern.

Gerhard Göttler:

Autor eines erstklassigen Libyenführers, der auf unserer Tour unsere Bibel war. Mit solcher Literatur ist es eigentlich erstaunlich, wie Führer noch ihr Geld verdienen können.

Anne und Klaus Brunner:

Herzlichen Dank für das Ausleihen eures Kühlschranks, der uns immer ein eiskaltes, alkoholfreies Bier bereitstellte, also immer die Stimmung hob. Dir Klaus, noch herzlichen Dank für Dein Schlangen- und Skorpionseminar während unserer "Sidewinder Survival".

Das schärfte unseren Blick.

Brigitte Secci, Deutsche Botschaft Tripolis:

Sie machte uns insbesondere auf die Notwendigkeit aufmerksam, unsere Visa beim libyschen Volksbüro in Bonn zu beantragen, die Unkenntnis dieser Tatsache hatte zuvor viele Reisepläne afrikanischer Residents zum Scheitern gebracht.

Visa Service Bonn:

Danke für das exzellente Timing der Visaerstellung im Zusammenhang mit der Kurierpost des Auswärtigen Amtes. Alles just in time.

Oberstabsapotheke Wolf , Streitkräfteamt Bonn:

Er besorgte uns die notwendigen Schlangen- und Skorpionsgifteren und einen Behandlungskit.

Uli Kiesow:

Er half unsere Fotos zu bearbeiten und eine tolle Foto CD zu erstellen.

Beate Transfeld:

Dein Windschutz war mit geringen Abänderungen nicht mehr wegzudenken. Ob Wind, ob Sturm oder Sonne, alles konnte schnell abgehalten werden. Du brachtest außerdem das in Deutschland organisierte Kartenmaterial mit. Schade, dass Du nicht dabei warst!

Allen ein herzliches Vergelt's Gott!

Bildnachweis: Alle Bilder: Elke & Stefan Löffel, Felix Transfeld

Und hier die Streckenführung, die Zeitangaben sollen einen Anhalt für unsere Zeitplanung geben

(Beispiel:L 1 15 Juni 11 Uhr), die Seitenangaben beziehen sich auf den Reise-Know-Howfuehrer von G. Goettler

Waypointliste Akkakus-Wau En Namus-Expedition

| Punkt | Ort | Beschreibung | Zeit | Koordinate | Seite |
|-------|----------------------|---|------------|------------------------------------|-------------|
| L1 | Ras Ajdir | Grenzübergang | 151100jun | N 33°10' E 11° 34' | 221 |
| L2 | Zuara | Einkaufsstadt/Strandnähe | 151200jun | N 32° 55' 41,1" E 12° 05' 29,5" | 222 |
| L3 | Sabrata | Phönizischer Handelsstützpkt | 151500jun | N 32°48' 11,5" E 12° 29'05,2" | 167, 223 |
| L3 | Surman | unwichtig | | N 32°45'34,5" E 12°36' 36,6" | 227 275 |
| L4 | Yfren | Bergdorf, Panorama | 151900jun | N 32°03'45,9" E 12°31'31,5" | 275 |
| L5 | Mizda | weiße Häuserfasade, Museum | | N 31°25' E 12°50' | 269 |
| L6 | Gariyat | landsch. interess. | | N 30° 30' E 13°30' | 267./288 |
| L7 | Shwayrif | altes Fort | 161000jun | N 29°59'30" E 14°17'17" | 291/401 |
| L8 | Brak | Ort mit Kreuzpkt | | N 27°35'40,8" E 14° 20'40,6" | 302 |
| L9 | Sabha | Ort mit hoher Kriminalität, Einlaß nicht nachts und nicht immer tagsüber, | 161530jun | N 27° 02' 19,4" E 14°26'35,4" | 265 |
| L10 | Ghoddua | Kastell | | | |
| | Zuwalayha | Friedhof | | N 26°30' E 14°30' | 367 |
| L14 | Timsah | Mauern, Ruinen, Grabtürme | 181200jun | N 26°15' E 15°07' | 365 |
| L 14 | Orientierungspunkt e | Pistenbeginn | 181300jun | N 26°23'42" E 15°47'00" | 361/420 |
| L 14 | Orientierungspunkt i | Tankstelle mit Polizei! | | | |
| L 14 | Orientierungspunkt m | Ende Weichsand | | N 26°14'10" E 15°57'47" | |
| L 14 | Orientierungspunkt m | Kontrollposten, "Hotel" | 181900 jun | N 25°28'27" E 16°40'48" | |
| L15 | Wau al Kebir | Militärtankstelle, kostenlos zurück zum Hotel! | 181800jun | N 25°23'42,0" E 15°47'00,0" | 423 |
| L16 | Wau an Namus | achttes Weltwunder | 191200jun | N 24°54'51,0" E 17° 46'33,0" | 24/420. |

| | | | | | |
|-------|--------------------|--------------------------------------|------------|--------------------------------|---------|
| L15 | Wau al Kebir | Militärtankstelle, kostenlos | 201000 jun | N 25°23'42,0" E 15°47'00,0" | 423 |
| L14 | Timsah | Pistenbeginn | 201600 jun | N 26°23'42" E 15°47'00" | 361/420 |
| | | Tankstelle mit Polizei! | | | |
| L11 | Traghan | Oase | | N 25°56'40,3" E 14°25'03,0" | 364 |
| L18 | Murzuk | schöner Ort und Fort | 211100 jun | N 25° 50' E 13°50' | 361 |
| | | Markt ! | | | |
| L21 | Orientierungspunkt | Wegeabzweiger zum W.M. | | N 26°02'42" E 12°56'24" | |
| L22 | El Elaouen | Kontrollposten A12/3 | 211600 jun | N 25°48'16" E12°20'29" | 332 |
| L23 | Orientierungspunkt | Blechschild UNESCO A12/4 | 211700 jun | N 25°43'00" E 12°11'27" | |
| | | Zufahrt Felsmalereigebiet | | | |
| L24 | Wadi Mathendous | Felsenmalereigebiet | 211800 jun | Siehe Seite 333 | 334 |
| | In Habeter | Skizze auf Seite 333 | | | |
| | | A12/5 | | | |
| L19 | Tesawa | unwichtig A20/1 | 221100 jun | N 26° 03' 54" E 13°27'00" | 361 |
| L27 | Idri | umgehen! | 231000 jun | N 27° 29' 48" E 13°01'18" | 300 |
| L 27a | Awaynat Wnin | Kontrollposten und kalter Brunnen | 231700 jun | N 28° 26' 36" E 12° 46' 46" | 298 |
| L28 | Darij O-Punkt | Stadt nicht sehenswert | 251000 jun | N 30°08' 00" E 10°34'06" | 288 |
| L29 | Ghadames | Altstadt interessant | 251600 jun | N 30° 08' 07" E 09°32'48" | 281 |
| L 30 | Nalut | Altstadt, Gorfa | 261300 jun | N 31°52'54,0" E 10°58'33,8" | 277 |
| | | Serpentinenabfahrt Aussicht | | | |
| L1 | Ras Ajdir | Grenzübergang | 261600 jun | N 33°10' E 11° 34' | 221 |