

Expedition nach Tunesien im September 2009

Ein informativer Reisebericht mit GPS-Koordinaten



Tembain Süd-Tunesien

Die Vorbereitung für die Einreise nach Tunesien beginnt bereits kurz nach dem Auslaufen der Cartage aus dem Hafen von Genua. Alles spielt sich auf Deck 6 in einem heißen, stickigen Raum zwischen den Kabinen ab. An den Wänden hängen Info-Schilder, welcher Beamte vor uns sitzt. Zunächst stehen wir bei der Polizei an, dann rechts beim Zoll und zuletzt links vom Zoll wo es einen Computerausdruck gibt. Damit sind alle Formalitäten erledigt. Eingeschifft wird in Genua durch das Heck, die Ausschiffung in La Goulette erfolgt über den Bug. So sind wir mit unserem MAN immer als letzte an der Reihe. Am Rass Sidi Ali El Mekki finden wir in der Nähe des Hafens am Strand einen schönen Stellplatz. Nach einem entspannenden Bad im Mittelmeer planen wir einen Abstecher zum nördlichsten Punkt Afrikas. Durch die wuselige City von Bizerte fahren wir in Meeresnähe nach Norden und sind auch bald am Cap Blanc angelangt. Es handelt sich um einen hellen Doppelhügel, der in das Meer hineinreicht. Wir können noch ein kleines Stück in Richtung des Caps fahren, dann ist die Piste gesperrt. Wolken ziehen auf und auf der Rückfahrt durch Bizerte regnet es.



Nationalpark Ichkeul und die römische Ruinenstadt Dougga

Unser nächstes Ziel ist der Nationalpark Ichkeul. Wir werden registriert und sollen 2 Dinar Eintritt bezahlen. Wir haben aber nur 1 Dinar oder 5 Dinar. Mangels Wechselgeld bleibt es schließlich bei einem Dinar. Der gut 12.600 Hektar große Nationalpark umfasst den Lac d'Ichkeul samt Zuflusssystem sowie das Massiv des 511 Meter hohen Djebel Ichkeul. Er ist eines der wichtigsten Feuchtgebiete Nordafrikas. Der See besteht sowohl aus Süß- als auch aus Salzwasser. In den extrem trockenen Sommermonaten steigt der Salzwassergehalt, bei starken Regenfällen nimmt der Süßwasseranteil zu. In der fruchtbaren Sumpfoase wachsen u.a. verschiedene Binsenarten, Sumpf- und Schwertlilien, Schilfrohr und auch Seerosen. Tunesiens größte Säugetiere, Wasserbüffel



mit einem Gewicht von bis zu 1200 Kilogramm, sowie annähernd 200 Vogelarten, vorwiegend Wasservögel wie Enten und Blesshühner, haben im Schutzgebiet ihr Refugium. Im Winter ist es das Quartier Hunderttausender von Zugvögeln aus Europa. Mit Regenschirm, Fernglas und Rucksack „bewaffnet“ machen wir uns auf den Weg rund um den Museumshügel, immer in der Hoffnung, irgendwelche besonderen Tiere zu sehen. Aber wir sehen nichts außer den See. Erst auf der Rückfahrt entdecken wir schwarze Wasserbüffel im flachen

Sumpfwasser. Auch ein paar Flamingos halten sich dort auf. Unseren Versuch, die Trajansbrücke zu erreichen, brechen wir nach der Auskunft eines Mopedfahrers und nach eigenem Erkunden der Piste wegen Modders ab. Da die Brücke bei hohem Wasserstand sowieso im Stausee Sidi Salem verschwunden sein soll, fällt uns diese Entscheidung nicht sehr schwer. Die Ruinenstadt Dougga ist unser nächstes Ziel. Die römischen Ruinen von Dougga gelten als die spektakulärsten und am besten erhaltenen ihrer Art in ganz Tunesien. Nach dem Eintritt 4 Dinar pro Person und 1 Dinar für die Fotografiererlaubnis erreichen wir den Parkplatz direkt am beeindruckenden Theater, das 3500 Personen Platz bieten soll. Ein reicher Bürger der Stadt ließ es 188 n. Chr. in den Fels hauen. Das antike Thugga wurde 1997 von der UNESCO zum Weltkulturerbe erklärt. Die Ausgrabungen sind sehr gut erhalten. Sogar mehrstöckige Gebäude kann man besichtigen. Etwas ganz

besonderes ist die tolle Lage auf einem Hügel mit einer überwältigenden Aussicht. Bei unserem ersten Rundgang im nördlichen Teil fängt es an zu regnen und wir flüchten in den MAN. Ein mächtiger Schauer mit Sturm und Gewitter fegt über uns hinweg, ist aber auch bald vorbei. Während unseres südlichen Rundgangs bis hin zum 21 Meter hohen Mausoleum ist es ausgesprochen schwül-warm. Abends stehen wir nicht weit von einem Ort entfernt. Ein Böllerschuss zeigt den Sonnenuntergang an und in der Ferne sind Trommeln zu hören. Die nächtliche Ramadan Feierei hat begonnen.



Rommelpiste und Mides

Eine defekte überirdische Wasserleitung beschert uns wieder volle Brauchwassertanks. In Redeyef suchen wir die legendäre sogenannte Rommelpiste. Rommel soll damals diesen Weg über die Berge für Versorgungsfahrzeuge gebaut haben. Über einen Müllplatz und eine ehemals asphaltierte Straße erreichen wir den nördlichen Einstieg in die Rommelpiste. Ein rotes Schild verbietet die Strecke touristischen Konvois. Der Blick von hier in die Ebene ist phantastisch. Nach einem kurzen Stück Schotterpiste beginnt eine



Betonpiste, die sich den Berg hinunterschlingt.

Wir haben dabei immer einen supertollen Blick hinunter in Richtung Chott El Gharsa. In einer Senke folgen wir einer kurzen Piste und finden einen genialen Stellplatz neben einem Qued. Leider haben wir dort keinen Schatten. Ein Mann auf einem Moped kommt und verschwindet lange Zeit. Als er fährt, entdeckt Jörgen dort, wo der Mann herkam, eine Quelle. Dann greifen die Mücken an und wir flüchten zurück zum MAN.

Nachts surren die Mücken um uns herum. Aber wir

sind sowieso schon seit 2 Tagen ziemlich zerstoehen. Morgens erlegen wir im MAN 14 Mücken. Nicht weit von unserem Stellplatz entfernt erreichen wir die Stelle, an der die Straße unterspült ist. Die eine Seite der Betonplatten ist schon ganz weggebrochen. Das sieht richtig gefährlich aus. Eine Umfahrung ist auch nicht möglich, denn es folgt ein Qued mit Brücke. Ich steige aus. Unter dem Vorwand, dass einer ja fotografieren muss, drücke ich mich erfolgreich vor der Mitfahrt. Aber Gott sei dank geht alles gut. Etwa 200 m weiter ist ein Teil der Piste abgebrochen. Meiner Meinung nach schafft der MAN das nicht. Jörgen sieht das nicht so, packt aber trotzdem nach meinem Rat Steine in den abgebrochenen Teil der Piste. Und wer hat Recht???.... Das linke Hinterrad rutscht etwas ab und gerät tatsächlich auf die Steine. Das hätte gut daneben gehen können. Unten angekommen folgen wir einer Piste an einer Moschee vorbei nach Westen und stoßen auf einen Brunnen an der Asphaltstraße nach Chbika. Wir sind erstaunt, als wir knapp einen Kilometer weiter einen Straßenabzweig nach Redeyef entdecken, der auf keiner Karte eingezeichnet ist – sogar mit Schild! Da wir noch die Bergoasen besuchen wollen, fahren wir hier wieder den Abbruch hinauf und stoßen kurz vor Redeyef auf eine große querende Piste, von der, wenn man ihr nach rechts folgt, auch die Zufahrt zur





Rommelpiste abgeht. Wir fahren weiter zum alten Mides. An dem kleinen Parkplatz bieten sich gleich Führer an, aber hier kann man eigentlich nichts verfehlen. Wir bewundern die bis zu 60 m tiefe Schlucht, in der Jörgen auch ein Stück entlang läuft, schauen uns die zerfallenen Häuser der Altstadt an und schwitzen in der Mittagshitze. Einer der Führer vom Parkplatz will uns die 20 Kilometer entfernte „Rommelpiste“ zeigen, von der man ein tolles Panorama hat – aber da waren wir ja

schon. Auf dem Weg nach Tozeur halten wir noch am Grande Cascade. Ein 15 m hoher Wasserfall, der um diese Jahreszeit tatsächlich Wasser herunterschüttet. Es gibt einige Verkaufsbuden dort, aber man lässt uns in Ruhe. Jugendliche springen von dem Wasserfall in das Wasserbecken.

Star Wars Kulissen

Kurz hinter Tozeur suchen wir den Einstieg zu den Star Wars Kulissen. Wir stoßen auf eine große Wellblechpiste. Über sehr unangenehmes starkes Wellblech ruckeln wir ´gen Westen. An einem Salzsee bietet sich ein Abstecher zum Kamelfelsen an. Es ist schon sehr spät und wir wollen hier übernachten. Das Massaker am Kamelfelsen beginnt. Hunderte von Fliegen sind irgendwie in den MAN eingedrungen und wollen scheinbar getötet werden, denn keine geht freiwillig durch das Fenster wieder raus. Mit Fliegenklatsche bewaffnet beginnt das Gemetzel. Es dauert schon einige Zeit, bis wir den Großteil erwischt haben. Am nächsten Morgen hängen dunkle Wolken über uns. Deswegen und natürlich auch der Fliegen wegen fahren wir bereits um 7 Uhr aus dem Salzsee heraus. Auf der Wellblechpiste fahren Touri-Geländewagen an uns vorbei. Weitere Geländewagenkolonnen befinden sich bei den „versteinerten Dünen“. Aufgereiht stehen die Fahrzeuge auf einer Düne. Vor den Kulissen von Krieg der Sterne Episode I ist ein Parkplatz ausgewiesen da es nicht erlaubt ist, in die Filmkulissen oder auf die angrenzenden Dünen zu fahren. Zwischen Sand und brennender Sonne beginnt hier in „Die dunkel Bedrohung“ der Krieg. Doch zuerst strandet in Tatooine das Raumschiff mit der Königin Amidala, Obi Wan Kenobi und Qui-Gonn an Board auf dem Wüstenplaneten. Hier begegnen sie auch dem jungen Anakin Skywalker, dem späteren Lord Vader. Das Parken kostet 1 Dinar. In den Kulissen selbst werden wir zunächst ständig von Händlern angesprochen, die auch ihre Stände dort aufgebaut haben. Als alle Touri-Geländewagen verschwunden sind, beginnen wir in Ruhe mit der Besichtigung. Die Gebäude sind recht einfach aus Holz und Gips gefertigt. Die futuristischen Gebilde sind aus Plastik und/oder Gips gefertigt. Kurz vor unserem Aufbruch kommt ein Fahrzeug der Garde Nationale an und fährt tatsächlich hinein. Diesmal nehmen wir die Piste nach Nefta. Die hat nicht ganz soviel Wellblech wie die von Tozeur aus.



Chott el Djerid und die Marabuts von Dghoumes

Die Sonne kommt heute nicht richtig durch. Wir planen auf einer Piste durch den Chott el Djerid zu fahren, die am Ende auf die Westumfahrung des Chotts trifft. Den Einstieg finden wir ziemlich schnell und fahren durch eine enge Gasse im Palmenhain nach Süden. An einer Moschee mit Kuppel, die am Rand des Chotts steht, beginnt die Piste. Aber schon

kurz danach treffen wir auf tiefe Spurrillen von eingebrochenen Fahrzeugen, die eigentliche Piste ist kaum mehr zu erkennen. Sicherheitshalber drehen wir hier um, da wir alleine unterwegs sind und das Risiko nicht auf uns nehmen können, hier im Salzsee zu stranden. Na, dann fahren wir auf der Westumgehung nach Süden, die kurz vor der algerischen Grenze in Hazoua beginnt. Aber schon wenige Kilometer außerhalb Neftas werden wir von der Garde Nationale gestoppt und zurückgeschickt. Die Straße soll kaputt oder zu gefährlich sein, da sie direkt an der algerischen Grenze verläuft. Na, dann eben



Plan C. Im Reiseführer wird ein Abstecher zu den Marabuts bei Dghoumes empfohlen. Aber die Strecke ist nicht ganz richtig beschrieben. Wenn man von Tozeur aus auf eine von Nordwest nach Südost verlaufende Straße trifft, die über den Chott-Damm führt, muss man zunächst ein Stück links in den Ort hinein fahren und dann rechts nach Dghoumes abbiegen. Nach ca. 2 Kilometern geht dann links eine Straße ab, die an einem großen Parkplatz vor den Marabuts endet. Dort befindet sich auf eine sehr heiße Quelle. Jörgen probiert es

aus. „Es dampft ja gar nicht, deshalb kann es auch nicht so heiß sein“. Er wird eines besseren belehrt. Unser Thermometer hat bei 70° C. aufgegeben. Ich gehe derweil zu dem oberen Marabut hinauf. In der Schlucht zwischen den beiden Marabuts sind auch Szenen des Krieg der Sterne Episode IV gedreht worden. Und zwar die Szene, in der Luke Skywalker zum ersten mal auf Obi Wan Kenobi trifft. Es ist zwar noch sehr früh, aber es ist so schön hier, dass wir beschließen, hier zu bleiben. Auf einem der Hügel finden wir ein luftiges Plätzchen und es ist sehr ruhig.

Wenn wir schon die Westumgehung des Chotts nicht fahren dürfen, dann wenigstens die Nord-Umgehung auf einer Piste. Die Piste beginnt am Ortsausgang von Dghoumes. Bis zum Ende des eingezäunten Nationalparks ist die Piste gut (ca. 30 Kilometer), wenn auch manchmal etwas modderig. Dann beginnt ein Abschnitt von ungefähr 20 Kilometern, der orientierungsmäßig und fahrtechnisch nicht ganz einfach ist. Teilweise geht es auch in Wasserabläufen entlang, die sich tief eingegraben haben. Viele Spuren führen auch zu Schaf- und Ziegenhütern. Die letzten 30 Kilometer sind dagegen wieder gut zu erkennen und zu befahren. Nach gut 3 Stunden treffen wir auf die Straße nach Kebili, die über den Chott El Fejaj führt. Von Kebili aus fahren wir nach Douz, nicht ohne in Jemna noch heißes Wasser nachzutanken. Wir unternehmen einen Abstecher nach Sabriya. Alle Leute sind an diesem Tag besonders gut gekleidet. Es kann der 1. Tag nach Ramadan sein. Und hier gibt es besonders viele Kinder. Sonst gibt es nicht viel zu sehen.



Tembain und Ksar Ghilane

Zurück in Douz hofft Jörgen, in der Touristen-Info eine genauere Karte zu bekommen, als die, die wir haben. Aber es gibt nichts, was wir gebrauchen können. Wir haben keine genaue Beschreibung, wo die Piste nach Ksar Ghilane beginnt. Nach einigem Herumirren verlassen wir Douz in südwestlicher Richtung und durchfahren auf der Asphaltstraße einige kleine Orte. Dann folgt links ein großer Pisteneinstieg, der sogar mit „Nationalpark Djebil“ ausgeschildert ist. Auch eine große Karawanenstation ist dort. Warum schreibt das keiner? Wir folgen der Piste und halten uns bei einer Verzweigung nicht weit nach dem

Einstieg links. Dort treffen wir wieder auf ein Schild, das zum Nationalpark weist. Dann ist die Piste bis zum Nationalpark eindeutig, allerdings auch öfter sehr sandig. Beim Nationalpark und kurz vor der Abzweigung nach Ksar Ghilane beginnt eine Asphaltstraße, die zum Haupteingang des Parks führt. Wir wollen noch zum Tembain, aber durch den Park dürfen wir nicht fahren. Also weiter, immer am Zaun entlang. An der Südspitze kann man schon erkennen, wo die Piste in das Dünengebiet führt. Es geht über flache Dünen und Dünentäler. Wir genießen endlich wieder einen Sonnenuntergang in der Wüste. Nachts kühlt es sogar auf 20°C ab.



Gestern hatten wir noch schöne frische Spuren, denen wir folgen konnten. Da Nachts aber ein starker Wind wehte, sind diese nun völlig verschwunden. Wir fahren auf die nächste Koordinate zu und stehen bald vor einem Dünengürtel. Jörgen reduziert den Luftdruck auf 2,5 bar. Derweil suche ich schon mal den besten Einstieg. Dann gehe ich meistens die 2,2 km Luftlinie zu Fuß, um die beste Strecke zu finden. Der Wind ist sehr unangenehm. Er bläst mir den

Sand ständig ins Gesicht. Kurz bevor wir den Dünengürtel verlassen, überholt uns ein 6x6-Fahrzeug mit Einheimischen. Wir nehmen an, dass sie Vorräte zu einem Camp bringen oder eine Rallye vorbereiten. Das Wetter wird immer eigenartiger. Wir befürchten einen Sandsturm. Am Tafelberg Tembain angekommen, ist der Wind richtig stark und wir hören Donner. Der einzige einigermaßen sandfreie Platz ist direkt am Fuße des Tembain. Zwei französische Motorradfahrer, mit Yamaha und Suzuki, kommen vorbei. Eine kleine Pause, ein kleiner Plausch, dann fängt es an zu regnen. Nachts regnet es weiter.

Wir bleiben zwei Tage am Tembain. Den erklettern und besteigen wir mehrmals. Von dem Hochplateau genießen wir die Ruhe und den Ausblick auf die umgebenen Dünen. Auch kleine Spritztouren rund um den Tembain unternehmen wir. Es kommen nur sehr wenig Leute vorbei. Ein paar Mal sehen wir den orangefarbenen 6x6. Am zweiten Tag haben wir einen Sandsturm. Raus gehen ist gar nicht, wenn man nicht gesandstrahlt werden will. Erst gegen Abend legt sich der Sturm.



Am nächsten Morgen fahren wir wieder zurück. Die Dünen im Dünenriegel sind von dieser Seite her sehr weichsandig. Jörgen reduziert den Luftdruck auf 2,3 bar. Ich suche wieder die besten Passagen. An einer weichsandigen Düne fährt Jörgen anders als ich es ihm



vorgeschlagen habe. Prompt sitzt der MAN auf dem Dünenkamm im Sand fest. Jörgen hatte nicht genug Schwung. Wir holen die Sandboards raus und schaufeln, schaufeln, schaufeln. Der Sand lässt sich gut schaufeln, er ist extrem weich. Und von der Temperatur her ist es auch noch erträglich. Hinten Sandboards und vorne Sandboards unter die Reifen. Ein Fahrzeug mit Einheimischen kommt vorbei. Die Leute schauen zu und geben schlaue Ratschläge; am besten ist, rückwärts raus. Aber Jörgen möchte lieber vorwärts, um die Düne nicht noch mal angehen

zu müssen. Gleich beim ersten Versuch klappt es. Der MAN ist frei. Bis zum Dünental in der Mitte des Riegels suche ich noch den besten Weg. Beim zweiten Dünengürtel brauche ich gar nicht auszusteigen. Jörgen fährt wunderbar über die Dünen. Am Zaun des



Nationalparks angekommen entdeckt Jörgen weiße Gazellen. Die Tiere kommen immer näher, bis sie von einem Parkwächter auf einem Quad verscheucht werden. Die Piste nach Ksar Ghilane ist teilweise auch versandet. Kleine Dünen müssen überwunden werden. Es geht aber noch ohne den Luftdruck zu reduzieren. Die Landschaft ist ziemlich platt. Wir kommen an zwei Cafés vorbei. Das erste hat geschlossen, Café Grand Erg ist jedoch geöffnet. Ich denke, der Betreiber wartet auf Touris,

da er auch einen Grill vor der Hütte stehen hat. Kurze Zeit später beginnen die Dünen. Es ist ein kleines Dünengebiet, aber das Durchfahren mit dem MAN ist nicht „ohne“. Meistens suchen wir zu zweit die beste Passage. Leider ist es schon wieder Mittag und der Sand ist sehr pulverig weich. Trotzdem kommen wir mit der Reifendruckreduzierung auf 2,3 bar gut durch. Die weitere Strecke bis zum Ksar ist kein Problem. Immer nur der Piste folgen und bei einer Gabelung links. Das Ksar liegt gut sichtbar in Sandverwehungen auf einem Hügel. Anschließend fahren wir hinab zum Ort Ksar Ghilane. Im Dorf folgen wir den Schildern zum Camp Ghilane und landen am Quellbecken. Wir baden herrlich im ca. 27°C warmen Thermalwasser. Mit uns baden noch zwei Schweizer und wir unterhalten uns ein wenig. Nach ca. einer Stunde beenden wir das Bad. Es ist sehr ruhig in Ksar Ghilane. Aber die Schweizer erzählen, dass Samstags immer An- und Abfahrtwechsel der Touristen ist. Es ist Samstag und es sind zurzeit nur wenige Touristen anwesend. In einem Restaurant kauft Jörgen noch drei dicke, heiße Fladenbrote zum stolzen Preis von je 1 Euro, dann geht's raus aus Ksar Ghilane.



Guermassa und die Ksour rund um Tataouine

Auf der Pipelinepiste, die inzwischen asphaltiert ist, soll nach 2,2 Kilometern nach der Einmündung von Ksar Ghilane eine Piste nach Tataouine abgehen. Wir suchen und suchen. Die Kilometerangabe stimmt nicht. Es sind sicherlich 3,5 Kilometer, bis wir die Abfahrt auf die Piste entdecken. Wir übernachten neben der Piste. Am nächsten Morgen kommt ein Touri-Geländewagen auf uns zu. Eine Frau steigt aus. Sie ist mit ihrem Sohn unterwegs und träumt schon seit zwanzig Jahren von der Wüste. Endlich wollte sie diese mal sehen. Sie ist sichtlich begeistert und erzählt, dass sie unser Fahrzeug hier in Tunesien auch schon vorher mal gesehen hat. Unser nächstes Ziel ist Guermassa. Nach



ca. 48 Kilometern etwas holperige, aber gut zu befahrende Piste erreichen wir eine asphaltierte Straße, von der eine Piste nach „Guermassa antike“ abzweigt. Es ist wieder mal ganz schön heiß, als wir das alte Berberdorf mit den Höhlenwohnungen besichtigen. Wir sind ganz alleine. Auch eine kleine Moschee mit Inschriften und Verzierungen entdecken wir hoch oben auf dem Berg. Auf dem Berg kommen uns zwei Bauern mit einem Esel entgegen. Und jetzt passiert ein Novum für Afrika. Der ältere Mann schenkt uns

Bonbons. Jedenfalls findet er alles lustig und lacht viel. Nach einer Pause auf einem Tafelberg fahren wir nach Tataouine und werden auch endlich unseren ganzen Müll los, den wir schon seit Tagen spazieren fahren. Wir schauen uns die Ksour El Anoidit, El Kadim, Ouled Soltane und Zahra an. Ein Ksar (Plural: Ksour) ist ein rechteckiger Bau, der sich aus mehreren übereinander angeordneten Nischen, den Ghorfas, zusammensetzt - häufig über drei oder vier Etagen. Die Bewohner dieser Gegend versteckten hier in



unsicheren Zeiten ihre Ernte; der Ksar dient aber auch als Zufluchtsort, um sich vor Hitze, Kälte und Sandstürmen zu schützen und eventuelle Angriffe besser abwehren zu können. Gebaut wurde an strategischen Punkten mit schwierigem Zugang. Die Ksour waren dadurch für Eindringlinge nur schwer zugänglich und gleichzeitig ein idealer Ort zur Aufbewahrung von Vorräten unter klimatisch günstigen Bedingungen.

Auf kleiner Straße fahren wir nach Beni Kheddache. Auf halber Strecke zwischen Beni

Kheddache und Ksar El Hallouf stehen links oben auf einem Berg ein Baby-Dino (ca. 1,80 m hoch aber ohne Schwanz) und ein ausgewachsener Pflanzenfresser (ca. 4 m hoch und 12 m lang) aus GFK. Die Strecke durch die Berge ist wunderschön. Zum Ksar El Hallouf führt eine sehr steile Auffahrt. Oben angekommen, erreichen wir den Innenhof des Komplexes. Der Chef kommt auf uns zugeeilt und zeigt uns die Moschee und eine Ghorfa neben der Moschee mit einer Olivenöl-Mühle, die von einem Esel angetrieben wurde sowie zwei Ölpresen. Zusammen mit zwei leicht bekleideten Französischen und ihrem Führer trinken wir lecker Tee.



Mareth-Linie und Abschied von Tunesien

Unsere erhoffte nächste Pistenfahrt entpuppt sich als Asphaltstraße. Trotzdem ist die Fahrt durch das Dahar-Bergland wunderschön. Besonders die Durchfahrt durch das am Hang liegende Toujane und die Weiterfahrt auf einer sehr schmalen Straße am Berghang entlang nach Ain Tounine. Kurz vor Mareth folgt Jörgen einer Piste in die flachen Hügel. Das sind übrigens die letzten Hügel vor der Ebene am Mittelmeer. Wir stoßen auf einen im Fels befestigten Mannschaftsbunker aus dem zweiten Weltkrieg mit Küche, Gemeinschaftsraum, Sanitär, Dusche und Toilette und Quellen. Räumlichkeiten für 2x6



Betten und 2x2 Betten. Auch Schützengräben befinden sich vor dem Gebäude. Zudem ist das hier ein wunderbarer Stellplatz. Wir besuchen das Militär-Museum der Mareth-Linie und bezahlen pro Person 1 Dinar Eintritt und 2 Dinar für die Fotoerlaubnis. Ein Offizier erklärt uns in gebrochenem Deutsch die Kämpfe in Nordafrika. Die Marethlinie spielte während der Kampfhandlungen im tunesischen Feldzug von November 1942 bis Mai 1943 eine bedeutende

Rolle. Ursprünglich von den Franzosen gebaut, wurde die Linie von den Deutschen 1942 wiederbewaffnet und verstärkt, damit die Streitkräfte unter dem Befehl Rommels den Vorstoß der 8. britischen Armee dort aufhalten konnten. Siebentausend Soldaten und Zivilisten wurden für diese Operation mobilisiert; sie hoben 25 km Panzerabwehrgräben aus, verstärkten Flusstäler und Berghänge im Wadi Zigzaou und legten 100 km

Stacheldraht, 100.000 Panzerabwehrminen und 70.000 Tretminen aus. Die Schlacht von Mareth begann am 16.03.1943, als die 8. britische Armee die Verteidigungslinie von Mareth über zwei Achsen angriff, einmal zwischen Mareth und der Küste und einmal über eine Umgehungsoperation durch die Hochebene von Dahar. Am 28.03.1943 fanden die Kämpfe dank der erfolgreichen Umgehungsoperation der britischen Truppen ein Ende. Die Verteidigungsanlagen an der Marethlinie mussten aufgegeben werden.

Anhand einer Nachbildung des Hauptquartiers von Rommel erkennen wir, wo wir gestern übernachtet haben. Die Beschreibung dorthin weicht jedoch von unserer Route ab, deshalb will Jörgen dahin. Kann ja was anderes sein. Aber wir landen wieder vor unserem Stellplatz. Welch ein Zufall. Wir wollen „unseren“ Strand-Stellplatz besuchen, den wir auf unseren Libyen-Fahrten immer zum Abschluss genutzt haben. Die Strandbreite ist sehr viel kürzer und sehr viel vermüllter, als wir ihn in Erinnerung haben. Morgens kommt ein Mann von der Küstenwache auf einem Quad vorbei und will unsere Pässe sehen.



Zunächst will er uns woanders hinschicken, telefoniert kurz und wir können bleiben. Kurz darauf erscheint die Garde Nationale in einem klapprigen Pajero. Sie winken uns sogar aus dem Wasser und verlangen ebenfalls unsere Pässe. Wiederum dürfen wir bleiben. Das haben wir vor acht und mehr Jahren nicht erlebt. Da haben wir einmal sogar 5 Nächte hier gestanden, ohne dass irgendwer Offizielles aufgetaucht ist. Am nächsten Tag wollen wir in die Nähe von Tunis, da morgen unsere Fähre ablegt. Es regnet. Südwestlich von

Tunis sehen wir uns die beeindruckenden Reste eines römischen Aquadukts an. Die Wasserleitung war ursprünglich 90 km lang und hatte über die gesamte Länge ein gleichmäßiges Gefälle. Ist schon beeindruckend, wie das so genau gebaut werden konnte. Es gewittert. Wir suchen wieder unseren Stellplatz am Strand auf, den wir in der ersten Nacht in Tunesien genutzt hatten. Das Gewitter wird immer schlimmer. Als die Blitze und der Donner ganz schlimm werden, so um 4 Uhr, fahren wir sicherheitshalber vom Strand weg in den Hafen, wo wir nicht mehr der höchste Punkt sind. Aber mit dem Umsetzen des MAN hört auch das Gewitter auf. In der Nähe des Hafens von La Goulette gibt es keine Tankstelle, bei der man mit Karte zahlen kann. Wir kurven deshalb wieder in der Gegend herum und fahren schließlich nach Carthage, wo es an einer Kreuzung eine Tankstelle gibt, die wir schon von der Hinfahrt her kennen und die Kartenzahlung akzeptiert. Die Fahrerei bei dem hohen Verkehrsaufkommen ist schon nervig.

Zurück im Hafen sollen wir mal auf die Fähre, dann wieder doch nicht (als sie feststellen, dass der MAN für den vorderen Bereich doch hoch ist). Also fährt Jörgen wieder mal als letzter auf die Carthage. Obwohl die Fähre nicht ausgelastet ist, legt sie statt um 15 Uhr erst um 16 Uhr in Richtung Genua ab.

Reiseroute Tunesien 2009



© RijosReisen GbR, Rita und Jörgen Hohenstein
Weitere Reiseberichte gibt es unter www.rijosreisen.de

..