

# Algerien 1991

## Mittwoch 3. Juli 1991

Um 0.20 Uhr fuhren wir aus Melbeck ab. Es war ziemlich warm. Ich habe ziemlich viel geschlafen. Die Autobahn war sehr voll. Morgens, als wir in einem kleinen Ort Brötchen kauften, blinkte uns ein Lkw an. Hano's Bremsleuchten funktionierten nicht. Jörgen konnte den Fehler nicht auf Anhieb finden. Deshalb werkete er zunächst auf einem Rastplatz bei Baden-Baden an der elektrischen Anlage herum. Außerdem verlor unser Hano auch noch Getriebeöl. Ohne diese Probleme hätten wir einen Super-Urlaubsstart gehabt. Schließlich hatten wir 30° C und die Sonne schien. Jörgen konnte den Fehler nicht finden. Plötzlich ging auch die Zündung nicht mehr aus. In einer Bosch-Werkstatt in Baden-Baden hatte man keine Zeit für uns und verwies uns an eine Mercedes-Werkstatt mit Hanomag-Vertretung. Auch dort hatte angeblich niemand Zeit für uns. Jörgen packte sich wieder selbst unter den Wagen und legte ein extra Kabel für die Bremsleuchten. Außerdem setzte er einen neuen Fahrschalter ein. Alles funktionierte wieder wunderbar.

Bei Weil haben wir eine sehr günstige Tankstelle gefunden. Fast 10 Pf. pro Liter billiger als bei uns. An der Grenze in der Schweiz erlebten wir dann die erste Überraschung. Die Schwerlastabgabe war nicht zusätzlich, sondern anstelle der Autobahnvignette zu erbringen. Sie war sogar ca. 6 DM billiger und kostete somit nur ca. 30 DM. Langsam wurde es dunkel aber Jörgen wollte noch den Gotthard-Tunnel hinter sich bringen und damit 17 km nur Tunnel, Tunnel, Tunnel. Es war schon ein bedrückendes Gefühl; hinter jeder



Kurve erwartete man ein kleines Licht. Bei einer Höchstgeschwindigkeit von ca. 78 km/h kam er uns natürlich noch länger vor. Da, da war er zu Ende, jetzt noch einen schönen Parkplatz finden und dann herrlich schlafen. Denkste, weit und breit kein Parkplatz. Erst ca. 30 km hinter dem Tunnel fanden wir einen annehmbaren Übernachtungsparkplatz.

## Donnerstag, 4. Juli 1991

Wir haben morgens ziemlich lange geschlafen. Weiter gings direkten Wegs nach Genua. Auf

dem letzten Teilstück haben die Italiener wahrscheinlich eine Landstraße zur Autobahn umfunktioniert. Jedenfalls empfand ich diese eher als Rallye-Strecke denn als Autobahn. In Genua angekommen hatten wir nach einer relativ kurzen Irrfahrt auch die Tirrenia-Agentur gefunden. An den Buchungsschalter nach Tunis wurde immer nur eine Person vorgelassen; bereits ca. 10 m vorher wurde die Einlassreihenfolge von einem Ordner festgelegt. Es war 16.00 Uhr und sehr warm. Um 16.30 Uhr hatte Jörgen unsere Tickets besorgt für 20.00 Uhr am gleichen Tag!!!!

Ich konnte es gar nicht glauben. Die Einschiffung begann um 18.00 Uhr. Es ging auf 20.00 Uhr zu und endlich waren auch wir dran. Da ging der Hano aus und sprang nicht mehr an. Panik! An Schieben ist gar nicht zu denken. Wir dachten an einen verstopften Tank. aber nach dem Entlüften sprang der Hanomag wieder an.

Dann mussten wir doch noch warten, weil der Wagen sehr hoch ist. So kamen wir als letzte an Bord. So'n

Mist! Hoffentlich bekommen wir noch eine annehmbare Kabine. Unsere Überraschung war groß, als wir eine relativ große Kabine mit Fenster zugewiesen bekamen. Nach einem wunderbaren Essen gingen wir früh schlafen.

### **Freitag, 5. Juli 1991**

An Bord haben wir gegammelt und gegessen.

Es waren kaum Touristen an Bord. Nur Einheimische, die in Urlaub fahren. Bereits an Bord bekamen wir am Bureau Karten für die Polizei und den Zoll.

Es gab auch große Bögen für den Import. Aber uns wurde gesagt, dass wir diese als Touristen nicht auszufüllen brauchten. Die Polizei und der Zoll kontrollierten die Papiere bereits an Bord. In Tunis angekommen, mussten wir doch noch den großen Bogen für den Import ausfüllen. Der erste Zöllner checkte den Wagen - Unterschrift -. Der Inspekteur checkte den Wagen - Unterschrift -. Dann folgte noch die Endkontrolle. Es war bereits 20.15 Uhr, angenehm warm und deshalb alles nur halb so schlimm. Nach ungewöhnlich kurzer Zeit waren wir fertig und fuhren zur Kathedrale zum Übernachten. Hier war es etwas heißer.



### **Samstag, 6. Juli 1991**

Wir haben ziemlich geschwitzt. Und gestochen hatte uns auch was. Vielleicht Flöhe vom Schiff? Jörgen checkt den Tank durch. Weshalb wollte der Hano in Genua nicht weiter? Die Rückfahrt wollten wir auch noch in Tunis buchen. Weil Samstag war, hatte ich so meine Bedenken. Zunächst jedoch fanden wir ohne Probleme einen Parkplatz in der Rue Jugoslavie. Die Tirrenia-Agentur hatte geöffnet und es wider Erwarten sehr leer. Ein Angestellter erkannte Jörgen sofort wieder. "Eine Fährverbindung für den 2. August? Kein Problem." Doch zunächst brauchten wir wieder die wohlbekannte Bankbestätigung. Bei der Bank (derselbe Sonderschalter wie im letzten Jahr) herrschte wieder viel Andrang. Dieses Mal haben wir unser Geld allerdings korrekt erhalten. Noch schnell die Tickets abgeholt und dann ging es ab zu unserem Mückenstrand bei Hammamet. Endlich baden, das wurde aber auch Zeit.

So ein Mist! In der ganzen Hektik habe ich doch glatt vergessen in Lüneburg anzurufen und Bettina zum Geburtstag zu gratulieren. Hier ist es leider nicht möglich. Na gut, dann eben in Tozeur. Wir gammelten und lasen Zeitschriften. Die gegrillten Würstchen am Abend waren super. Und wir hatten natürlich auch wieder lange Besuch.

### **Sonntag, 7. Juli 1991**

Es ist uns noch immer unklar, welche Tiere hier zuschlugen. Obwohl es verhältnismäßig kühl war und wir im Wagen geschlafen haben, waren wir morgens wieder zerstoßen. Hanos linkes Vorderrad ist ganz heiß. Offensichtlich sitzt die Bremse fest. Außerdem ging gestern die Blinkanlage nicht. Jörgen reparierte den ganzen Vormittag, konnte aber den Fehler an der Blinkanlage nicht finden. Na ja, auf diesen Straßen ist es nicht allzu schlimm, ohne Blinklicht zu fahren.

Es wurde schwül. Gewitterwolken verfolgten uns. An der Stelle, wo wir im letzten Jahr Wasser getankt

hatten, verkaufte ein Mann offiziell gegen Quittung das begehrte Nass. Wir fuhren weiter. 16 km vor Met-laoui übernachteten wir an einem Oued (Wadi). Unser Stellplatz lag zwar in Nähe der Straße und der Eisenbahn, war aber ganz schön. Es war sehr windig und roch, bedingt durch den Bergbau, nach Phosphat.

## Montag, 8. Juli 1991

Wir machten uns hübsch, weil wir in Tozeur noch zur Post und einkaufen wollten. Es zogen wieder Wolken auf. Dass es sehr schwül war entdeckten wir erst in Tozeur. Beim Kartenschreiben waren wir wie aus dem Wasser gezogen. Mit dem Telefonieren klappte es auch nicht. Man konnte nur von einer Zelle aus ins Ausland telefonieren. Zum Schluss gaben wir auf und fuhren weiter Richtung Grenze. Ca. 10 km hinter Nefta pausierten wir am Salzsee. Hier wäre auch ein idealer Übernachtungsplatz; keine Tiere und angenehmer Wind. Um 12.30 Uhr



regnete es ein paar Tropfen. 5 km weiter "Überfielen" uns Gendarmen in Straßenräuber-Manier. Die Pässe waren total unwichtig. Sie wollten lediglich ein "Souvenir Allemagne". Leider haben sie die Stange Zigaretten gefunden und gleich ein paar Schachteln für sich abgezweigt.

An der Grenze war es ziemlich voll. Mit uns nach Algerien wollten um diese Zeit (13.20 Uhr) noch 10 Fahrzeuge, überwiegend Taxen. Zuerst zur Polizei, dann zum Zoll. Wir wurden vorgezogen - wieder 2 Schachteln Zigaretten weniger. An der algerischen Grenze erwartete uns ein sehr selbstherrlicher Polizist. Wir mussten einzeln vorsprechen und wurden ausgefragt. Er notierte sogar unsere Reiseroute. Jörgen musste

seinen Fotokoffer holen. Es war schwierig den Mann zu überzeugen, dass wir keine Reporter sind. Den Inhalt meiner Handtasche musste ich auch vor ihm ausbreiten.



Endlich konnten wir weiter zum Zoll. Es folgte eine 3-fache Devisenerklärung (aber im Gegensatz zum letzten Jahr für beide zusammen). Außerdem bekamen wir einen algerischen Fahrzeugschein. Bei der obligatorischen Fahrzeugdurchsuchung wurden wir wieder eine Schachtel Zigaretten los. Diesmal konnten wir den Zwangsumtausch von 1000 Dinar pro Person direkt am Zoll erledigen, mussten also nicht zur Bank wie im letzten Jahr. Der Abschluss der "assurance frontiere", der sogenannten Grenzversicherung (über 30 Tage), erfolgte auch diesmal wieder in dem "Wohnwagen" neben dem Zollgebäude.

Die ersten Palmenspitzen der Soufregion kamen in Sicht. Wir befanden uns auf der Straße nach El Oued. Im ersten Ort dieser Oasengruppe hoben wir plötzlich an und setzten krachend wieder auf der Straße auf. Was war das? Wir hatten uns mächtig erschrocken.

Seit unserem letztjährigen Besuch wurden in fast allen Orten Hoppel auf die Straße gebaut, die zum Langsamfahren zwingen. Jörgen suchte nach optischen Schäden, aber es war gottlob nichts zu finden. Die Dü-

nen wälzen sich in diesem Gebiet immer mehr über die Straße. Irgendwie ist es schon interessant, wie die Menschen im täglichen Kampf mit dem Sand fertig werden.

10 km vor Touggourt bogen wir wieder links ab in die flachen Dünen und fanden einen annehmbaren Stellplatz. Es folgte die erste Nacht auf dem Dach. Leider habe ich nicht so gut geschlafen und schlecht geträumt. Zudem verlor die Thermomatte Luft.

## **Dienstag, 9. Juli 1991**

Wir standen bereits um 6.15 Uhr auf und haben Wäsche gewaschen. Schnell wurde es immer heißer. Die Straße hinter Touggourt wird ständig ausgebaut. Das war im letzten Jahr schon so. An dieser Strecke könnte man auch übernachten, wenn man dem festen Sand bis hin zu den flachen Dünen folgt. Von der Abzweigung nach Hassi Messaoud an in Richtung Ouargla befindet man sich plötzlich in einer vollkommen ebenen, langweiligen Steppenlandschaft.



Kurz vor Ouargla begegnete uns ein MAN aus Bad Segeberg mit einem aufgesetzten Caravan. Sie waren mit 4 Personen (2 Erwachsene, 2 Kinder) über Spanien und Marokko angereist. Für die Fähre von Malaga herüber nach Afrika mussten sie 2.700 DM hinblättern (ohne Buchung). Der Wagen ist allerdings wesentlich länger und auch 11 Tonnen schwer. Jetzt waren sie auf dem Weg nach Sfax, wo sie sich mit einem Herrn Neumann aus Lüneburg treffen wollen und evtl. ein Visum für Libyen erhalten.

Hinter Ouargla lagen verstreut tote Hühner am Straßenrand (mind. 100 Stück). Wir rätselten: Panik oder Verdursten? Ständig wurde es heißer. Das Thermometer zeigt konstant 42° C. Ca. 80 km vor El Golea schlugen wir uns links in die Zeugenberge. Hoch oben auf einem Berg schwitzten wir weiter. Aber es war wenigstens windig. Nachts "windete" es so stark, dass ich mich vom Dach ins Innere des Hano zurückzog.

## **Mittwoch 10. Juli 1991**

Beim Sonnenaufgang morgens um 6.00 Uhr präsentierte das Thermometer herrliche 26,7° C; um 7.30 Uhr aber bereits locker 39,3° C. Wir hatten an sich vor, die sehenswerte Burgruine "Ksar" in El Golea zu erklimmen. Aber nach der Fahrerei in El Golea wurde es immer heißer und wir hatten einfach keine Lust. Bis zur Abzweigung nach Timimoun begleitete uns eine hübsche Dünenlandschaft. Dann folgten verschiedene Plateauebenen. Ein kleines Schild mit "Eau potable" wies uns den ersten Brunnen. Jörgen förderte mit Seil und Eimer das



Wasser zutage. Das machte richtig Spaß und wir beschlossen, zur Abwechslung eine Brunnentour zu unternehmen. Jeden Brunnen fuhren wir an, ob ausgeschildert oder nicht und testeten die Wasserqualität in

Bezug auf Klarheit und Geruch. Schließlich kamen wir zu einem Brunnen in einem Häuschen. Der Wasserspiegel lag nicht sehr tief und das Nass war relativ kühl. Bei 52° C eine richtige Wohltat. Wir stellten die Stühle und den Tisch ins Häuschen, tranken Bier und übergossen uns regelmäßig mit dem kühlen Wasser. Plötzlich standen zwei Militärpolizisten in der Tür. Aber wie bereits gewohnt, wollten die sich zur Abwechslung mal wieder mit Touristen unterhalten und evtl. auch was abstauben. Der eine war längere Zeit im Konsulat in England und schwärmte für Guinness. Wir unterhielten uns beim Biertrinken u.a. auch über Fernsehprogramme. Sie wollten wissen, welcher Sender den bunten Ball hat. (über Satellit kann man hier viele Programme empfangen). Im nahe gelegenen Ort soll es viele gelbe und schwarze Skorpione geben, aber hier nicht. Wenn wir Schwierigkeiten haben sollten, könnten jederzeit zu ihnen kommen. Die beiden Gendarmen fahren ab, standen aber plötzlich wieder da. Ob wir nicht eine Flasche Whisky verkaufen könnten. Na klar konnten wir. Danach zogen sie endgültig ab.

Auch bei Sonnenuntergang blieb der Wind sehr heiß. Obwohl es hier keine Skorpione geben soll, war mir doch recht mulmig zumute. Bei der Hitze wird man sehr träge. Wir aßen Salat und tranken einen Whisky. Danach war ich krank. Auf dem Dach unseres Hano blies ein sehr heißer Wind. Sogar das Wasser in den Kanistern war unerträglich heiß, wie alles andere was man anfasste. Ich hatte Schwierigkeiten beim Atmen und legte mir ein feuchtes Trockentuch um den Kopf. So konnte ich relativ gut schlafen. Jörgen hatte größere Probleme. Er musste dauernd auf die Toilette und schlief nicht so gut.

## **Donnerstag, 11. Juli 1991**

Auf dem Weg nach Timimoun wurden wir von einem Militär-Gendarmerie-Fahrzeug überholt. Einer unserer gestrigen Besucher lenkte den Wagen. Am Aeroport von Timimoun hielten uns andere Militärpolizisten an. Nach der Passüberprüfung und einem Blick in den Hano durften wir weiter. In Timimoun, der Hauptstadt der Region Gourara, war es schon sehr heiß. Wir landeten am Hotel Ghara. Von hier aus hat man eine beeindruckende Aussicht in die Sebkha von Timimoun. Leider durften wir wegen der nahegelegenen Militärstation nicht fotografieren.

Sebkhas sind Senken, in denen das überschüssige salzige Bewässerungswasser versickert und verdunstet, wobei an der Oberfläche eine weiße salzige Kruste zurückbleibt. Am Rande fast jeder algerischen Oase wird man eine Sebkha finden, denn zum Problem der Bewässerung kommt in den Oasen noch das Problem der Entwässerung, vor allem dort, wo das verwandte Nass viel Salz enthält. Lässt man das Wasser einfach in den Gärten verdunsten, so setzt sich das gelöste Salz auf dem Boden ab. Die Versal-



zung wird, besonders in der heißen Jahreszeit, außerdem dadurch gefördert, dass durch aufsteigendes Grundwasser Salze an die Oberfläche gelangen und sich dort absetzen. Da aber ein versalzter Boden unfruchtbar ist, muss für ausreichende Entsalzung gesorgt werden. Dies geschieht am wirksamsten dadurch, dass man das verbrauchte und überschüssige Bewässerungswasser zusammen mit den Salzen über Entwässerungsgräben und -kanäle in tieferliegende Verdunstungsbecken ableitet. Auch Brunnen, die längere Zeit nicht benutzt werden, versalzen oder verbraken durch die Verdunstung und werden so unbrauchbar.

Wir überlegten, evtl. in dem hübschen Timimoun zu übernachten und beschlossen daher, zunächst die

große Sebkha-Rundfahrt zu unternehmen. Eine Route, die einige der interessantesten Oasen des Gourara berührt. Diese fruchtbare Region, in der Datteln, Getreide und Gemüse wachsen, wird im Norden von den Sandmassen des Grand Erg Occidental, im Süden vom unendlichen Tademait-Plateau und im Westen von der Sebkha (Salzsee) begrenzt. Während der Fahrt boten sich herrliche Ausblicke auf die rötlichen Steilabfälle am Rande der Sebkha, die gleichfarbigen Ruinen der Ksour, das satte Grün der Palmen und, als leuchtende Tupfer in der Landschaft, die weißgetünchten Marabuts. Kurz vor der mächtigen Festungsrueine und dem Dorf Tindjillat versperrte eine Düne die Piste, die somit unpassierbar wurde. Wir mussten wieder zurück und machten vor der anstehenden Talfahrt erst einmal Mittagspause. Auf der Abfahrt blieben wir in der Mittagshitze unglücklicherweise im Weichsand stecken. Alle Versuche, einen anderen Weg zu finden oder mit Schwung diesen Sandberg zu überwinden schlugen fehl. Zum ersten Mal auf unseren beiden Algerienreisen mussten wir die Sandbleche einsetzen. Die Arbeit war ganz schön anstrengend in der Sonne. Der Sand war so heiß, dass man aufpassen musste, sich nicht die Füße zu verbrennen. Mit den Sandblechen kamen wir allerdings problemlos durch das Sandfeld. Aber nun hatte Jörgen den kleinen Schlüssel



zum Anschließen der Sandbleche verloren. Ich ging die Strecke vorsichtig ab, damit der Schlüssel nicht einsackt, und hatte ihn nach kurzer Zeit gefunden. Wir passierten noch einige Weichsandfelder und fuhren quer durch die Sebkha nach Timimoun zurück. Es war sehr heiß. In Timimoun fuhren wir noch ein wenig umher. Menschenleere Straßen lagen vor uns. Besonders beeindruckend ist vor allem die sudanesisische Lehmarchitektur der Bauten. Der Farbe dieses Lehms verdankt Timimoun (wie

übrigens auch In Salah und Adrar) den Beinamen "Rote Stadt". Timimoun ist zweifellos die schönste unter diesen dreien. Der "gespickte" Marabut ist schon was Besonderes. Wenn es bloß nicht so heiß wäre! Wir schwitzten ganz schrecklich. Nein, hier bleiben wir nicht bis zum Abend. Die Hitze ist kaum auszuhalten. An der Tankstelle verkaufte Jörgen Jeans und seinen schönen selbstgestrickten Pullover, den er nie anhatte, weil er kratzte und jetzt einen Algerier in den Wintermonaten wärmt. Das kann man sich jetzt kaum vorstellen. Außerhalb Timimouns wollten wir noch eine Pause einlegen und stellten uns in den Schatten einer Palmengruppe. Schon auf der Fahrt dorthin beschlich uns das merkwürdige Gefühl, ein Sandsturm könnte kommen; der Himmel sah so eigenartig aus. Und es ging wirklich los! Bloß weg von hier. Vielleicht haben wir Glück? Jörgen fuhr und fuhr, alles was Hano hergab. Aber immer wieder holte uns das Randgebiet des Sturmes ein. Die Temperatur betrug konstant 53° C. Erst auf der Straße nach Adrar war alles frei. Ca. 70 km vor Adrar entdeckten wir wieder einen Brunnen. Hinter einer kleinen Düne konnten wir dort auch relativ sichtgeschützt stehen. Es war eine Wohltat, sich das Wasser kübelweise über den Kopf zu schütten. Endlich auch mal wieder Haarewaschen. Hier wollten wir übernachten. Um 20.00 Uhr waren es noch 41° C und stockfinstere Nacht.

### **Freitag, 12. Juli 1991**

Es ist sehr diesig. Das hatten wir hier in Algerien noch nie. Aber auch das hielt uns nicht vom Duschen am Brunnen. ab. Es war einfach toll und wir nutzten diese Gelegenheit ausgiebig aus. Um 9.00 Uhr hatten wir 36,5° C. Die Sicht betrug ca. 800 m in alle Richtungen. Wahrscheinlich ist dies alles eine Auswirkung des gestrigen Sandsturmes. Mit jedem Atemzug atmen wir Staub mit ein. Plötzlich sprachen wir beide unser

so bedrückendes Gefühl an, nichts sehen zu können. Es ist schon sehr merkwürdig.

Durch diese extreme Hitze hatten wir die Feldflaschen, die ständig gefüllt am Fenster hingen ruckzuck leer. In Adrar empfahl uns das Reisebuch den Gemüsemarkt. Aber durch den Staub in der Luft und die schwüle Hitze hatten wir beileibe keine Lust dazu. Kurz vor Reggane konnte Jörgen nicht mehr weiterfahren. Die Monotonie der Gegend und dieser "Nebel" machte ihn müde. An unserem Rastplatz entdeckten wir ein Tiergerippe. Die Strecke von Reggane nach Aoulef el Arab war nicht besser. Tanken wollten wir auch. Leider bekam der Tankwart in Aoulef nur einen Liter Diesel aus seiner Zapfsäule, dann war fini. Ich hatte einen Hanomag entdeckt, zu dem wir fuhren. Zwei Jungen aus Berchtesgaden wollten mit dem Fahrzeug in den Niger runter, evtl. auch weiter. Sie kamen über Marokko und hatten bereits 6 Ersatzreifen zerschlagen; leichtsinnigerweise waren sie mit Straßenreifen unterwegs. Jetzt warteten sie bei Mohammed und hofften, dass Aigner aus München ihnen 4 neue Pneu per Luftfracht liefert, die sie per Telex angefordert haben. Bislang hatten sie jedoch noch nicht einmal eine Bestätigung ihres Telex erhalten. Wir wurden von Mohammed zum Kaffee eingeladen. Im Fernsehen lief "Tanz der Vampire". Der Film spielte mitten im Winter, während wir hier bei 53° C schwitzten. Mohammed wollte unseren Hano unbedingt gegen Kamele eintauschen. Er war enttäuscht, dass wir seine Einladung zum Cous-Cous ausschlugen. Aber wir wollten unbedingt weiter; möglichst bald raus aus diesem Hitzegürtel.



Kurz hinter Aoulef sahen wir plötzlich links und rechts der Straße dicke Brocken versteinerten Holzes. Beim Bau der Straße wurden ganze Baumstämme ans Tageslicht befördert. Wir sammelten einige kleine Stücke ein. Es ist einfach unglaublich, dass in dieser platten, pflanzenlosen Sandlandschaft vor Jahrmillionen riesige Wälder gestanden haben. Hinter der Abzweigung nach Tin endet die Straße abrupt und wir befanden uns auf einer Piste mit einigen Weichsandstellen. Als es dunkel wurde, stellten wir uns in dieser sonst ziemlich platten Gegend an einen Hügel. Der Durst ist unvorstellbar. Wir hatten mal wieder vor, auf dem Dach schlafen, aber der Wind ist einfach zu stark. Im Hano dagegen ist es mächtig heiß. Ich raste fast aus. Ein nasses Tuch über den Kopf gestülpt und ein nasses Handtuch auf dem Körper; immer noch zu heiß. Ich stapfte im Hano umher. Irgendwann, mitten in der Nacht schaue ich aufs Thermometer: 35,7° C. Endlich schlafe ich ein.

Kurz hinter Aoulef sahen wir plötzlich links und rechts der Straße dicke Brocken versteinerten Holzes. Beim Bau der Straße wurden ganze Baumstämme ans Tageslicht befördert. Wir sammelten einige kleine Stücke ein. Es ist einfach unglaublich, dass in dieser platten, pflanzenlosen Sandlandschaft vor Jahrmillionen riesige Wälder gestanden haben. Hinter der Abzweigung nach Tin endet die Straße abrupt und wir befanden uns auf einer Piste mit einigen Weichsandstellen. Als es dunkel wurde, stellten wir uns in dieser sonst ziemlich platten Gegend an einen Hügel. Der Durst ist unvorstellbar. Wir hatten mal wieder vor, auf dem Dach schlafen, aber der Wind ist einfach zu stark. Im Hano dagegen ist es mächtig heiß. Ich raste fast aus. Ein nasses Tuch über den Kopf gestülpt und ein nasses Handtuch auf dem Körper; immer noch zu heiß. Ich stapfte im Hano umher. Irgendwann, mitten in der Nacht schaue ich aufs Thermometer: 35,7° C. Endlich schlafe ich ein.



Es ist einfach unglaublich, dass in dieser platten, pflanzenlosen Sandlandschaft vor Jahrmillionen riesige Wälder gestanden haben. Hinter der Abzweigung nach Tin endet die Straße abrupt und wir befanden uns auf einer Piste mit einigen Weichsandstellen. Als es dunkel wurde, stellten wir uns in dieser sonst ziemlich platten Gegend an einen Hügel. Der Durst ist unvorstellbar. Wir hatten mal wieder vor, auf dem Dach schlafen, aber der Wind ist einfach zu stark. Im Hano dagegen ist es mächtig heiß. Ich raste fast aus. Ein nasses Tuch über den Kopf gestülpt und ein nasses Handtuch auf dem Körper; immer noch zu heiß. Ich stapfte im Hano umher. Irgendwann, mitten in der Nacht schaue ich aufs Thermometer: 35,7° C. Endlich schlafe ich ein.

den Kopf gestülpt und ein nasses Handtuch auf dem Körper; immer noch zu heiß. Ich stapfte im Hano umher. Irgendwann, mitten in der Nacht schaue ich aufs Thermometer: 35,7° C. Endlich schlafe ich ein.

### **Samstag, 13. Juli 1991**

Um 6.00 Uhr wache ich auf. Es sind 27,6° C. Ach, wie angenehm. Der Wind dagegen hat nicht nachgelassen, ist aber im Moment schön kühl. 1 1/2 Stunden später zeigt das Thermometer schon wieder 34°C.

Nach unserem Müsli-Frühstück fahren wir weiter. Kurz vor In Ghar entdeckten wir noch einen versteinerten Baumstamm und kleinere Stücke versteinerten Holzes. Wir bekamen schon wieder diesen irren Durst.

In In Salah mussten wir unbedingt tanken. Leider war die Tankstelle sehr stark belagert. Die Tanklastzüge tankten selbst und das Diesel plätscherte nur tröpfchenweise aus den Zapfsäulen. Ein sehr gut angezogener Mann wollte von uns französische Franc in Dinar gewechselt haben. Angeblich hatte er kein Geld zum Tanken. Gerade in diesem Ort mit einem guten Hotel als Touristenanlaufstelle kam uns dieser Umstand sehr merkwürdig vor. Trotzdem wollten wir helfen und boten ihm einige Dinare zum offiziellen Umtausch-



kurs an. Anscheinend war der Kurs nicht gut genug. Der Mann verschwand und ließ uns in Ruhe. Wir wollten von der folgenden, ätzend langweiligen Strecke auf eine in der Michelin-Karte verzeichnete Piste ausweichen. Obwohl wir wie die Luchse aufpassten, haben wir die Pistenabzweigung nicht gefunden. Der heiße starke Wind wirbelte den Sand über die Straße. Staub lag in der Luft. Und dazu nichts als Hitze, Hitze, Hitze. Nichts wie weg von hier; eine Pause ist nicht drin, wir würden viel zuviel Staub schlucken. Erst am Rande der Arak-Schlucht

wurde es etwas besser und ein Baum lud zum Rasten ein. Dann fuhren wir hinein in die Schlucht. In dieser Fahrtrichtung sehen die Steilhänge beeindruckender aus als in der Gegenrichtung. Langsam brauchten wir einen Stellplatz. In der Schlucht selbst war uns das Übernachten zu gefährlich. Wie häufig schon hatten plötzliche Wassermassen alles mitgerissen, was sich ihnen in den Weg stellte. Kurz hinter der Schlucht bogen wir rechts ab in die Berge und waren mächtig erstaunt, uns plötzlich auf einem riesigen Plateau zu befinden. Große Felsenstücke in den bizarrsten Formen lagen verstreut herum. Als wenn ein Riese Murmeln gespielt hätte. Den Stellplatz konnten wir uns aussuchen. Leider wehte mal wieder ein sehr starker Wind. Jörgen hat eine tolle Sternschnuppe gesehen. Mit Schlafen auf dem Dach war wieder nichts. Mitten in der Nacht hörte der Wind plötzlich auf. Jetzt wollten wir aber auch nicht mehr aufs Dach. Außerdem war es im Hano nicht übermäßig heiß.

## **Sonntag, 14. Juli 1991**

Kein Mensch störte uns in dieser Einsamkeit. Ein Spitzenübernachtungsplatz. Jörgen hat bis mindestens 7.30 Uhr geschlafen. Wenn er das mal zu Hause machen würde. Im Schatten war es äußerst angenehm. Bevor wir weiterfahren, haben wir erst einmal ausgiebig geduscht. Wir wussten ja, dass wir unsere Wasservorräte in In Ecker ergänzen können. Dort musste der Hano auch wieder vollgetankt werden, da die Spritversorgung in Tamanrasset unsicher ist. Jörgen hat mal wieder verkauft. Viele Klamotten, die er mitgenommen hatte, ist er an LKW-Fahrer und den Tankwart losgeworden. Ab In Amguel wurde die Straße sehr schlecht. Der Belag war aufgeweicht und riesige Schlaglöcher zwangen uns immer wieder auf die Piste. Hier wurde doch vor einem Jahr gebaut; haben die einfach aufgehört? Erst in Deutschland erfuhren wir später, dass die Straße im November 1990 absolut in Ordnung war. Ca. 30 km vor Tamanrasset zogen wir uns in die Berge zurück zum Übernachten. Zunächst war das Schlafen auf dem Dach sehr angenehm, bis irgendwann die Mücken kamen. Da hielt uns nichts mehr dort oben. Um 5.00 Uhr hatten wir 23,2° C und der Himmel färbte sich langsam orange-rot. Schade, dass ich keine Lust hatte aufzustehen und zu fo-

tografieren. Um 6.00 Uhr ging dann wie üblich die Sonne auf.

## Montag 15. Juli 1991

Auch auf den restlichen Kilometern sind immer wieder große Teile der Straße durch Wasser weggespült. Zudem kommt man durch die vielen Schlaglöcher nur langsam vorwärts. In Tam sind die Leute im Gegensatz zu den anderen Orten sehr farbenfroh gekleidet. Grün und Türkis, nicht nur dieses monotone Weiß; zum Teil auch sehr europäisch. Jörgen hat eine ganze Zeit lang den Bäcker gesucht bis er erfuhr, dass der Bäcker bereits aus Brotmangel geschlossen hatte. Beim Konditor erstand er dann doch noch ein Brot, das allerdings gezuckert war. Wir hatten in diesem Jahr die volle Assekrem-Rundfahrt geplant, da wir 1990 aus Zeitmangel nur die normale Assekrem-Strecke kennengelernt hatten, und freuten uns schon auf die Übernachtung auf dem Assekrem. Zunächst besuchten wir jedoch die Guelta von Imeleoulaouene, die besonders hübsch in einer kleinen Schlucht liegt, aber von Touristen durch Felsmalereien außerordentlich verhunzt wurde. Schade!



In diesem Jahr fiel uns die für eine Wüste doch üppige Vegetation und die vielen bunten Schmetterlinge besonders auf. Auch eine riesige Echse kreuzte unseren Weg - knallgelb. Die Piste wurde extrem schlecht. Mir wurde es um Hano Angst und Bange. Auf dem Weg zur Guelta Afilal fing es plötzlich auch noch an zu regnen!! An einem um diese Jahreszeit offensichtlich nicht besetzten Café erreichten wir die malerisch zwischen Felsen gelegenen und von Oleanderbüschen umsäumten Wasserbecken der Guelta. Leider war es etwas regnerisch und schwül. Wir spazierten auf den Felsen umher und beobachteten die Fische.



9 Kilometer unterhalb des Assekrem-Parkplatzes trafen wir zwei Franzosen mit ihrem Land-Rover. Sie hatten den Geländewagen falsch beladen (zu dachlastig) und waren umgekippt. Dabei lief das Motoröl aus. Sie starteten den Wagen, bevor sie das Malheur bemerkten und hatten jetzt wahrscheinlich einen Kolbenfresser. Ein dritter war bereits unterwegs nach Tam.

Auf dem Assekrem war sehr wenig los. Nur noch ein spanisches Fahrzeug stand vor einer

Hütte. Wir wollten einen tollen Sonnenuntergang erleben, und erklammen bereits frühzeitig den Gipfel. Jörgen hatte für die Patres diverse Lebensmittel und Wein eingepackt. In der Klausur des Pater Foucauld war niemand zu sehen und wir stellten die Tüte unter eine Bank. Leider war kein schöner Sonnenuntergang, da es diesig war und der Himmel sich voller Wolken präsentierte. Aber die faszinierende Sicht vom Assekremgipfel über das gesamte Hoggargebirge beeindruckte uns wiederum sehr. Alle, denen wir bislang begegnet sind rieten uns von einer Weiterfahrt nach Ilamane (2. Teil der Assekrem-Rundfahrt) ab.

## Dienstag, 16. Juli 1991

Morgens um 6.00 Uhr hatten wir ungewohnte 16,3° C. Jörgen checkte den Hano durch. Die Motorhaube ist aus einer Halterung gerissen. Außerdem mussten wir einen Kabelbrand gehabt haben, den wir bislang nicht bemerkten haben. Im Kabel für den Bremslichtschalter war ein Kurzschluß.

Ein Padre kam vom Gipfel des Assekrem herunter. Wir waren ganz überrascht, als er uns auf deutsch ansprach. "Wie lange sind Sie denn schon hier?" Auf Jörgens Frage folgte die verblüffende Antwort: "Noch nicht lange, erst 9 Jahre." Jährlich kommen ca. 20.000 bis 25.000 Leute auf den Assekrem. Der Padre überreichte uns einen selbstgedrehten Strick aus Ziegenhaar als Dank für die Lebensmittel und riet uns ebenfalls davon ab, über Ilamane nach Tam zurückzufahren. Es hätte in den letzten Wochen stark geregnet und große Teile der Strecke seien durch die Wassermassen weggespült. Wir gaben ihm noch Orangensaft und Wein mit auf den Weg. Selbst in dieser Höhe ist es sehr schwül.



Das spanische Fahrzeug fuhr Richtung Hirhafok weiter. Jörgen erhandelte beim Platzwart noch einige Souvenirs; dann schrieben wir in aller Ruhe noch unsere Postkarten.

Wir waren enttäuscht, dass eine Vollendung der Rundfahrt nicht möglich war; bei mehr Zeit hätten wir es gewagt. Die anschließende Abfahrt kam uns einfacher vor als der Anstieg. Auch die jungen Männer mit dem Land-Rover waren noch da. Aber in dem Moment kam auch schon ein Hilfefahrzeug mit Mechanikern. Abschleppen kann man hier ein Fahrzeug nur mit starrer Abschleppstange. Nach einem Bier fuhren wir weiter. Da uns die Strecke in dieser Richtung bereits aus dem letzten Jahr in Erinnerung war, erschien sie uns langweilig und anstrengend. Auf dem Plateau machten wir erst einmal Pause. Während Jörgen schlief ging ich auf Entdeckungsreise. Ein brütender Vogel unter einem Stein und eine Menge Blumenbilder waren meine Foto-Ausbeute. Der Hilfewagen mit den Mechanikern fuhr an uns vorbei. Wahrscheinlich doch ein Kolbenfresser. Der Campingplatz in Tam soll der große Treff aller Saharafahrer sein. Hier kann man an Informationen kommen, die sonst nur schwer zu erhalten sind. Dies hatten wir in Büchern gelesen und von anderen Algerienreisenden gehört. Als wir gegen Abend dort ankamen, war nicht viel los. Es gab viel Staub, herumstreunende Hunde und der Platz war nicht der leiseste. Es war zumindest äußerst ungewohnt, da wir in der Regel sehr ruhige Stellplätze wählen. Gleich bei der Ankunft haben wir für 30 DA geduscht. Riesige schnelle Ameisen umzingelten unseren Hano. Jörgen sprang beim Abwaschen immer wie angestoßen hin und her.

Dies war mit Abstand die schlechteste Nacht, die wir in Algerien verbracht haben. Kaum war es mal 5 Minuten ruhig, fingen die Hähne an zu krähen, knatterten die Mopeds und summten die Mücken. Jörgen erschlug, verteilt auf die ganze Nacht, mindestens 10 riesige Mücken.

## Mittwoch, 17. Juli 1991

Wir waren schrecklich müde. Etwas Gutes jedoch hatte der Campingplatz. Wir konnten in aller Ruhe Wäsche waschen. Bei dem Wassermangel hier in dieser Gegend war der Campingplatz auch die einzige Mög-

lichkeit, die Wassertanks wieder aufzufüllen. In Tam stand in einer Seitenstraße der gelbe Hano der beiden Berchtesgadener. Wir stellten unseren daneben und suchten die Post. Nach mehrmaligem Fragen fanden wir Sie auch. Dort herrschte ein ganz schönes Gedränge. Aber schließlich bekam ich doch Briefmarken für unsere Postkarten. Auf dem Weg hinaus entdeckten wir plötzlich zwei bekannte Gesichter. Die beiden Berchtesgadener warteten schon ein paar Stunden auf ihr Telefongespräch. Sie waren ansonsten ziemlich bedrückt und nicht sehr gesprächig. Immer noch keine Nachricht aus Deutschland wegen der Reifen.



Nach einem Besuch des großen Marktes, auf dem Jörgen noch Brot besorgte, fuhren wir Richtung Niger ab. Ein Polizist hielt uns an. Da wir jedoch nicht in den Niger wollten, durften wir weiter. Nach ca. 6 Kilometer ging dann wieder auf eine Piste. Diese führte teilweise sandig durch das Randgebiet des Hoggar. Nach den Kilometerangaben im Buch mussten wir doch schon die Abzweigung zum Wasserfall erreicht haben? Wir fuhren gerade in einem ausgetrockneten Flussbett entlang und drehten

mehrmals um, um die Abzweigung zu suchen. Schließlich gaben wir auf. Aber da! Einige Zeit später folgten wir vielen Spuren, die die Piste nach links verließen. Wir landeten an einer Zeriba und einem Mann, der noch nicht einmal eine kalte Cola wollte. Offensichtlich war dies ein Kontrollposten des Nationalparks. Nur verständigen konnten wir uns nicht. Ich ging hinunter zum Flussbett. Eine Fahrt in dem sehr sandigen Oued wäre nicht besonders witzig. Wir versuchten es noch auf einem anderen Weg. Wieder Sackgasse. Na, ja, so ein ausgetrockneter Wasserfall ist auch nicht so wichtig. Deshalb fuhren wir weiter. In einem sehr sandigen Oued folgten wir leider mal wieder den vielen Spuren und nicht dem Kompass. Für diesen Bereich hatten wir auch kein sehr genaues Kartenmaterial. Eine Piste kann ja mal kurzfristig in eine andere Richtung führen. Aber bereits so lange Zeit nach SSW. "Ich glaube, wir sind falsch, wir fahren in der falschen Richtung. Auch die Markierungspfähle fehlen". Auf meine Bedenken hörte ich nur: "Weißt du das, oder glaubst du nur? Hier sind doch so viele langgefahren. Eine andere Piste war doch nicht zu sehen." Und so fuhr Jörgen weiter, bis auch er die Richtung nicht mehr für richtig hielt. "Die ganze blöde Sandstrecke wieder zurück, so'n Mist!" Wir hielten uns an den Kompass und fuhren strikt NNO. Trotzdem hatten wir ein ungutes Gefühl.



Was ist, wenn die Piste ein paar Kilometer links genau in unserer Fahrtrichtung verläuft. Dann hatten wir keine Chance die Piste zu finden. Wir befanden uns schon lange nicht mehr auf dem bereits gefahrenen Weg. Nur NNO, wie auf der Karte verzeichnet. Plötzlich knallte etwas. Jörgen hielt an und bemerkte, dass wir einen Kotflügel verloren hatten; eine Halterung war gerissen. Unsere Erleichterung war groß, als wir nach mehr als 16 Kilometern vom Wendepunkt an gerechnet die Piste nach Tahifet wiederfanden.

Am Ortseingang stürzten einige Militärs auf uns zu und zogen mit einer Schachtel Zigaretten und 2 Cola glücklich wieder ab. Jörgen durfte den Einheimischen beim Bau einer Zeriba zusehen. Hier wachsen viele dieser Schilfpflanzen, aus denen die Zeribas hergestellt werden. Fotografieren durfte er allerdings nur gegen die "Gebühr" von einer Schachtel Zigaretten und Bonbons für die Kinder. Auf der Fahrt durch den langgezogenen Ort wurden wir immer wieder nach Zigaretten gefragt. 20 Kilometer hinter Tahifet fuhren wir in einem Oued entlang. Es war sehr schwierig, in diesem Gelände einen nicht einsehbaren Stellplatz zu finden. Zuletzt fuhren wir in ein Seitental und dort einen Hügel hinauf. Endlich konnten wir nicht von der Piste aus gesehen werden. Allerdings kamen abends Mücken. Aber dagegen konnten wir uns ja mit Dschungel-Öl schützen.

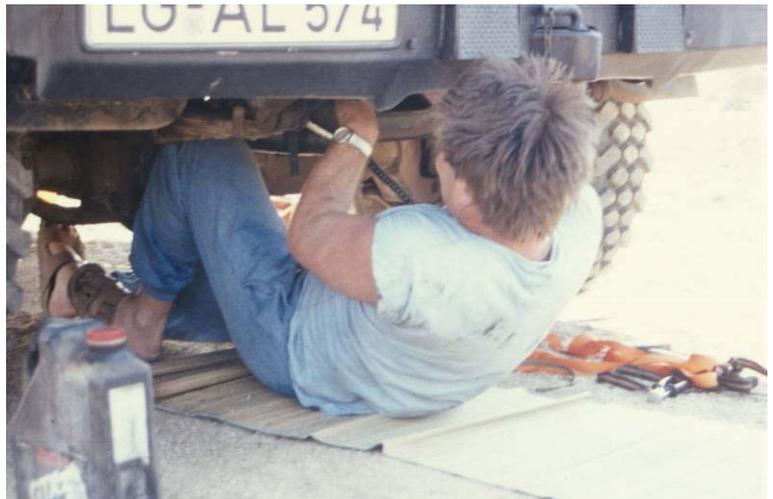
### **Donnerstag, 18. Juli 1991**

Es herrschte ein angenehmes Klima. Hier wollten wir einen Tag bleiben. Ich bin wieder mal auf Entdeckungsreise gegangen, weil ich unbedingt Echsen fotografieren wollte. Leider hatte ich nach langer Zeit nur eine kleine Echse und eine kleine Schlange entdeckt, die irrsinnig schnell unter den nächsten Steinen verschwanden. Aber ein paar Blumen habe ich auf das Zelluloid gebannt. Ansonsten gab es nur Schmetterlinge und viele Fliegen. Jörgen sollte den Hano durchchecken. Hat aber den ganzen Tag vergammelt. Am Abend legte er sich doch noch unter den Wagen und siehe da, der Ölfilter war abgerissen. Ein echtes Problem! An diesem Abend haben wir uns schweren Herzens entschlossen, von In Ecker aus doch die ätzend langweilige Teerstraße zurückzufahren, da wir möglichst heil nach Hause kommen wollten.

### **Freitag, 19. Juli 1991**

Jörgen befestigte den Ölfilter notdürftig. Hoffentlich hält er auf den nächsten Pistenkilometern.

Die Piste schlängelte sich einen Berg hinauf. Von nun an durchquerten wir eine recht eindrucksvolle Landschaft. Leider haben wir die direkte Strecke nach Ideles verpasst und landeten schließlich 6 km vor Tazrouk, einer Bergoase. Auf den letzten Kilometern waren wir etwas zu weit nach rechts abgedriftet. Plötzlich



befanden wir uns in einer Landschaftsform, die wir so noch nie gesehen hatten. Riesige abgeschliffene Felskugeln, die teilweise zu Bergen aufeinandergetürmt sind oder scheinbar wackelig aufeinander balancieren. Hier hatte wieder mal ein Riese Murmeln gespielt. Dann entdeckten wir die Echsen. Zwischen den Steinen musste es von ihnen wimmeln. Wir beschlossen, hier eine Pause einzulegen. Leider zeigte sich nur eine türkisfarbene Echse mit rotem Kopf. Die nahm Jörgen dann aber auch ausgiebig vor die Linse. Auf den weiteren Kilometern sahen wir noch die unterschiedlichsten Exemplare.

Eine gelbe Echse mit blauem Kopf und blauem Schwanz und eine ganz weiße. Die Piste war zunächst noch sehr gut, wurde aber ungefähr 20 km vor der Abzweigung nach Hirhafok ausgesprochen schlecht. Dafür entschädigte uns jedoch eine unglaubliche Fernsicht. Auf dieser ganzen Tour ist uns nur ein einziges Fahrzeug begegnet.

Im völligen Gegensatz zu der nun folgenden Strecke, wo wir einen Bus haben müssten, um die vielen Menschen mitnehmen zu können, die mitfahren wollten. Unsere Stellplatzsuche erwies sich als äußerst

problematisch. Hinter Hirhafok bestand die Landschaft nur aus groben Geröll und Bergen. Keine Chance, von der Piste abzuweichen. Am Rande eines Oueds fanden wir schließlich einen annehmbaren Platz ein paar hundert Meter von der Piste entfernt. Es war schon ziemlich spät und die Sonne ging bald unter. Abends um 20.30 Uhr war der Himmel im Westen knallrot. Ein Ölfiltercheck erwies sich als unnötig. Bis hierher hatte die provisorische Halterung glänzend gehalten.

## Samstag, 20. Juli 1991

Unser Samstagmorgen-Trip war bereits nach wenigen 100 Metern zu Ende. Hano blieb stehen. Das Kuppelungsseil war ab. "Wir haben eine dicke Schraube verloren". Ich suchte den Weg ab. Jörgen überlegte sich derweil eine andere Lösung. Bereits nach kurzer Zeit hatte ich die Schraube am Wegesrand entdeckt.

Glücksstrahlend lief ich zurück. "Das nutzt nicht viel, die Schraube hatte eine spezielle Mutter, die auch fehlt". Schon war das Erfolgserlebnis wieder kaputt. Wieder taperte ich den Weg entlang.

Nichts zu sehen. Etwa einen Kilometer weiter, da! da ist doch etwas zu sehen. Eine merkwürdig verdrehte Mutter lag halb verdeckt im Sand. Das musste sie sein! Nach einem Kilometer Jogging zurück doch noch das Erfolgserlebnis. Nach kurzer Zeit hatte Jörgen den Hano wieder startklar. Dann trafen wir auf einen Ge-



ländewagen, der scheinbar eine Panne hatte. Aber die erste Frage war wieder "Cigarettes"? Dann richteten die beiden Männer eine Frage an uns, die ich trotz Wörterbuch nicht lösen konnte. Sie gaben auf und fuhren plötzlich weiter. Bereits nach kurzer Zeit standen sie wieder am Rand der Piste und gestikulierten. Es erschien uns sehr suspekt und da es nur noch ca. 2 km bis zur Teerstraße sein konnten, fuhren wir weiter. Wir passierten wieder einen "Poste de Controll", an dem wir ohne Probleme vorbeifuhren. Plötzlich standen wir vor der Teerstraße. Hoffentlich fuhren wir auch in der richtigen Richtung! Aber bereits nach relativ kurzer Zeit erreichten wir In Ecker. Eine Kamelkarawane erreichte kurz nach uns das Café auf der anderen Seite der Straße. Solche Karawanen sieht man in der heutigen Zeit nicht oft.



14 Kilometer hinter In Ecker bogen wir an einem zerstörten Kilometerstein auf die Piste nach Amguid ab. Ein merkwürdiges Gefühl beschlich mich. Vor uns lagen 600 Kilometer Piste -hoffentlich geht mit Hano alles gut-. Die Spuren, die wir zu Beginn der Piste entdeckten, waren schon sehr alt. War wohl nichts mit den vielen Lastkraftwagen, die hier verkehren sollten. Aber nach ein paar Kilometern sichteten wir eine frische Spur, höchstens 1-2 Tage alt. Es handelte sich offensichtlich nur um ein Gelän-

defahrzeug. Auf der plattebenen breitgefächerten Piste war kein Fahrzeug zu entdecken. Sehr vereinzelt standen Bäume in der Gegend herum; man musste schon suchen, um ein schattiges Plätzchen für die

wohlverdiente Pause zu finden. Als Orientierungspunkt sollten 2 Schilder dienen, die in englischer und arabischer Sprache das Ende des einstigen militärischen Versuchsgeländes der Franzosen kennzeichnen, wo in den sechziger Jahren auch mehrere unterirdische Atombombenversuche stattfanden. Wir guckten und guckten uns die Augen aus dem Kopf, aber auch mit Fernglas war nichts zu entdecken. Nach der Beschreibung im Buch hätten wir den Punkt schon lange passieren sollen. Vielleicht waren wir doch zu weit von der Hauptpiste abgekommen. Also drehten wir um und gingen auf Schildersuche. Nach etwa 10 Kilometern entdeckten wir etwas, das nicht wie ein Baum aussah. Wir hatten die Schilder gefunden. Kurze Zeit später tauchte auch die Berggruppe Tidikmar (1462 m) auf, die mit ihren markanten Felskegeln schon von weitem erkennbar ist. Ca. 20 Kilometer weiter liegt in der Nähe des Berges Tazoune (1057m) eine Tuaregsiedlung, die wir durchqueren mussten. Hier stießen wir letztmalig auf einen Poste de Controll. Da das Schild aber in umgedrehter Richtung aufgestellt war, hielten wir nicht an. Es war schon ziemlich spät, die Sonne geht bald unter. Obwohl wir auf der Piste keinem Fahrzeug begegnet waren, hatten wir Stellplatzprobleme. Zuletzt fuhren an einen Hügel heran und waren zumindest ein wenig sichtgeschützt. Endlich erlebten wir auch wieder mal einen dieser phantastischen Sonnenuntergänge.

## Sonntag, 21. Juli 1991

Eine Genehmigung, die zum Befahren dieser Strecke vorgeschrieben ist, hatten wir nicht eingeholt. Auch bei der Nationalpark-Behörde haben wir uns nicht gemeldet. Da in Amguid aber eine Meldepflicht besteht, mussten wir diesen Ort meiden. Als Alternativroute bot sich die westliche Piste um die Dünen des Erg Amguid an. Wir folgten morgens der Piste nur noch kurze Zeit, dann durchquerten wir das Oued und verließen uns fortan nur auf Kompass und Karte. Wir mussten zunächst das mächtige Massiv des Edjeleh (1359m) rechts liegen lassen. Markierungen oder eindeutige Reifenspuren waren nicht zu entdecken.



Aber mit Kompass kann ja nichts schiefgehen. Wir kamen auch tatsächlich westlich des Erg Amguid an. Hier mussten wir durch das Wellblech einen Tankdeckel verloren haben. Leider war der auch nicht mehr aufzufinden. Glücklicherweise hatte Jörgen einen Ersatzdeckel eingepackt. In der Ferne entdeckten wir erstmalig Lastwagen, die mit hoher Geschwindigkeit in der Nähe der Dünen den feinen Sand aufwirbel-

ten. Es folgte ein Weichsandfeld, welches wir jedoch ohne Schwierigkeiten passierten. Die Piste führt jetzt durch den landschaftlich schönen Engpass des Adrar Telremt. Das Oued Igharghar ist hier üppig mit Bäumen und Büschen bewachsen. Ein Schild weist uns darauf hin, dass wir den Naturschutzpark um Amguid verlassen. Hier baten uns zwei Lkw-Fahrer um Streichhölzer für ihren Kocher. Einer der wenigen Augenblicke, in denen wir nicht nach Zigaretten gefragt wurden. Die Vegetation wird kümmerlicher, die Gegend platt wie eine Flunder und die Hitze nimmt zu. Abends stellte sich uns dann ein noch nie dagewesenes Stellplatzproblem. Nach Norden, Süden, Westen und Osten nur plattes Land. Sehr weit weg waren Dünen zu erkennen. Auf dieser breitgefächerten Piste fuhr jeder wo er wollte. Es gab hier keine Bäume, Büsche oder Hügel. Man musste also damit rechnen, dass man nachts einfach übergemangelt wird. Wir stellten uns in eine kleine Senke, wo relativ wenig Spuren zu sehen waren. Ein ungutes Gefühl blieb trotzdem.

## Montag, 22. Juli 1991

Glücklicherweise ist nichts passiert. Wir hatten aber auch kein Fahrzeug gehört. Weiter ging es nach Kompass Richtung NNO. Als verlustig hatten wir den Stecker vom Blinklicht zu beklagen. Aber was sollen wir auch mit dem Stecker, wenn das Blinklicht sowieso nicht funktioniert. Nach einiger Zeit führten die Spuren der Lkw's nach Norden. Laut Karte mussten wir jedoch mehr nach Osten und folgten plötzlich einer äußerst selten befahrenen Piste. Mit einem Mal standen wir vor der Hauptpiste nach Amguid. Hier treffen die neue und die alte Piste wieder aufeinander. Der Markierungspfahl war umgefallen und Steine wiesen die Richtung nach Amguid. Jörgen stellte den Pfahl wieder auf. Nach einigen Kilometern in Richtung Nordosten waren wir völlig verwirrt. Gemäß Karte waren wir richtig, aber es waren keine Spuren zu sehen.



Plötzlich befanden wir uns in einer holprigen Kalk- und Schotterwüste. Wir wurden auch im Schritttempo arg durchgeschüttelt. Armer Hano, musste doch ganz schön leiden. Nirgends entdeckten wir eine Piste. Auf einmal standen wir vor einem Abbruch. Wir befanden uns auf einem Hochplateau. Unten sah die Gegend besser aus und so nutzten wir die erstbeste Gelegenheit, auf einer Sandzunge hinunter ins Tal zu fahren. Die Kreuzung "Les 4 chemins" mussten wir doch schon lange erreicht haben. Wo waren wir? Wenn wir weiter Richtung Osten fahren, mussten wir zumindest theoretisch irgendwann auf eine Teerstraße treffen. Plötzlich standen wir vor der geteerten Kreuzung "Les 4 chemins". Mit vielen Kilometern Verspätung aber doch ganz zufrieden, dass auch die Orientierung ausschließlich nach Kompass wunderbar funktionierte. Jörgen hatte sich in den Kopf gesetzt, die Teerstraße von Deb-Deb nach Hassi



Messaoud zu fahren. Die Warnungen im Reisebuch bezüglich der Sandverwehungen hätte ich auch einem Baum oder Sandhügel vorlesen können. Die Reaktion war gleich null. Da wir jedoch nach Deb-Deb die elendig langweilige Teerstraße so weit wie möglich meiden wollten, wählten wir zunächst die Alternativstrecke über Bordj Omar Driss und das Djoua-Tal nach Tin Fouye. Diese führte zunächst steil den Abbruch des Tinrhert-Plateaus in die ca. 100 m tiefergelegene Ebene hinab. Über die Müllhalde von Bordj Omar Driss führte eine Piste nach Osten. Bereits nach wenigen Minuten befanden wir uns inmitten der bizarrsten Hügel, die teilweise mit Sand bedeckt

oder mit Tamarisken bewachsen sind. In dieser total unwirklichen Landschaft legten wir erst einmal eine Pause ein. In unregelmäßigen Abständen fegte ein kleiner Sandsturm über die Ebene. Hier fand ich einige kleine Muscheln. Über mehrere Schwemmtonebenen brausten wir weiter Richtung Osten. Eine kurvenreiche Piste windet sich schließlich hinauf auf das Tinrhert-Plateau und nach weiteren 14 km holpriger Fahrt erreichten wir die Teerstraße nach Ohanet. Abends stellten wir uns an den Rand des Plateau-Abbruchs. Die Kühlbox und die Druckwasserpumpe funktionieren nicht mehr. Außerdem ist der Öldruckschalter ge-

brochen und Öl tritt aus. Das hintere Fenster scheint auch nicht ganz dicht zu sein. Zumindest ist die Rückbank doch ziemlich verstaubt.

Kurioserweise übernachteten wir in diesem großen Land nur 150 km von einem Stellplatz entfernt, den wir taggenau vor einem Jahr gewählt hatten.

## **Dienstag, 23. Juli 1991**

Jörgen musste den Hanomag reparieren, während ich auf Fossiliensuche ging. Nachdem ich wirklich einige versteinerte Muscheln entdeckte, kletterte ich häufiger im Abbruch herum. An der Teerstraße angekommen, ließen wir einen riesigen Lastzug vorbei, den wir jedoch kurz darauf wieder überholten. Der Tankwart in Ohanet erinnerte sich, unseren Hano bereits im letzten Jahr gesehen zu haben. Jörgen verkaufte wieder einige Sachen. Inzwischen traf auch der große Lastzug ein und Jedidi, der Fahrer, lud uns zum Tee ein. In dem kleinen Café tranken wir Tee, Cafe, und kalten Orangensaft aus der Dose. Jörgen unterhielt sich angeregt mit Jedidi und zuletzt tauschten Sie Adressen aus. Jedidi ist wieder einer der wenigen Leute, die nicht rauchen. Aber auf dieser Strecke mit den vielen Ölfeldern und Erdgasfackeln haben wir sehr wenig rauchende Menschen angetroffen. Jedidi erhielt von uns einige Süßigkeiten; als Gegenleistung bekamen wir eine riesige Dose Ölsardinen und einen arabischen Kalender von 1991 geschenkt.

Wir fuhren weiter durch diese triste, langweilige Gegend, die uns nur durch die vielen Schlaglöcher in der Straße Abwechslung bot. Es wurde heißer und heißer. In Deb-Deb standen wir plötzlich vor der Grenze nach Libyen. Aber das Missverständnis klärte sich schnell; wir hätten ca. 200 m vorher nach links abbiegen müssen. Die Straße wurde etwas besser. Dann erreichten wir den Militärposten von Bordj Messaouda.



Hier wollte man zum ersten Mal außer den Pässen noch den algerischen Fahrzeugschein und den internationalen Führerschein sehen. Der Posten verschwand mit unseren Papieren im Häuschen und ließ sich zunächst nicht mehr sehen. Wahrscheinlich wurden die Pässe eingehend geprüft. Dann erreichten wir die ersten Dünenausläufer. Bereits nach 200 Metern standen wir vor einer Sandverwehung. Wir mussten darüber oder einen anderen Weg finden. Jörgen wollte unbedingt noch weiter; aber es war bereits 19.00 Uhr und ich trat in den Streik. Er gab nach und wir suchten uns einen Stellplatz im Schutz einer Düne. Da es ungewöhnlich windstill war, schliefen wir mal wieder auf dem Dach.

## **Mittwoch 24. Juli 1991**

Morgens nervten uns ätzende Fliegen. Aber wir mussten sowieso früh aufstehen, da der Kampf mit dem Sand am besten in den frühen Morgenstunden zu ertragen ist. Vor uns lagen mindestens 200 Kilometer lang Sanddünen, die uns das Fortkommen schwermachen können. Schaufeln haben wir schon bereitgestellt. Die Straße muss seit Jahren nicht mehr geräumt worden sein. Auf den Sandzungen wachsen bereits Pflanzen. Und wieder standen wir vor der gestrigen Sandverwehung. Ein paar Spuren führten rechts herunter auf die Piste und anschließend wieder auf die Straße. Das war unsere einzige Chance. Jörgen brauste mit viel Speed über die Piste und erreichte ohne Schwierigkeiten die Straße. Aber 10 Kilometer weiter

wurden wir bereits gefordert. Jörgen wollte eine Düne frontal nehmen und wir saßen auf dem Grat auf. Zunächst machte das Schaufeln ja noch Spaß. Wenn nicht diese ätzenden Wespen um uns herumschwirren würden. Wir schaufelten und schaufelten. Legten Sandbleche unter und schaufelten weiter. 3 Stunden arbeiteten wir ununterbrochen und schwitzten. Endlich fassten die Reifen wieder und wir hatten es geschafft. Nach weiteren 7 Kilometern dann das nächste Hindernis. Wieder eine ziemlich hohe Sandver-



wehung auf der Straße. Ich fand, dass der Weg links herauf zur Piste ganz gut aussah. Das war ein großer Fehler, denn der Hano mag rutschte mit dem rechten Hinterrad an dem Dünenhang weg und stand ganz schief vor einem Grasbusch. Wir schaufelten wieder 2 1/2 Stunden lang und gaben dann auf. Das Grasbüschel war einfach nicht zu überwinden. Schließlich entschied Jörgen sich dafür, den Hano rückwärts den Abhang hinunter zu fahren. Mir war zwar recht mulmig zumute, aber eine andere Chance sah ich auch nicht. Zumindest freute ich mich,

als das Unternehmen erfolgreich verlief und wir die Sandbleche wieder einpacken konnten. Das Erreichen der Piste von hier unten war relativ einfach. Kurze Zeit später fuhren wir auf einer Sandverwehung, die sich auf der Piste gebildet hatte, einen Hügel herunter. Solange man bergab fahren kann ist ja alles in Ordnung. Aber ca. 3 Kilometer nach unserer letzten Einsandung ging es schon wieder weiter. Diesmal waren jedoch die Straße und die Piste durch den Sand unpassierbar. Jörgen suchte einen Weg. Die einzige Möglichkeit war, einer Düne herab in den Talkessel zu folgen und an der anderen Seite im Sand wieder hochzufahren. An diesem Punkt streikte ich. Was ist, wenn wir in diesem Krater festsitzen; schließlich ging es nur über Dünenhänge wieder heraus. Und wir waren bislang außer den Fliegen und Wespen keinen Lebewesen begegnet. Jörgen gab zu bedenken, dass wir bei der Rückfahrt auch den Hügel von vorhin wieder vor uns hätten. Meiner Meinung nach war jedoch dieser Abhang nicht so schlimm wie weitere 180 km schaufeln, schaufeln und nochmals schaufeln. Wer sollte das in dieser Hitze aushalten. Außerdem würden wir dann vielleicht nicht rechtzeitig wieder nach Hause kommen. Jörgen ließ sich überzeugen und wir drehten um 12.30 Uhr schweren Herzens wieder um. Schließlich lag vor uns ja auch wieder diese fürchterliche Teerstraße zurück; außerdem hatte uns dieser Abstecher fast genau 1000 umsonst gefahrene Kilometer gekostet.



Am besagten Abhang kam der Hano nur halb hoch. Im ziemlich puderigen Sand blieb er trotz Allrad und viel Schwung stecken. Ich war schon drauf und dran, die Sandbleche unterzulegen, aber Jörgen wollte es noch einmal versuchen. Beim Rückwärtsfahren rutschte das rechte Hinterrad in dem Kalkschotter am unbefestigten Steilabhang zur Seite weg. Alle Versuche, einigermaßen vorwärts wieder herauszukommen schlugen fehl. Dann rutschte auch noch das rechte Vorderrad weg und der Hano stand mächtig schief. Wir

schaufelten, legten Sandbleche unter und schaufelten weiter. Das Ergebnis war jedes Mal niederschmetternd. Hano rutschte weiter und zog alle Spurrillen, die wir in der Mittagshitze mühselig gegraben hatten, mit sich. Jörgen blieb nichts anderes übrig, als den Wagen durch den Highlift zu stützen. Mit Hilfe der Unterlegkeile und der Bleche sah das auch gar nicht so schlecht aus. Der Wüstensand war so heiß, dass wir uns die Füße verbrannten, als wir unsere Trekkingschuhe kurzfristig auszogen. Jörgen wollte einen Weg aus Steinen bauen. In der irrsinnigen Hitze holte er jeden Stein einzeln und musste sich anschließend erst einmal 5 Minuten ausruhen. In dem Moment rutschte der Highlift weg und Hano riss noch einen ganzen Teil der Bauten mit sich. Mir war ganz übel. Mein Gott, stand der Wagen schräg. Er drohte jeden Moment umzukippen. Mittlerweile war es schon 16.00 Uhr und die Hitze kaum zu ertragen. Da es keiner von uns wagte, den Hano zu betreten, blieb uns nichts anderes übrig, als von außen das heiße Wasser in die Feldflaschen zu füllen. Es war ja schon ganz gut, dass wir so an den Wasserhahn kamen, denn wir hatten ständig einen mächtigen Durst. Jörgen schaufelte und arbeitete, während ich mich beim besten Willen nicht mehr bewegen konnte. Ich hockte in dem spärlichen Schatten, war fix und foxi und trank laufend dieses heiße Wasser. Da war der Punkt erreicht, an dem ich zum ca. 15 km entfernten Militärlager gehen wollte. Jörgen bezweifelte, dass uns einer der Geländewagen herausziehen könnte und überredete mich, zumindest zu warten, bis es dunkel würde. Dann muss man auch nicht mehr soviel trinken. Er traute sich auch einmal in den Wagen, um ein kühles Bier zu holen, damit wir nicht nur immer dieses heiße Wasser trinken müssen. Leider war es uns nicht möglich, dieses Bier herunterzubekommen. Wahrscheinlich war der Salzverlust zu groß. Alle unsere Bemühungen, den Hano wieder flott zu bekommen waren umsonst und so beschlossen wir schließlich, in dieser gefährlichen Situation den Hano rückwärts den Hügel hinab zu fahren. Wir gruben mächtige Rillen, die den Hano in der Spur halten sollten. Jörgen kletterte in das Fahrerhaus. Ihm war dort oben auch nicht wohl. Ach du meine Güte, jetzt springt der Motor nicht an; muss schon wieder entlüftet werden. Und wo ist in diesem Chaos der 10ner Schlüssel? Nichts zu finden. Er kann überall hin gerutscht sein. Da hörten wir ein Motorengeräusch. Ein Geländewagen kam. Die Leute hatten aber auch keinen passenden Schlüssel dabei und konnten uns nicht helfen. Die Versuche mit einer Zange waren auch nicht von Erfolg gekrönt. Plötzlich fand sich der 10ner wieder an und ich begann die Daumen zu drücken. Da, der Motor springt wenigstens schon mal an. Und dann folgte dieses riskante Manöver. Ich sprang vor Freude im Sand umher, als der Hano glücklich unten ankam. Wir waren völlig erschöpft und mächtig kaputt. Einen der Unterlegkeile haben wir in dem Sand nicht mehr wiedergefunden. Wir zwangen uns zum Duschen. Nach dieser einzigartigen physischen und psychischen Anstrengung, die uns unsere körperlichen Grenzen doch recht deutlich aufzeigte, wollten wir uns doch erst einmal ausruhen. Wir mochten immer noch kein Bier, nur Wasser, Wasser, Wasser. Durch den totalen Mineralverlust haben wir am ganzen Körper Krämpfe, sogar im Rücken. Sand ist doch nichts für uns und Hano. Und jetzt schlafen. Denkste! Krämpfe, Krämpfe, Krämpfe. Gegen Mitternacht machte ich uns noch eine Brühe. Danach ging es etwas besser. Morgen schaffen wir dich, du blöder Hügel!



## Donnerstag, 25. Juli 1991

Wir standen morgens sehr früh auf, um den etwas feuchten Sand zu nutzen. Um 6.30 Uhr gings los. Jörgen verringerte den Reifendruck, holte viel Schwung und fuhr ohne Allrad den Hügel hinauf. Jedenfalls kam er so wesentlich weiter als gestern. Nach 30 Minuten Schaufeln und mit Hilfe der Sandbleche schafften wir es ziemlich problemlos. Die schwierigste Passage an diesem Tag war jedoch die Düne, auf der wir am Tag zuvor aufgesetzt waren. Aber auch dieses Stück schafften wir mit viel schaufeln und Sandblechen. Und dann war der Sand vorbei und wir schon wieder völlig kaputt. Kurz hinter Deb-Deb ging nichts mehr.

Wir mussten eine Pause machen und schlafen. Im Cafe von Ohanet kaufte Jörgen noch kaltes jus d'orange. Die Zapfsäulen an der Tankstelle funktionierten aus irgendwelchen Gründen nicht. Na, unser Sprit reicht zumindest bis Hassi bel Guebbour. Es war wieder mächtig heiß, und der Wind noch heißer. Wahrscheinlich ist bei dem Empfinden auch die langweilige Strecke mit Schuld. Es war immer noch nichts mit



Bier, Fanta oder Cola. Außer bereits uraltem Elektrolyt (aus meinen Handball-Zeiten), welches wir mit Wasser mixten, konnten wir nichts trinken. Obwohl es schon recht spät war, fuhren wir in Hassi bel Guebbour zunächst zur heißen Quelle. Waschen, Wasser auffüllen, Wäsche waschen, alles ging mächtig schnell vonstatten. Noch schnell tanken und dann ab in die Dünen. Es war schon fast dunkel, als wir einen ganz netten Stellplatz fanden. Jörgen konnte schon wieder Cevapcici essen, während ich mich mit einer Suppe abquälte. Der Wind war wieder mal sehr heiß. Trotzdem beschlossen wir auf dem Dach zu schlafen. Um 2.00 Uhr wurde es dann angenehm kühl.

## Freitag, 26. Juli 1991



Heute hieß es mal wieder nur fahren, fahren, fahren. Die Strecke bis Touggourt ist schrecklich heiß. Und immer nur trinken, trinken, trinken. Morgen müssen wir unbedingt wieder Trinkwasser tanken. Hinter Touggourt schlugen wir

uns wieder zum Übernachten in die wohlbekannten flachen Dünen. Um 17.15 Uhr hatten wir noch 50,1°C bei etwas Sonne. Wir mochten immer noch kein Bier und Wein. Kaum war es abends etwas angenehmer, drehte der Wind und wehte heiß von der Müllhalde her. Dem-

entsprechend stank es auch. Dann folgte ein kleiner Sturm von der anderen Seite. Das war mir zuviel und ich zog mich ins Auto zurück.

## Samstag, 27. Juli 1991

In El Oued waren an einem Platz Dämme aus Sandsäcken aufgebaut, hinter denen Panzer bereitstanden. Ansonsten war alles ruhig. Im Souk erstand Jörgen mehrere Dosen jus d'orange und eine Werkzeugkiste. Außerdem nahmen wir für das restliche algerische Geld Trommeln mit. An der algerischen Grenze hatten wir keine Schwierigkeiten und konnten bereits nach einer halben Stunde weiter. Dafür dauerte es an der tunesischen Grenze um so länger. Einige Taxen wurden abgefertigt. Zudem tauschten die Algerier an der Grenze Geld um. Das Warten in der Hitze fiel uns schwer. Aber nach 1 Stunde und 10 Minuten waren wir durch und konnten weiter. Die Zöllner waren ein wenig säuerlich, weil sie kaum etwas zum Mitnehmen fanden. Nächstes Mal werden wir glitzernde Kugelschreiber, billige Solarrechner usw. für jeden Zöllner gut dosiert verstecken.



Hinter Nefta wurden wir angehalten. Angeblich waren wir zu schnell gefahren. Bei Hano ist das kaum möglich. Aber nach einem kurzen Blick in den Aufbau durften wir weiter. Die Fahrt über den Schott el Djerid war schon vergnüglicher, weil es bedeutend kühler wurde. In Kebili fanden wir die Straße nach Douz nur zufällig. Dann ging es auch schon wieder auf eine relativ selten befahrene Piste. Bei einer Palmengruppe, der oben die Wedel fehlten fanden wir einen schönen Stellplatz. Bier und Wein schmecken



wieder. Jörgen aß Bratfisch mit Bratkartoffeln und bekam später Bauchweh und Durchfall. Ich hatte mit den Tortellini weniger Schwierigkeiten. Aber es grummelte auch im Bauch. War vielleicht zu wenig Micropur im Trinkwasser?

## Sonntag, 28. Juli 1991

Wir standen relativ spät auf, schütteten Micropur nach und fuhren auf der Piste Richtung Matmata weiter. Nach einiger Zeit erreichten wir eine große Piste und folgten dieser

Richtung Süden. Unser genauer Standort war nicht zu bestimmen. Aber irgendwo musste doch die Piste nach Matmata abgehen. Ging sie aber nicht. Also wieder zurück nach Norden. Wir nutzten die 1. Möglichkeit um weiter nach Osten zu fahren. Die Pisten waren denkbar schlecht, was uns aber noch nicht sonderlich störte. Die Fahrt ging über einen Hügel, über den nächsten Hügel und noch einen Hügel, dann war Sackgasse. Wieder zurück und querfeldein Richtung Osten. Irgendwo musste doch die richtige Piste sein? Eine relativ gute Piste führte wiederum nach Osten, endete aber in einer kleinen Bergsiedlung, in der wir keinen Weg fanden. Also wieder zurück durch ausgetrocknete Wasserrinnen, ausgewaschene Flussbetten usw. bis wir wieder die große Piste erreichten. Diesmal wandten wir uns weiter nach

Norden. Und plötzlich standen wir vor der beschilderten Abzweigung nach Matmata. Wir waren viel zu weit südlich abgedriftet. Aber an sich hätten wir uns in Tunesien beschilderte Pisten denken sollen. Auf jeden Fall stellte sich hier die Frage

Matmata oder nicht? Es war schon sehr spät. Aber nun hatten wir schon den ganzen Tag nach der richtigen Piste gesucht, da wäre es doch schlimm, wenn wir die Piste jetzt nicht nehmen würden. Die Strecke ist wunderschön, windet sich kurvenreich an den Bergen empor, durchquert das malerisch an einem Berghang gelegene Tamezret und erreicht schließlich die Wohnhöhlen von Matmata. Sofort wurden wir auf deutsch angesprochen. Auch die Kinder versuchten, uns zum Halten zu bewegen. Doch wir mussten weiter, da es sehr spät war und wir einen Stellplatz brauchten. Die folgende Piste über Toujane ist auf der Karte als schlechte Piste gekennzeichnet. Aber die ersten 10 km sind geteert. Sie führt durch eine eindrucksvolle Mondlandschaft, die etwas an Geröme in der Türkei erinnert. Wir sahen relativ viele Murmeltiere. Als es schon sehr dunkel war, stellten wir uns 3 km hinter der Abzweigung nach Toujane in einen Flusseinschnitt.

### **Montag, 29.07.1991**

Früh am Morgen folgten wir der einmalig schönen Hochpiste über Toujane, der malerisch an einem Berg klebenden Berbersiedlung, bis nach Ain Touine. Ein Mann auf einem Esel schenkte uns Feigen und zog mit einer angebotenen Zigarette glücklich ab. In Mareth hielten wir an dem ersten Laden. Jörgen kaufte ein Brot. Der Verkäufer war so begeistert, dass wir ausgerechnet bei ihm hielten und spendierte eine große Flasche eiskalte Cola. Über Medénine ging's weiter nach Zarzis. Auf dieser Strecke wurden wegen

der Nähe zur libyschen Grenze häufige Polizeikontrollen durchgeführt. Vom Strand bei Zarzis bis Djerba bietet sich keine Stellmöglichkeit.

Tang, Algen und viele Leute. Auf Djerba wird ein Hotel neben dem anderen gebaut - zumindest an der Ostküste. Außerhalb der Hotels ist die Insel sehr dreckig, besonders in Hotelnähe liegt viel Müll und Plastik herum. Wir versuchten in Bordj Djillidj an der Westküste einen geeigneten Stellplatz zu finden. Leider ist diese Gegend reines Fischereigebiet mit viel Tang und zudem die Müllkippe der Insel. Zum Baden herzlich wenig geeignet. Wir fuhren zurück und stellten uns auf eine zukünftige Baustelle zwischen 2 Hotels, ca. 50 m vom Meer entfernt. In unserem Umfeld zählten wir 19 Baukräne. Das Wasser war sehr sauber, nur ab und zu ein paar Felsen. Abends besuchte uns ein 23-jähriger Maurer, der unbedingt in Europa arbeiten will.



der Nähe zur libyschen Grenze häufige Polizeikontrollen durchgeführt. Vom Strand bei Zarzis bis Djerba bietet sich keine Stellmöglichkeit.

### **Dienstag, 30. Juli 1991**

Wir haben uns im Meer geaalt. Es war einfach herrlich und warm wie in der Badewanne (29°C). Genau so warm war die Luft. Echt angenehm. Gegammelt und gelesen. Abends kam wieder der Maurer. Da es sehr windig war, zogen wir sicherheitshalber die Markise ein.

## Mittwoch, 31. Juli 1991

Morgens erwartete uns ein etwas ungewohntes Wetter. Es war schwül. Auf unserem Campingtisch fanden wir 2 Brote, Kekse und eine Flasche Milch. So hatten wir das wieder nicht gemeint, als wir den Maurer nach dem nächsten Bäcker fragten. Es war sehr windig. Beim Schnorcheln sahen wir Fischeschwärme, ansonsten war es nicht so doll unter Wasser. Unser ständiger Besucher, der Maurer erzählte, dass hier auf Djerba Einheimischen das Ansprechen von Hotel-Touristen verboten ist. Desgleichen in der Disco.

## Donnerstag, 1. August 1991

Nachts war es sehr stürmisch. Wir fuhren ein Stück vom Strand zurück. Sicher ist sicher.

Von Adjim nach Jorf setzten wir mit der Fähre über und fuhren Richtung Kairouan. Plötzlich hatten wir kein Diesel mehr. Also schnell zurück zum letzten Ort. Dort haben wir auch gegessen; Jörgen Cous-Cous und ich gegrilltes Fleisch. Dazu gab's Brot und je einen Salat sowie 1 Flasche Wasser. Bezahlt haben wir 4,8 Dinar (DM 9,60). In Tunis-La Goulette stellten wir uns vor der Polizei in Hafennähe und gingen bummeln. Essen kann man hier an allen Ecken und Enden. Ein Restaurant folgt dem nächsten. Die Wahl fällt außerordentlich schwer. Abends sind auch fast alle Lokalitäten gut gefüllt. Ab 20.00 Uhr ist Trubel angesagt. Wir aßen: Jörgen 1x vom Spieß, 1 x Würstchen und ich 2 x Würstchen (natürlich auf tunesische -scharfe- Art mit



Pommes. Dazu gab es 4x Salat, Brot und 2 Flaschen Wasser. Bezahlt haben wir für diese Mästung 10 Dinar (20,00 DM). Du lieber Himmel, waren wir satt! Wir gingen noch zum Hafen, auf die Fußgängerbrücke, von der alle Leute dem Zoll zusehen. Das wollte ich auch mal. Die HABIB ist schon da. Zu unserem Stellplatz gesellte sich noch ein Rudel Geländewagen aus Heilbronn, mit Pinzgauer als Rudelführer. Die fuhren abends nach dem Essen gleich zum Hafen. Wir blieben bei der Polizei stehen.

## Freitag, 2. August 1991

Um ca. 6.20 Uhr waren wir am Hafen. Zunächst erfolgte die Registrierung, dann füllten wir eine Ausfahrkarte nur für den Hano aus. 1 x für die Polizei und ein anderes Formular für den Zoll. Anschließend folgte der Stempel von der Polizei. Zöllner sahen sich den Hano an; 1. Unterschrift. Anstellen zum Stempelholen. Dann ging's endlich bis vors Schiff. Der Pinzgauer stand auch dort. Er kam genau wie wir wegen der Höhe erst zuletzt an Bord. Die HABIB ist ein riesiges Fährschiff, viel größer als die Carlo R. Als wir an Bord kamen, waren wir schrecklich enttäuscht. Wir fanden ein strenges 2-Klassen-Schiff vor. Die Leute der 2. Klasse (Platz ca. 1/3 des Schiffes) kommen nicht auf die für die 1. Klasse reservierten Teile (2/3) der Fähre. In der 2. Klasse gab es im Gegensatz zur Carlo R nur 4-Bett-Kabinen, die zudem nur durch Stellwände voneinander getrennt sind. Die Toiletten (1xMänner;1xFrauen) waren zunächst abgeschlossen und wurden erst mit Ablegen der Fähre geöffnet. 1 x Toiletten gab es noch oben. Man wollte uns zu 2 Männern stecken, die anscheinend Kettenraucher waren. Jörgen protestierte und verlangte eine rauchfreie "Zelle" beim Steward. Wir erhielten eine andere "Kabine", die genau wie die anderen 2.Klasse-Kabinen nicht abzuschließen waren. Vom Schiff war nicht sehr viel zu erforschen. Als wir zurück in unsere Kabine kamen, lag dort

eine fremde Tasche. Also zog hier doch noch jemand ein. Auf den Frust tranken wir erst einmal Whisky-Cola. Aber plötzlich wurde die Tasche abgeholt. Der Mann hatte offensichtlich noch einen Platz in der 1. Klasse bekommen. Mittags gingen wir in der Cafeteria essen. Das war sehr gut. Nachmittags sonnten wir uns in den Liegestühlen. Beim Abendessen lernten wir Motorradfahrer aus Stuttgart kennen, die auf einer Querfeldeintour auf dem Schott el Djerid eingesackt waren und auch dort übernachten mussten.

### **Samstag, 3. August 1991**

Wir haben wunderschönes Wetter. Leider leide ich sehr unter Durchfall. Ca. 1 3/4 Stunden nach dem Anlegen der Fähre waren wir durch mit den Prozeduren von Polizei und Zoll. Unsere Papiere hat sich niemand angesehen. Die Autobahn von Genua nach Mailand ist in dieser Richtung nicht ganz so kurvenreich wie die andere Spur, die getrennt geführt wird. In einem Ort wollten wir Pizza essen gehen. Alles war geschlossen und wurde frühestens um 17.30 Uhr geöffnet. Deshalb gingen wir Eis essen. Es war sehr heiß und mir ging es mächtig schlecht. Vielleicht hatte ich einen Sonnenstich. Die Anzeichen, Erbrechen, Durchfall, Übelkeit und Hitzeanfälle sprachen dafür. Auf einem Parkplatz in der Schweiz unterbrach Jörgen deshalb unsere Reise relativ früh. Trotzdem haben wir gut geschlafen.

### **Sonntag, 4. August 1991**

Morgens an einer Raststätte kauften wir frisches Baguette. Alles war ziemlich teuer. Das Wetter ist diesig. Die Sonne kommt nicht richtig durch. Mit geht es etwas besser. Allerdings ist da noch der Durchfall. Abends fuhren wir von der Autobahn nach Bayern ab. In einer Gaststätte aßen wir sehr gut und stellten uns nach vergeblicher Stellplatzsuche auf einen Rastplatz zum Übernachten.

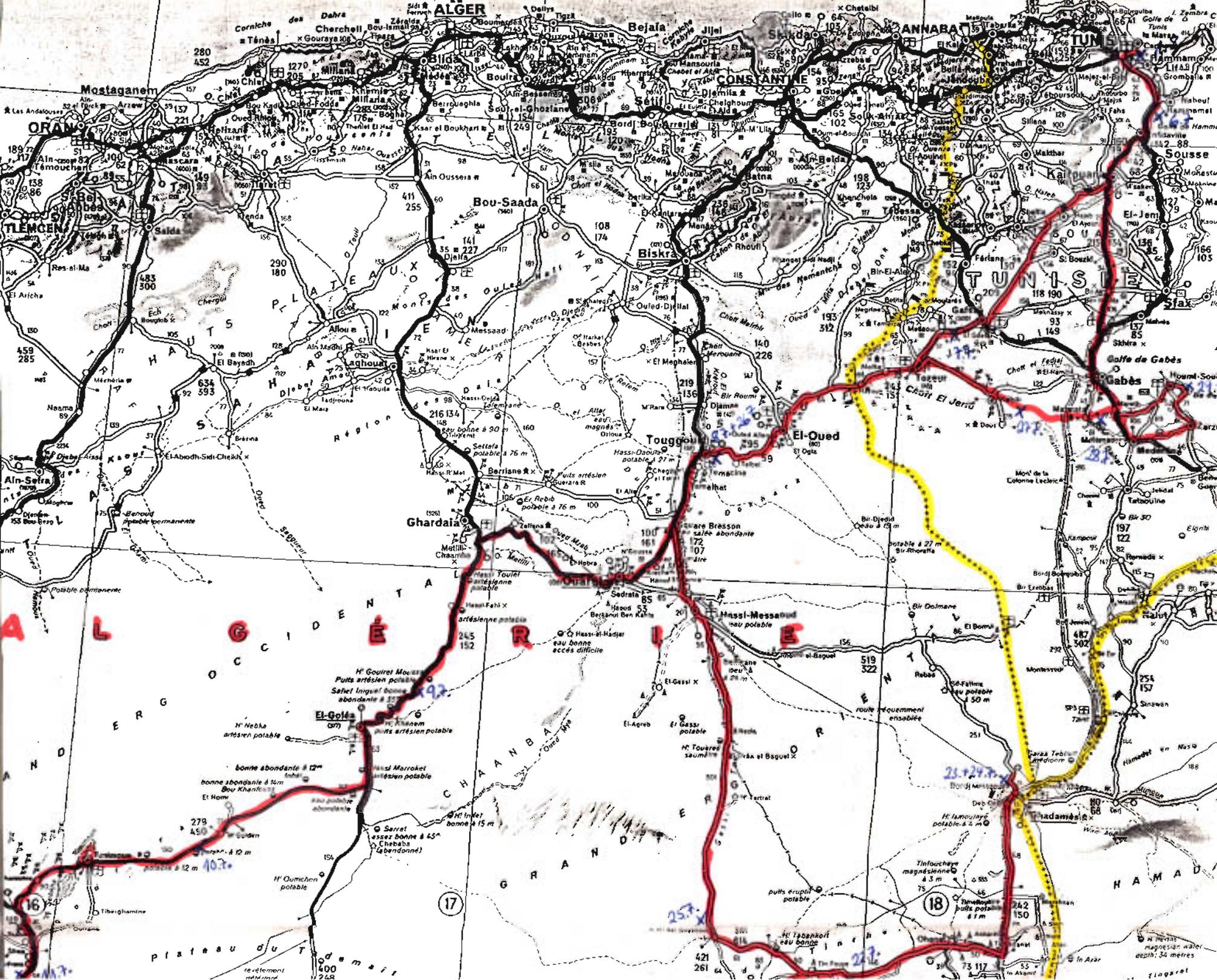
### **Montag, 5. August 1991**

Wir haben gut geschlafen. Heute hat auch Jörgen Bauchgrimmen. Nach einem Abstecher bei IKEA in Großburgwedel (zum Essen) kamen wir um 16.35 Uhr in Melbeck an.

**Weitere spannende und interessante Reiseberichte gibt es unter [www.rijosreisen.de](http://www.rijosreisen.de).**

© RijosReisen GbR,  
Rita und Jörgen Hohenstein





ORAN

Bou-Saada

Biskra

TUNISIE

TUNISIE

Ghardaia

Touggou

El-Qued

ALGERIE

GRAND ERG OCCIDENTAL

PLATEAU DU TADMAERT

16

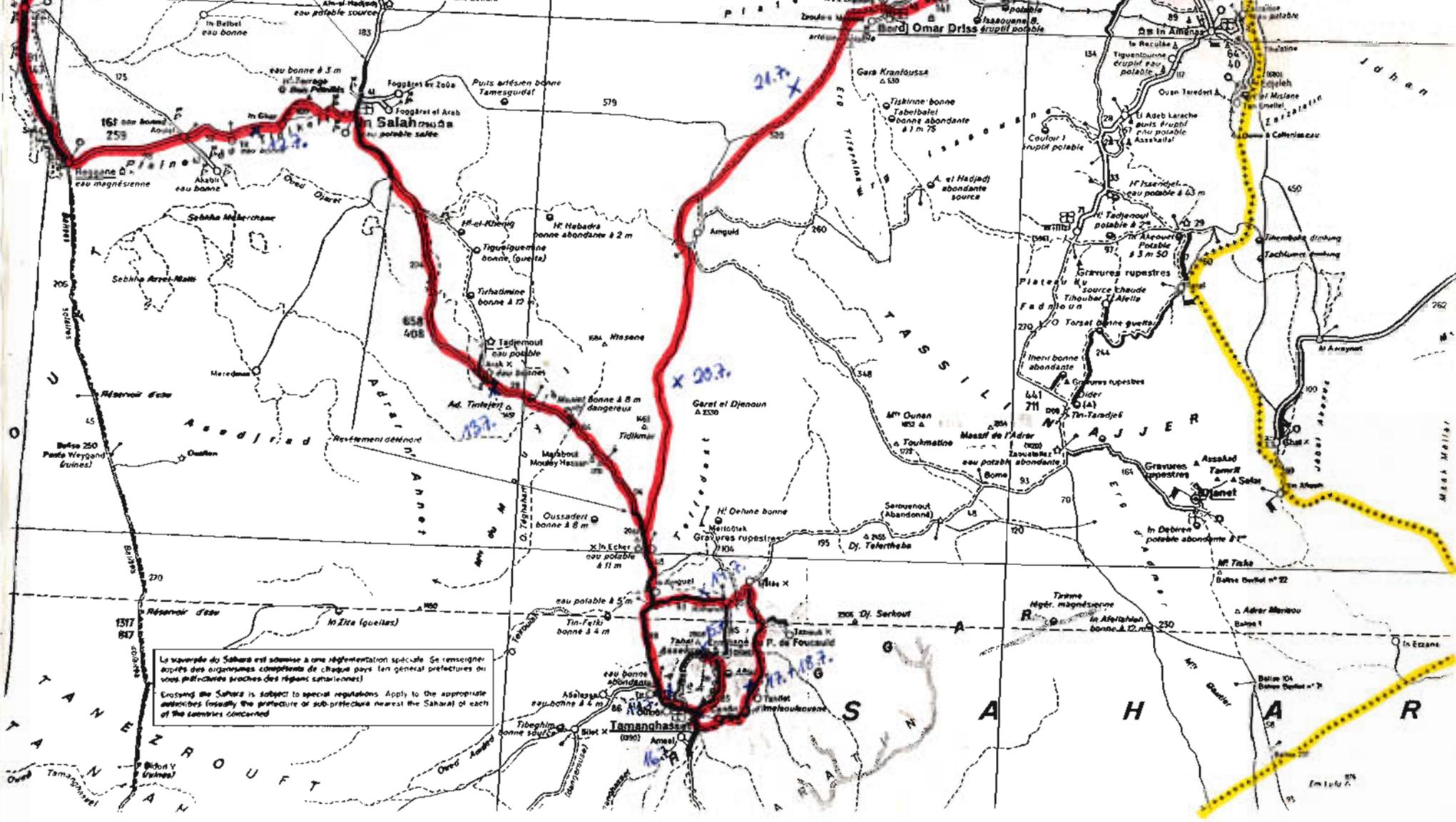
17

18

400 268

242 150

si metat water depth 34 metres



La saouderie du Sahara est soumise à une réglementation spéciale. Se renseigner auprès des organismes compétents de chaque pays (en général préfectures ou sous-préfectures proches des régions sahariennes).

Crossing the Sahara is subject to special regulations. Apply to the appropriate authorities (usually the prefecture or sub-prefecture nearest the Saharal of each of the countries concerned).

- Reiseroute
- ⋯ Grenze
- X Übernachtlager